FB-B

Betriebsvorschriften

Ausführungsbestimmungen	**FDV 2025 300.1-15**
Eisenbahnverkehrsunternehmen	**Forchbahn AG**
Version	**1.0**
Gültig ab	**14. Dezember 2025**



FDV

300.1

300.3

300.4

300.5

300.6

300.8

300.9

300.13

300.14

Forchbahn AG • Abteilung Produktion • Kaltensteinstrasse 32 • 8127 Forch • Schweiz

1 Vorbemerkungen

Ergänzung zu FDV 300.1, 1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Diese Betriebsvorschriften FB-B der Forchbahn AG enthalten die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmung Forchbahn zu den schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV 2025.

2 Geltungsbereich

2.1 Anwendbarkeit der Vorgaben nach Teil-Geltungsbereichen

Ergänzung zu FDV 300.1, 1.2.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Diese Vorschrift ist auf den Betrieb zwischen Zürich Stadelhofen - Esslingen ausgelegt und richtet sich an alle Mitarbeitenden, welche eine fahrdienstliche sowie sicherheitsrelevante Tätigkeiten gem. der Definition der FDV für die Forchbahn AG wahrnehmen.

Folgende Teil-Geltungsbereiche gem. FDV 300.1, Anlage kommen zur Anwendung

Strecke	Anwendung der Teil-Geltungsbereiche
Zürich Rehalp – Esslingen	«Aussensignalisierung nicht interoperables Netz»
Zürich Stadelhofen – Zürich Rehalp resp. gesamtes Netz VBZ	«Tram (Fahren generell erlaubt)»

2.2 Anwendbarkeit der Vorgaben nach Funktionen

Ergänzung zu FDV 300.1, 1.2.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Es kommen ausschliesslich die Funktionsbeschreibungen nach FDV zum Tragen.

Jedem Artikel ist eine Zugehörigkeit zu einem FDV Artikel (sofern vorhanden), des Teil-Geltungsbereiches sowie der FDV Funktionen zugewiesen.

In der Vorgaben App (V-App) wird auf eine zusätzliche Darstellung verzichtet, da die Geltungsbereiche sowie die Funktionen im Hintergrund zugewiesen sind resp. via Einstellungen ein- oder ausgeblendet werden können.

Darstellungsbeispiel:

Ergänzung zu FDV 300.X

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	0	0

Legende/Zeichenerklärung für unverbindliche Zuordnung:

X = Ziffer ist für dieses Fachthema/Adressaten gültig
0 = für dieses Fachthema/Adressaten nicht gültig

2.3 Anwendergerechte Aufbereitung der Vorschriften

Ergänzung zu FDV 300.1, 1.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Dokumente werden grundsätzlich elektronisch zur Verfügung gestellt.

Verwendete elektronische Medien:
- Vorgaben App
- ÖV Pad
- Portable Document Format (PDF)

Auf Wunsch können Dokumente in Papierform bestellt resp. zur Verfügung gestellt werden.

2.4 Zutrittsberechtigung für die Aufsichtsbehörde

Ergänzung zu FDV 300.1, 1.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nebst dem Personal des BAV ist auch demjenigen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) im Rahmen von Untersuchungen der ungehinderte Zutritt zu Einrichtungen und Anlagen zu gewähren. Das Personal der SUST hat sich entsprechend auszuweisen.





Einige BAV Mitarbeiter haben zusätzlich:



2.5 Personenbezeichnung

Ergänzung zu FDV 300.1, 1.5

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Bezeichnungen in den Betriebsvorschriften FB-B sind teilweise in einer geschlechterspezifischen Form gehalten und gelten für die die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihrer Geschlechtsidentität.

Es werden für Funktionen die Abkürzungen gemäss FDV 2024 verwendet, welche den entsprechenden Begriffsdefinitionen zugeordnet sind. Die Bedeutung der Abkürzung bezüglich Ein- und Mehrzahl ist auf Grund des Kontextes ersichtlich.

3 Grundlegende Bestimmungen

3.1 Betriebsvorschriften

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.6

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Diese Vorschrift ist auf den Betrieb zwischen Zürich Stadelhofen - Esslingen ausgelegt und richtet sich an alle Mitarbeitenden, welche eine fahrdienstliche sowie sicherheitsrelevante Tätigkeiten gem. Definition FDV für die Forchbahn AG wahrnehmen.

Für die Strecke Zürich Rehalp – Esslingen sind ergänzend die Infrastrukturvorschriften FB-I, sowie die lokalen Bestimmungen FB-L der Forchbahn AG zu beachten.

Für die Strecke Zürich Rehalp – Stadelhofen resp. weiteres Netz VBZ sind ergänzend die Infrastrukturvorschriften der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ zu beachten.

3.1.1 Begleitung der Züge

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.6.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Die Personenzüge verkehren grundsätzlich fahrdienstlich unbegleitet.

Bei der Zugbildung für unbegleitete Reisezüge müssen die eingesetzten Fahrzeuge folgende Bedingungen erfüllen:

- Reisezugfahrzeuge mit glatter Aussenhaut
- Ferngesteuerte Einstiegstüren mit Verriegelung und seitenselektiver Freigabe ab Führerstand
- Innenlautsprecher mit Sprechstelle im Führerstand
- Zugfunk
- Uhr mit zeitabgleich Bahnhofsuhr im besetzten Führerstand
- Die den Reisenden zugänglichen Wagen sind immer zu beleuchten.

Extra- und Nostalgiefahrten mit Personenbeförderung in Wagen und allein fahrenden Triebfahrzeugen, die über keine automatische Türsteuerung und Überwachung verfügen, müssen begleitet werden. Die Türen müssen während der Fahrt geschlossen sein.

Das Begleitpersonal ist für die Sicherheit der Fahrgäste verantwortlich und achtet darauf, dass keine Gleise überschritten werden und sich keine Personen an Orten aufhalten, die nicht für das Publikum bestimmt sind.

Fährt Personal für die Stichkontrolle, Sicherheit, Frequenzerhebung, technische Begleitung, kundendienstliche Betreuung, Aus - und Einlad und andere nicht fahrdienstlichen Aufgaben im Zug mit, gilt dieser als unbegleitet.

3.1.2 Energieeffizienz

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.6.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Ziel ist, dass von der langfristigen Planung bis zum täglichen Betrieb auf der Schiene die Energieeffizienz konsequent berücksichtigt wird. Die Energiesparmassnahmen können in drei Bereiche unterteilt werden:

- Technische Optimierungen
- Optimierungen im Angebot
- Innovationen in der Bahnproduktion

Das optimale Zusammenspiel von Fahrplan, Bahnbetrieb und der Fahrweise des Lokpersonals hat sehr grossen Einfluss auf die Energieeffizienz der Eisenbahn. Die energiesparende Fahrweise wird vom Lokpersonal sowohl in der Grundausbildung als auch in der Weiterbildung trainiert.

3.2 Einsatz und Verhalten des Personals

3.2.1 Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.7.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

3.2.1.1 Medikamenteneinfluss

Werden Medikamente ärztlich verordnet, muss vom Arzt in jedem Fall ein schriftlicher Nachweis verlangt werden, der Auskunft gibt, ob eine Beeinträchtigung der fahrdienstlichen Tätigkeit vorliegt oder nicht und/oder funktionsabhängig ob eine Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit aufgrund von Medikamenten etc. vorliegt oder nicht.

3.2.1.2 Alkoholkonsum

Mitarbeitende haben grundsätzlich die Arbeit so anzutreten, dass sie ihre Aufgaben und Arbeiten einwandfrei und sicher erledigen können und somit keinerlei Beeinträchtigungen aufgrund von Medikamenten und/oder Suchtmitteln gegeben sind. Da die körpereigene Alkoholproduktion oder der Verzehr bestimmter Nahrungsmittel zu einer leichten Erhöhung des Wertes führen können, liegt der Grenzwert zu einer temporären Fahrunfähigkeit bei 0,10 Promille oder mehr im Blut.

Eine Dienstunfähigkeit wegen Alkoholeinfluss gilt bei der FB als erwiesen (STEBV Kap. 3 Art. 14), wenn:
a) eine Blutalkoholkonzentration von 0,10 ‰ und mehr nachgewiesen werden kann, oder
b) eine Alkoholmenge im Körper nachgewiesen wird, die zu einer Blutalkoholkonzentration von 0,10 ‰ oder mehr führt.

Vorgesetzte können Atemlufttests durchführen. Wenn der Test einen Alkoholanteil von 0,50‰ oder mehr ergibt, wird ein Bluttest angeordnet. Dazu gelten auch die Vorschriften in der Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV) Ziffer 14.

3.2.1.3 Betäubungsmittel-/Medikamenteneinfluss

Als dienstunfähig wegen Betäubungsmitteleinfluss gilt eine Person, wenn in ihrem Blut beispielsweise eine der folgenden Substanzen nachgewiesen wird (STEBV Kap. 3 Art. 14).

Die Aufzählung ist nicht vollständig und abschliessend:
- Tetrahydrocannabinol (Cannabis)
- Freies Morphin (Heroin/Morphin)
- Kokain
- Amphetamin
- Methamphetamin
- MDEA (Methylendiodyethylamphetamin)
- MDMA (Methylendioxymethylamphetamin)

Stichkontrollen werden gemäss der Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV) unangemeldet vorgenommen.

3.2.2 Presse

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.7

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Auskünfte an Dritte (Medien usw.) dürfen nur durch die Geschäftsleitung ermächtigte Mitarbeitende erteilen.

3.2.3 Anfragen Ämter, externe Stellen

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.7

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Anfragen zu Mitarbeiterdaten von externen Stellen aller Art inkl. Amtsstellen dürfen nur mit Einverständnis des betreffenden Mitarbeiters beantwortet werden.

Eine Anfrage kann entgegengenommen und dem Mitarbeiter zur persönlichen Kontaktaufnahme weitergeleitet werden.

Anfragen zu betrieblichen oder technischen Daten, welche nicht öffentlich zugänglich sind, dürfen nur durch die Geschäftsleitung beantwortet werden.

3.3 Signalmittel der Fahrzeuge, Bahnhöfe und des Personals

3.3.1 Triebfahrzeuge und Steuerwagen

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.9.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Auf jedem Triebfahrzeug und Steuerwagen sind mitzuführen:
- Eine Taschenlampe mit weissem und rotem Licht

3.3.2 Personal

Ergänzung zu FDV 300.1, 2.9.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Bei Nacht haben die RA, ausgenommen bei Ausrüstung mit Funk, eine Taschenlampe mit weissem und rotem Licht mitzutragen.

1 Fahrplan und Streckentabelle

1.1 Verteilung

Ergänzung zu FDV 300.3, 5.1.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0

Das fahrdienstliche Personal erhält die notwendigen Fahrordnungen und andere fahrdienstliche Dokumente auf elektronischem Weg oder in Papierform.

2 Betriebliche Anordnungen

2.1 Anordnungen mit Formular Befehle

2.1.1 Übermittlung der Befehle

Ergänzung zu FDV 300.3, 6.2.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	0	X	0	X	0	X	0	0	0	0

Aktive Formulare Befehle sind durch den LF im Führerstand gut sichtbar aufzulegen.

Nach Ablauf der Gültigkeit des Formulars Befehle ist dieses auf der ZL abzugeben.

3 Fernmündliche Übermittlung

Ergänzung FDV 300.3, 8

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

3.1 Kommunikationsmittel

Dem fahrdienstlichen Personal stehen folgende Kommunikationsmittel zur Verfügung:
- Zugfunkgeräte der Fahrzeuge
- Mobile Geräte (Handfunk, Tablet, Smartphone etc.)

Die vorhandenen Übermittlungseinrichtungen sind während des Dienstes immer in Empfangsbereitschaft zu halten. Mobile Geräte sind eingeschaltet mitzuführen, so dass ein Aufruf / eine Datenübertragung jederzeit wahrgenommen werden kann.

3.2 Kommunikation mit dem FDL

Der LF hat den FDL grundsätzlich mit dem Zugfunkgerät via den FB Betriebsfunk aufzurufen.

Ist die Netzwahl mit dem Zugfunkgerät aus technischen Gründen nicht möglich, so darf die Mobiltelefonie (Public - Netz) als Rückfallebene angewendet werden. In diesem Fall sind alle erforderlichen Angaben anzugeben, um die Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Beim Verlassen des Triebfahrzeuges im Störungsfall ist die Kommunikation mit dem FDL sicherzustellen.

3.3 Kommunikation mit der Zugleitstelle ZL

Netz	Strecke	Kommunikation via
FB	Zürich Rehalp - Esslingen	ZL Forch
VBZ	Zürich Rehalp - Stadelhofen	ZL Forch Die ZL Forch koordiniert den Abschnitt mit der VBZ Leitstelle. Die VBZ Leitstelle bleibt weisungsbefugt.
	Übriges Netz	VBZ Leitstelle via VBZ Handfunkgerät Vorfälle meldet die VBZ Leitstelle der ZL Forch.

Betriebszeiten	Tel. 043 288 11 14
Bautelefon	Tel. 043 288 11 87 (mit Gesprächsaufzeichnung)
Nottelefon	Tel. 044 918 08 91 (mit Gesprächsaufzeichnung)
Funk	Betriebsfunk FB (mit Gesprächsaufzeichnung)

Die Kommunikation über den FB Betriebsfunk, das FB Nottelefon sowie das Bautelefon werden aufgezeichnet. In einem Ereignisfall wird die Aufzeichnung zur Aufarbeitung freigegeben.

1 Vorbereitung und Abschluss

1.1 Kuppeln von Fahrzeugen

Ergänzung zu FDV 300.4, 1.7.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Für das Kuppeln und Entkuppeln von Fahrzeugen gelten zudem die Bestimmungen aus den Bedienhandbüchern der entsprechenden Fahrzeuge.

1.2 Spezialfälle

1.2.1 Aussergewöhnliche Sendungen

Ergänzung zu FDV 300.4, 1.11.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	0	0	0	0	0	0	0

Bewegungen von aussergewöhnlichen Sendungen müssen vorab durch die betroffene ISB bewilligt und mittels Zirkular angeordnet werden.

1.2.2 Nicht freizügig einsetzbare Wagen

Ergänzung zu FDV 300.4, 1.11.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	0	0	0	0	0	0	0

Bewegungen von nicht freizügig einsetzbaren Wagen müssen vorab durch den Fahrzeughalter und die betroffene ISB bewilligt und mittels Zirkular angeordnet werden.

2 Ergänzende Bestimmungen für Rangierbewegungen auf die Strecke

2.1 Allgemeines

2.1.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.4, 4.1.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	0	X	X	0	X	0	X	X	X	X	X	0	0

Bewegungen von besonderen Fahrzeugen müssen vorab durch die betroffene ISB bewilligt und mittels Zirkular angeordnet werden.

3 Rangierbewegungen im Trambetrieb

3.1 Vorbereitung und Abschluss

3.1.1 Sichern der Fahrzeuge

Ergänzung zu FDV 300.4, 7.1.9

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	X	0	X	X	X	X	X	0	0

Für das Sichern von Fahrzeugen gelten die Bestimmungen aus den Bedienhandbüchern der entsprechenden Fahrzeuge.

3.1.2 Bremsen

Ergänzung zu FDV 300.4, 7.1.10

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	X	0	X	X	X	X	X	0	0

Sind an Fahrzeugen Bremsen ganz oder teilweise ausgeschaltet, sind die Bestimmungen aus den Bedienhandbüchern der entsprechenden Fahrzeuge zu entnehmen.

Bei Unsicherheit ist vor einem Bewegen die Betriebssicherheit mit dem technischen Dienst zu klären.

3.2 Ausführung

3.2.1 Besondere Fahrzeuge

Ergänzung zu FDV 300.4, 7.2.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	0	0	X	X	0	0	0	0	0	0	0

Bewegungen von nicht freizügig einsetzbaren Wagen müssen vorab durch den Fahrzeughalter und die betroffene ISB bewilligt und mittels Zirkular angeordnet werden.

3.3 Bestimmungen zu Bewegungsarten

3.3.1 Rangierbewegung von Hand, mit mechanischen Hilfsmitteln oder mit Strassenfahrzeugen

Ergänzung zu FDV 300.4, 7.3.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	0	0	X	X	0	0	0	0	0	0	0

Sind Rangierbewegungen von Hand, mit mechanischen Hilfsmitteln oder mit Strassenfahrzeugen nötig, sind diese vorab mit dem technischen Dienst zu klären.

3.3.2 Mit Hilfskupplung und Kupplungsstange verbundene Fahrzeuge

Ergänzung zu FDV 300.4, 7.3.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	0	0	X	X	0	0	0	0	0	0	0

Sind an Rangierbewegungen mit Hilfskupplung oder Kuppelstange auszuführen, sind die Bestimmungen aus den Bedienhandbüchern der entsprechenden Fahrzeuge zu entnehmen.

Solche Fahrten sind nur unter Aufsicht des technischen Dienstes vor Ort zulässig.

1 Zugbildung

1.1 Einreihen der Anhängelast

1.1.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.5, 1.4.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	0	X	0	0	0	0	0	0

Grundsätzlich sind die entsprechenden Daten den Bedienhandbüchern zu entnehmen. Bei Abweichungen oder unklaren Störungsfällen ist vorab ein Entscheid/Einschätzung der Depotleitung einzuholen. Die Abteilung Technik FB entscheidet über die Verwendung der Fahrzeuge.

2 Bremsvorschriften

2.1 Bremsrechnung

Ergänzung zu FDV 300.5, 3.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Grundsätzlich ist für jeden Zug eine Bremsrechnung zu erstellen. Für Standardkompositionen sind die Dauerlasten, auch für gewisse Störungsfälle, den Bedienhandbüchern resp. Rollmaterialhefte FB-B zu entnehmen.

2.2 Anrechenbare Bremsgewichte

2.2.1 Grundsätze

Ergänzung zu FDV 300.5, 3.4.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Für die Berechnung der Bremsgewichte dürfen die Werte der Magnetschienenbremse (Mg) vollumfänglich angerechnet werden.

Die anrechenbaren Bremsgewichte können den Bedienhandbüchern resp. Rollmaterialhefte FB-B entnommen werden.

Bei folgenden Standardkompositionen darf auf die Bremsrechnung verzichtet werden. Die Daten sind den entsprechenden Dauerlastzetteln der Fahrzeug Bedienhandbücher (BHB) resp. Rollmaterialhefte FB-B zu entnehmen.

Bremscode	Bremsprozent	Fahrzeuge
1	140%	Be 4/4, Be 8/8, Bt200, Be 4/6
5	90%	BDe 4/4, Xe 4/4

Die Daten gelten auch, wenn die Fahrzeuge in Mehrfachtraktion verkehren.

2.3 Ungebremste Fahrzeuge

2.3.1 Teilbremsverhältnis

Ergänzung zu FDV 300.5, 3.5.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Das kleinste berechnete Teilbremsverhältnis muss mindestens so gross sein, wie das Bremsverhältnis nach angewendeter Bremstabelle für die massgebende Neigung und eine Geschwindigkeit von 10 km/h.

Die Werte sind den Bremstabellen der Strecke FB Rehalp-Esslingen zu entnehmen.

2.4 Zugreihe und Höchstgeschwindigkeiten

2.4.1 Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge

Ergänzung zu FDV 300.5, 3.7.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge sind

Netz	Vmax.	Max. Länge	Bemerkung
FB	80 km/h	75m mit Personenbeförderung	>75m nur mit Bewilligung der zuständigen ISB
VBZ	60 km/h	75m	

2.5 Angaben für die Zugführung

2.5.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.5, 3.8.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0

Die Angaben für die Zugführung stellt sich der LF in der Regel selbst zusammen.

3 Zuguntersuchung

3.1 Umfang der Zuguntersuchung

Ergänzung zu FDV 300.5, 4.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0

Die technische Zuguntersuchung richtet sich nach den Checklisten der Abteilung Technik FB. Die entsprechende Kompetenz obliegt den Fachspezialisten Fahrzeuge.

Die betriebliche Zuguntersuchung richtet sich nach den Abläufen der entsprechenden Fahrzeug Bedienhandbüchern (BHB) und findet in der Regel einmal täglich resp. bei der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeuges durch den LF statt. Der erfolgreiche Test der Sicherheitseinrichtungen ist pro Führerstand zu protokollieren.

3.2 Bremsprobe

3.2.1 Durchführung der Bremsprobe

Ergänzung zu FDV 300.5, 4.3.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Be 4/6

Hauptbremsprobe – 1xtäglich resp. mit 1. Inbetriebnahme		
	Test	***Handlung***
Die Bremsprobe wird einmal täglich automatisch verlangt Sie kann via Bildschirm auch manuell gestartet werden.		
A	Test Gefahrenbremse	Schlüsselschalter drehen auf Pos. V. Fahr- / Bremshebel in Stellung «Gefahrenbremse» Fahr- / Bremshebel in Nullstellung bringen Im Hintergrund läuft folgender Test: «Test Notbremsventil pneumatische Bremse».
B	Test Sicherheitsfahr-schaltung	Schaltmatte SiFa loslassen Schaltmatte SiFa drücken Im Hintergrund läuft folgender Test: «Test Bremsventil + Gleitschutzventil»
C	Test Zwangsbremse ZSL	Eingabe der Zugdaten Zwangsbremstest auslösen
		Kontrolle Schienenbremse
		Zwangsbremse zurücksetzen
D	Parkbremse	Fahr- / Bremshebel in Stellung Beschleunigen bringen Fahr- / Bremshebel in Nullstellung bringen
E	Abschluss	Allfällige Fehler werden angezeigt.

Vereinfachte Bremsprobe		
	Test	***Kontrolle***
Die Bremsprobe wird bei jeder Inbetriebnahme eines Führerstandes verlangt.		
A	Test Gefahrenbremse	Fahr- / Bremshebel in Stellung «Gefahrenbremse» Fahr- / Bremshebel in Nullstellung bringen

Be 4/4, Be 8/8, Bt

Bereich		*Adressaten FDV-Funktionen*											
NIOP	*Tram*	*LF*	*FDL*	*ZBE*	*RL*	*RA*	*ZVB*	*SL*	*SC*	*SIWÄ*	*VW*	*SPEA*	*IPEA*
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Hauptbremsprobe – 1xtäglich resp. mit 1. Inbetriebnahme			
Test		***Handlung***	***Kontrolle***
A	ZSL	Eingabe der Zugdaten Zwangsbremstest auslösen	Kontrolle gem. ZSL Bedienanleitung
		Kontrolle Schienenbremse	Beidseitiges Anliegen
		Zwangsbremse zurücksetzen	Gem. ZSL Bedienanleitung
B	Stop	Schlüsselschalter auf **EIN** Fahrrichtung auf **V** Kontroller auf **R** Zug mit ca. 1 km/h bewegen	Aufleuchten BREMSE LOS
		Kontroller auf **STOP**	Aufleuchten BREMSE FEST Ansprechen Schienenbremse, Spürbare Bremswirkung
D	Schienen-bremse	Kontroller auf **R** Zug mit ca. 1 km/h bewegen Hebel Schienenbremse **EIN**	Ansprechen Schienenbremse Spürbare Bremswirkung
		Hebel Schienenbremse **AUS**	Keine Fahrschaltung
		Kontroller auf eine Bremsstufe	Aufleuchten BREMSE FEST
E	Sicherheits-steuerung	Kontroller auf **R** Zug mit ca. 1 km/h bewegen Fusspedal loslassen	1. Alarm 2. Zwangsbremsung nach ca 3" - Unterbrechung Fahrschaltung - Aufleuchten BREMSE FEST - Ansprechen Schienenbremse - Spürbare Bremswirkung
		Fusspedal drücken	Alarm aus Keine Fahrschaltung
		Kontroller auf eine Bremsstufe	Aufleuchten BREMSE FEST
F	Bremse los	Bei Abfahrt: Kontroller auf **R** bewegen	Aufleuchten BREMSE LOS

Vereinfachte Bremsprobe			
Test		***Handlung***	***Kontrolle***
A	Stop	Kontroller auf **STOP**	Aufleuchten BREMSE FEST Ansprechen Schienenbremse
B	Schienen-bremse	Hebel Schienenbreme auf **EIN**	Ansprechen Schienenbremse
C	Bremse los	Bei Abfahrt: Kontroller auf **R** bewegen	Aufleuchten BREMSE LOS

Xe 4/4, BDe 4/4, CFe 2/2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Hauptbremsprobe – 1xtäglich resp. mit 1. Inbetriebnahme			
Test		Handlung	Kontrolle
A	ZSL	Eingabe der Zugdaten Zwangsbremstest auslösen	Kontrolle gem. ZSL Bedienanleitung
		Kontrolle Schienenbremse	Beidseitiges Anliegen
		Zwangsbremse zurücksetzen	Gem. ZSL Bedienanleitung
B	Stop	Schlüsselschalter auf **EIN** Fahrrichtung auf **V** Kontroller auf Stufe **1** Zug mit ca. 1 km/h bewegen	Rollprobe Zug muss in der Geraden laufen
		Zug rollen lassen Fahrrichtungsschalter auf 0 Kontroller auf **STOP**	Ansprechen Schienenbremse, Spürbare Bremswirkung Bremsdruck auf BDe mind 3,2 bar
D	Schienen-bremse	Kontroller auf Stufe **1** Zug mit ca. 1 km/h bewegen Hebel Schienenbremse **EIN**	Ansprechen Schienenbremse Spürbare Bremswirkung Fahrstrom unterbrochen
		Hebel Schienenbremse **AUS**	Keine Fahrschaltung
E	Scheinen-bremskontakt am Kontroller	Kontroller auf Stufe **1** Zug mit ca. 1 km/h bewegen Schienenbremse **EIN**	Ansprechen Schienenbremse Spürbare Bremswirkung
F	Sicherheits-steuerung	Kontroller auf Stufe **1** Zug mit ca. 1 km/h bewegen Fusspedal loslassen	Alarm ertönt
		Fusspedal drücken	nach ca 3" Auslösen einer Zwangsbremsung (Schienenbremse, Luftbremse, Fahrstrom wird unterbrochen)
G	Bremse los	Bei Abfahrt: Kontroller auf Stufe **1**	Rollprobe Zug muss in der Geraden laufen
H	ZS Test nur BDe 10 und CFe 4	Funktionskontrolle beim Überfahren des ersten ZS-Magneten	UMGEHUNG SIGNAL-STEUERUNG und ZUGSICHERUNG müssen kurz aufleuchten

Vereinfachte Bremsprobe			
Test		Handlung	Kontrolle
A	Stop	im Stillstand Bremsverriegelung lösen, Kontroller+Wendeschalter auf **0**, Führerbremsventil auf **Notstop**	Ansprechen Schienenbremse Bremsdruck auf BDe mind 3,2 bar
B	Schienen-bremse	Im Stillstand Bremsverriegelung lösen, Schienenbremsschalter auf **EIN**	Ansprechen Schienenbremse
C	Bremse los	Bei Abfahrt: Kontroller auf Stufe **1**	Rollprobe Zug muss in der Geraden laufen

4 Zugvorbereitung im Trambetrieb

4.1 Zugbildung

4.1.1 Indirektes Führen der Züge

Ergänzung zu FDV 300.5, 5.1.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beim indirekten Führen von Zügen beträgt max. 20 km/h.

4.1.2 Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss

Ergänzung zu FDV 300.5, 5.1.7

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Über die Begleitung von ungebremsten Fahrzeugen am Zugschluss entscheidet der technische Dienst vor Ort.

Es muss jederzeit gewährleistet sein, dass ein Entlaufen von Fahrzeugen verhindert wird.

Der Transport von Fahrgästen ist nicht erlaubt.

4.2 Sichern stillstehender Züge

Ergänzung zu FDV 300.5, 5.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	X	0	X	0	0	0	0	0	0

Für das Sichern von Fahrzeugen gelten die Bestimmungen aus den Bedienhandbüchern der entsprechenden Fahrzeuge.

4.3 Bremsvorschriften und Höchstgeschwindigkeit

4.3.1 Höchstgeschwindigkeit

Ergänzung zu FDV 300.5, 5.3.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	X	0	X	0	0	0	0	0	0

Für die Höchstgeschwindigkeiten gelten die Bestimmungen aus den Bedienhandbüchern der entsprechenden Fahrzeuge.

4.3.2 Angaben für die Zugführung

Ergänzung zu FDV 300.5, 5.3.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	X	0	X	0	0	0	0	0	0

Die Angaben für die Zugführung stellt sich der LF in der Regel selbst zusammen. Sie unterscheidet sich nicht von den Angaben für Zügen nach Bereich NIOP.

4.4 Zuguntersuchung

4.4.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.5, 5.4.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen										
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	X	0	X	0	0	0	0	0	0

Die technische Zuguntersuchung richtet sich nach den Checklisten der Abteilung Technik FB. Die entsprechende Kompetenz obliegt den Fachspezialisten Fahrzeuge.

Die betriebliche Zuguntersuchung richtet sich nach den Abläufen der entsprechenden Fahrzeug Bedienhandbüchern (BHB) und findet in der Regel einmal täglich resp. bei der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeuges durch den LF statt.

Der erfolgreiche Test der Sicherheitseinrichtungen ist pro Führerstand zu protokollieren.

1 Abfahrt

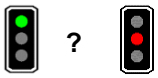
1.1 Grundsatz

1.1.1 Bedingungen für die Abfahrt eines Zuges

Ergänzung zu FDV 300.6, 3.1.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Der Abfahrtsprozess erfolgt folgendermassen

1.		**Zustimmung zur Fahrt**	Wenn nein, Eigenschutz - Fahrrichtung auf «0» - Hände weg von den Bedien-elementen - Blick zum Signal und nicht in den Rückspiegel Unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebslage unverzüglich via Funk oder Telefon bei ZL melden. Anweisungen des FDL befolgen.
2.		**Kundendienstliche Bereitschaft**	abgeschlossen - Minimale Haltezeit 10 Sek.
3.		**Türschliessung**	ist einzuleiten, wenn - die Abfahrzeit erreicht ist. - der Fahrgastwechsel offen-sichtlich abgeschlossen ist.
4.		**Zwangstür-schliessung**	kann angewendet werden, wenn - Der Zug auf der gesamten Länge überblickbar ist. - Der Zug auf der gesamten Länge nicht überblickbar ist, ist vor Ort die Situation an der betreffenden Türe durch das Fahrpersonal zu überprüfen. Ist eine Videoansicht des Türbereichs vorhanden, darf diese verwendet werden. Nach Überprüfung darf die Funktion Zwangstürschliessung angewendet werden. Beim erlöschen der Türkontrolllampe sind die Türen nochmals kurz freizugeben.
5.		**Kontrollblick**	- Signal - ZSL - Rückspiegel

1.1.1.1 Abfahrerlaubnis

Fahrplanmässige Reisezüge benötigen grundsätzlich keine Abfahrerlaubnis.

Ausnahmen:

- Züge mit Ausfahrt aus der Depotanlage, im Dienstfahrplan gekennzeichnet. Die Abfahrerlaubnis wird durch die ZL fernmündlich erteilt.
- Extrazüge mit historischen Fahrzeugen ohne gesicherte Türen.

Das Signal für Abfahrerlaubnis darf nur erteilt werden, wenn die Zustimmung zur Ausfahrt vorliegt.

1.2 Kundendienstliche Bereitschaft

Ergänzung zu FDV 300.6, 3.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1.2.1 Kundenkontakt

Die Mitarbeitenden verpflichten sich zu einer kundenorientierten Haltung, die sich im Kontakt mit den Fahrgästen durch Freundlichkeit, Rücksicht und Hilfsbereitschaft auszeichnet.

Betagten und Behinderten gegenüber sind besondere Aufmerksamkeit und Rücksicht zu schenken.

1.2.2 Wartefristen bei verspäteten Anschlüssen

Die Züge der FB warten gemäss veröffentlichtem Fahrplan keine verspäteten Anschlüsse ab. In Sinne eines zeitgemässen Kundendienstes ist den Anschlussreisenden in Esslingen und Stadelhofen die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

Ein Anschlussbruch der Buslinie 842 von Uster und/oder Oetwil ist mit der ZL vor Zugsabfahrt abzusprechen. Ausgenommen Züge während der HVZ gem. separater Liste. Wartende Reisende in den Zügen sind bei verspäteten Anschlüssen über die Innenlautsprecher zu informieren.

	Esslingen Bus 842		
VP	Zeit	Zug	Wartefrist Anschluss
15	05:02	142	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
	05:32 - 06:17	146 - 152	Bis max. +1 Min. - selbstständig
	06:32 - 08:17	554 - 168	Pünktliche Abfahrt
	08:32 - 11:32	170 - 194	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
	12:02 - 13:17	202 - 212	Bis max. +1 Min. - selbstständig
	13:32 - 15:02	214 - 226	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
	15:32 - 16:02	630 - 634	Ab +1 Min. in Absprache mit ZL
	16:32 - 18:47	638 - 256	Pünktliche Abfahrt
	19:02 - 20:47	258 - 772	Bis max. +1 Min. - selbstständig
	21:02 - 00:02	274 - 702	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
66	05:02 - 07:02	142 - 158	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
	07:32 - 08:17	162 - 168	Bis max. +1 Min. - selbstständig
	08:32 - 11:32	170 - 194	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
	12:02 - 13:17	202 - 212	Bis max. +1 Min. - selbstständig
	13:32 - 16:02	214 - 234	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
	16:32 - 19:17	238 - 760	Bis max. +1 Min. - selbstständig
	19:32 - 00:02	262 - 702	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL
77	05:02 - 00:02	142 - 702	Ab +2 Min. in Absprache mit ZL

1.2.3 Fahrgastinformation in Zügen und auf Haltestellen

Die Aussenanzeigen entsprechen immer der Endhaltestelle des Zugelaufes resp. der angebotenen Reisekette. Dies gilt auch im Störungsfall und bei Bahnersatzbetrieb. Werden unterwegs Wagen abgehängt, sind diese wenn möglich entsprechend zu beschriften.

Die Haltestellen werden in der Regel mit dem Fahrgastinformationssystem automatisch avisiert. Bei Störungen des Systems, sind diese durch den LF deutlich, rechtzeitig und in Schriftsprache über Innenlautsprecher zu avisieren.

Bei allen Störungen oder Verspätungen ist der Fahrgastinformation hohe Priorität einzuräumen.

Fragen von Fahrgästen sind im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten freundlich und kompetent zu beantworten.

Weitere Bestimmungen zur Kundeninformation seitens Infrastruktur sind in den FB-I, 300.3 enthalten.

1.2.4 Türschliessung

Türen, die in ihrer Funktion eingeschränkt sind, müssen ausgeschaltet und mit dem Kleber „Türe defekt“ gekennzeichnet werden. Defekte Türen verzögern den Fahrgastwechsel. Dem Ein- und Aussteigen der betroffenen Fahrgäste ist die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

1.2.5 Aufgaben des Fahrpersonals auf End- und Wendebahnhöfen

Bei unbegleiteten Personenzügen sind auf den End- und Wendebahnhöfen folgende Arbeiten durch den LF zu verrichten:

- Korrekte Beschriftung durch das Kundeninformationssystem.
- Kontrolle der Beleuchtung an der Zugspitze.
- Zeitnahe Verständigung der Reisenden bei Verspätungen und Betriebsstörungen.
- Kleinreinigung gemäss Tourenbeschrieb.
- Sichtkontrolle Innen- und Aussen. Auffälligkeiten wie schlafende Personen, unbeaufsichtigte Gepäckstücke/Gegenstände oder technische Defekte am Zug sind zu beachten und wo nötig der ZL Forch zu melden.
- Fundgegenstände einsammeln und mit ausgefüllter Etikette der ZL abzugeben.
- Je nach Witterung offene Fenster schliessen.
- Das Web-VLU ist betriebsbereit und korrekt angemeldet mitzuführen.
- Spätestens 1 Min. vor der Abfahrtszeit hat sich der LF auf dem Führerstand zu befinden und ist für die ZL erreichbar.

3 Spezialfälle

3.1 Probefahrten

Ergänzung zu FDV 300.6, 6.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

3.1.1 Begleitung der Probefahrten

3.1.1.1 Probefahrtleiter

Für die betriebliche Koordination und den Fahrdienst werden die Probefahrten von einem Probefahrtleiter begleitet. Er bildet die Schnittstelle zwischen LF und Versuchsleiter. Die Verantwortung für die Probefahrten obliegt dem Probefahrtleiter. Wenn es die Situation erfordert, ist er befugt, die Versuche unverzüglich abzubrechen. Der Probefahrtleiter kann gleichzeitig die Funktion des LF innehaben.

Weiter ist er verantwortlich für

- die Organisation und Durchführung der Probefahrt;
- die Information der beteiligten Personen über den betrieblichen Ablauf und Ausnahmebewilligungen zu den bestehenden Vorschriften;
- die rechtzeitige Information der ZL für einen optimalen Ablauf der Probefahrten;
- die Einhaltung des Testprogramms ohne Einfluss auf den laufenden Betrieb.

3.1.1.2 Versuchsleiter

Der Versuchsleiter bringt, wo nötig, das systemtechnische Fahr- und Fahrzeugwissen mit und trägt die Verantwortung über das zu testende Fahrzeug. Er macht den Probefahrtleiter auf fahrzeug- oder systembedingte Einschränkungen und Grenzwerte aufmerksam. Der Versuchsleiter ist mit der Fahrzeugtechnik soweit vertraut, dass er im Störungsfall mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das Fahrzeug wieder fahrtüchtig machen oder die Strecke räumen kann.

Der Versuchsleiter spricht das Messprogramm und notwendige Änderungen fortlaufend mit dem Probefahrleiter ab.

3.1.1.3 LF

Der LF für Probefahrten ist für die sichere Zugführung und die Einhaltung der fahrdienstlichen Vorschriften verantwortlich. Er muss folgende Bedingungen erfüllen:

- breit abgestützte Betriebskenntnisse;
- sicheres und schnelles Handeln in komplexen Situationen;
- konzentriertes und ruhiges Arbeiten;
- Ansprechpartner, der sich bei Bedarf in betrieblichen und fahrdienstlichen Angelegenheiten durchsetzen kann.

3.1.1.4 LF-Einsatz für Probefahrten ausserhalb der gültigen Vorschriften

Probefahrten, die nicht innerhalb der gültigen Vorschriften abgehandelt werden können, müssen durch einen PEX oder einer Person mit Kaderfunktion der FB, welche über die benötigten Kenntnisse verfügt, begleitet, respektive gefahren werden.

3.1.2 Entscheid über die Begleitung der Probefahrten

Über die Begleitung und Notwendigkeit von speziellen Probefahrten entscheidet der Leiter Technik.

3.1.2.3 Aufgaben des LF bei Probefahrten

Vor der Fahrt
Stellt die Zugvorbereitung sicher, wenn notwendig mit Hilfe des Versuchsleiters;
Informiert sich über das Programm beim Versuchsleiter;
Bespricht den Ablauf mit der ZL.

Während der Fahrt
Führt den Zug und stellt die Strecken- und Signalbeobachtung sicher; Führt Bedienungshandlungen gemäss Angaben des Versuchsleiters oder, wenn anwesend, des Probefahrtleiters aus;
Macht die im Führerstand vorhandenen Personen darauf aufmerksam, wenn die Bedienungshandlungen die notwendigen Streckenbeobachtungen einschränken;
Macht den Versuchsleiter oder, wenn anwesend, den Probefahrtleiter auf betrieblich festgelegte Abweichungen aufmerksam (nicht einhalten der Fahrordnung, etc.). Ziel: Es werden keine fahrplanmässigen Züge verspätet.

Nach der Fahrt
Verbringt das Fahrzeug in den Normalzustand;
Meldet allfällige Mängel des Fahrzeuges oder behobene Probleme an den Versuchsleiter, den Probefahrtleiter (wenn vorhanden) oder Verantwortlicher Rollmaterial. Bei eingeschränktem Einsatz des Fahrzeuges informiert er zusätzlich die ZL.

3.1.2.4 Aufgaben des Probefahrleiters

Vor der Fahrt
Regelt die Kompetenzen und die Form der Zusammenarbeit mit dem Versuchsleiter;
Bespricht das Testprogramm mit der ZL und fordert die notwendigen betrieblichen Massnahmen an; Informiert, wenn nötig, anwesende Personen über die Gefahren im Bahnbetrieb.

Während der Fahrt
Wenn nicht selber am Fahren, Unterstützung des LF bei der Strecken- und Signalbeobachtung; Entscheidet über die Durchführbarkeit von Programmänderungen;
Behält den laufenden Betrieb im Auge und schaut für die pünktliche Abwicklung des Programms. Bei Problemen wird rechtzeitig mit der ZL kommuniziert. Ziel: Es werden keine fahrplanmässigen Züge verspätet.

Nach der Fahrt
Verantwortlich für das Verbringen des Fahrzeuges in den Normalzustand;
Veranlasst notwendige Prüfungen nach den Probefahrten vor der Betriebsübergabe;
Erstellt einen Kurzbericht über den Verlauf der Probefahrten.

3.1.3 Bestellung von Probefahrten

3.1.3.1 Personalbestellung

Personal für planbare Probefahrten werden durch den Versuchsleiter jeweils beim Leiter Produktion resp. Fachexperten Bahnproduktion bestellt.

3.1.3.2 Trassenbestellung

Um betriebliche Konflikte zu vermeiden, sind planbare Probefahrten frühzeitig beim Fachspezialisten Bahnproduktion anzumelden. Dieser entscheidet, ob ein Zirkular erstellt wird oder auf An- und Zusage mit vereinfachter Fahrordnung gefahren wird.

Probefahrten ausserhalb der betrieblichen Besetzung der ZL müssen mindestens 5 Arbeitstage im Voraus angemeldet werden.

4 Zugfahrten im Trambetrieb

4.1 Streckenabschnitt Zürich Rehalp-Zürich Stadelhofen resp. Netz VBZ

Ergänzung zu FDV 300.6, 7

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Auf dem Abschnitt zwischen Zürich Rehalp und Zürich Stadelhofen resp. übriges Netz VBZ gilt die Betriebsart „Trambetrieb“.

Es gelten die Fahrdienst- und Infrastrukturvorschriften der VBZ.

Die Züge der FB behalten ihren Kommunikationsweg zwischen Zürich Rehalp und Zürich Stadelhofen via die ZL Forch.

4.1.1 Verhalten gegenüber Tram/Bus und Strassenverkehrsteilnehmern

- Es wird aktiv kommuniziert, mit Blickkontakt und klaren Handzeichen.
- Mit gegenseitiger Rücksichtnahme werden kritische Situationen vermieden.

4.1.2 Abfahrtsprozess Zürich Stadelhofen

Für die Abfahrt in Zürich Stadelhofen gilt folgende Zusatzbestimmung:

- 30 Sekunden vor Abfahrt ist der Blinker links zu setzen
- 10 Sekunden vor Abfahrt ist der Blinker rechts zu setzen

Fährt ein Tramzug in die Haltestelle ein und ist davon auszugehen, dass dieser nicht mehr rechtzeitig vor Abfahrt der Forchbahn abfahren kann, ist mit dessen Fahrpersonal soweit möglich - das heisst wenn die Führerstände einander gegenüberstehen - aktiv Blickkontakt aufzunehmen und mittels Handzeichen die Abfahrtsreihenfolge festzulegen.

4.1.3 Profilfreiheit Lichtraumprofil

Ab/Von Einfahrsignalen Zürich Rehalp D601/D701 Richtung Zürich Stadelhofen resp. gesamtes Netz VBZ ist der Aussenspiegel zum Nachbargleis einzuklappen und eingeklappt zu lassen.

Erfordern Sicherheit- und/oder Betriebssituationen ein Ausklappen zum Nachbargleis, ist dies nur erlaubt, wenn auf dem Nachbargleis kein Fahrzeug (Schienen- oder Pneubereift) entgegen kommt resp. kreuzt.

4.1.4 Profilfreiheit Wagenkasten

Das Befahren der Weiche 323 in Zürich Stadelhofen in Fahrlage links ist verboten.

1 Arbeitssicherheit

1.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.8, 1.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Der Aufenthalt im Gleisbereich ist auf das Notwendigste zu beschränken und darf nur durch instruierte Personen erfolgen. Wo offizielle Gehwege vorhanden sind, müssen diese benützt werden. Jede Person (Mitarbeiter und Dritte) welche Gleise überschreitet oder sich im Gleisbereich aufhält, ist verpflichtet eine Warnausrüstung zu tragen. Der Gleisbereich umfasst den Bereich in und neben den Gleisen, ausgenommen die für das Publikum zugänglichen Bereiche.

- Warn- und Schutzausrüstungen werden persönlich zugeteilt.
- Anstelle von einem Schutzhelm darf auch eine Anstosskappe verwendet werden.

1.1.1 Vermeidung von Gefahren

Ergänzung zu FDV 300.8, 1.2.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

- Das Überschreiten der Gleise sowie der Aufenthalt im Gleisbereich ist, auch mit Warnausrüstung, nur bei dienstlicher Notwendigkeit und bei fehlenden Alternativen gestattet.
- Fahrleitungen und elektrische Anlagen sind immer als unter Spannung zu betrachten.
- Bei Aufenthalt oder Arbeiten auf den Fahrzeugen dürfen nicht instruierte Personen bis maximal auf Bodenhöhe der Fahrzeuge steigen (ca. 1,30 m ab Schienenoberkante).
- Bei allen Fahrzeugarten ist der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern bei Einfahrten in Rampengleise oder ähnlichen beengten Verhältnisse (z.B. Toreinfahrten) verboten.
- Schutzhandschuhe sind zum Kuppeln / Entkuppeln und bei anderen Tätigkeiten zu tragen, die einen Handschutz erfordern.
- Bei Kuppelarbeiten, beim Legen oder Entfernen von Hemmschuhen sowie bei Aufenthalten zwischen und unter Fahrzeugen ist ein Schutzhelm oder Anstosskappe zu tragen.
- Das Tragen von festem und geschlossenem Schuhwerk ist obligatorisch.

1 Allgemeines

1.1 Verständigung

Ergänzung zu FDV 300.9, 1.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Unfälle, gefährliche Ereignisse und Unregelmässigkeiten sind immer unmittelbar nach deren Feststellung der ZL zu melden.

Vor dem Verlassen des Führerstandes ist in jedem Fall folgendes zu beachten:

- Zug sichern.
- Gegebenenfalls über Lautsprecher Sicherheitsanweisungen an die Reisenden (andere Züge, herunterhängende Fahrleitungen etc.) erteilen.
- Mit ZL die Frist und die Art der nächsten Kontaktaufnahme vereinbaren.
- Selbstschutz beachten.
- Regelmässige Information der Reisenden.

2 Ergänzende Bestimmungen bei Störungen an überwachten Bahnübergangsanlagen sowie Verkehrsregelungsanlagen

2.1 Störungen an überwachten Bahnübergansanalgen

2.1.1 Befahren einer gestörten überwachten Bahnübergangsanlage

Ergänzung zu FDV 300.9, 7.1.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	0	X	X	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0

Bei Fahrten mit Fahrzeugen mit senkbaren Seitenscheiben oder nicht verriegelten Seitentüren (historische Fahrzeuge, Dienstfahrzeuge, usw.) muss sich der LF vor dem Befahren einer offenen Bahnübergangsanlage vergewissern, dass alle Fenster und Türen auf der Strassenseite geschlossen sind.

3 Störungen an Sicherheitseinrichtungen

3.1 Ausfall der Zugbeeinflussung auf dem Spitzenfahrzeug auf Adhäsionsstrecken

Ergänzung zu FDV 300.9, 10.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Zugbeeinflussung, ist das Fahrzeug bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

Die Mitnahme von Fahrgästen ist erlaubt.

3.2 Ausfall der Sicherheitssteuerung auf dem Spitzenfahrzeug auf Adhäsionsstrecken

Ergänzung zu FDV 300.9, 10.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Sicherheitssteuerung, ist das Fahrzeug bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

Die Mitnahme von Fahrgästen ist erlaubt.

4 Unregelmässigkeiten an Fahrzeugen

4.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.9, 11.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Werden Schäden festgestellt, welche die Lauffähigkeit oder Betriebssicherheit in Frage stellen, sind sie der ZL zu melden und durch den technischen Dienst kontrollieren zu lassen. Wagen mit betriebsgefährlichen Schäden sind sofort auszusetzen.

Entgleiste Fahrzeuge dürfen nur mit Zustimmung und nach Angaben des technischen Dienstes bewegt bzw. überführt werden.

4.2 Massnahmen bei bestimmten Unregelmässigkeiten

4.2.1 Offene Aussentüren, Seitenwände und Schiebedächer

Ergänzung zu FDV 300.9, 11.3.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Muss wegen einer Türstörung die automatische Türüberwachung ausgeschaltet werden, darf der ganze Zug nur noch ohne Fahrgäste bis Forch verkehren.

4.3 Vollständiger Ausfall der Frontscheinwerfer

Ergänzung zu FDV 300.9, 11.3.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

In Abschnitten mit Strassenbahnbereich und auf der Infrastruktur der VBZ ist bei vollständigem Ausfall der Frontscheinwerfer immer ein funktionierender und eingeschalteter Handscheinwerfer an der Zugspitze anzubringen.

4.4 Ausfall der Lokpfeife

Ergänzung zu FDV 300.9, 11.3.5

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Lokpfeife, ist das Fahrzeug bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

Die Mitnahme von Fahrgästen ist erlaubt.

In Abschnitten mit Strassenbahnbereich und auf der Infrastruktur der VBZ ist die Rasselglocke der Lokfpeife gleichgestellt.

Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Rasselglocke und besteht die Möglichkeit auf die Lokpfeife umzuschalten, so darf die Zugfahrt mit der Lokpfeife normal fortgesetzt werden.

5 Gefährdungen und Unfälle

5.1 Allgemeines Vorgehen

Ergänzung zu FDV 300.9, 13.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Je nach Vorfall oder auf Anweisung der ZL hat der LF die Fahrtdaten zu sichern.

Daten oder Scheibe sind auf Verlangen den Behörden auszuhändigen. In diesem Fall ist eine Quittung zu verlangen und der Name des Polizeibeamten oder des Behördenmitglieds zu notieren.

Eine Abarbeitung der Unfalldesk im ÖV Pad ist vorzunehmen.

Gegenüber Medien und Pressevertretern ist auf die offizielle Medienstelle zu verweisen. Weiterhin dürfen keine Aussagen und Informationen im Internet veröffentlicht werden.

5.1.1 Vorgehen bei einem Notstopp

Jeder Notstopp muss der ZL sofort gemeldet werden. Die ZL erfasst die Meldung im BüZ.

- Zugnummer
- Führendes Fahrzeug
- Genauer Ort
- Warum war ein Notstopp nötig (PW, LkW, Motorrad, Velo, Fussgänger, sonstiges Hindernis im Gleisbereich)
- Wenn ein Motorfahrzeug involviert war, ist wenn immer möglich das Kontrollschild und die Fahrzeugmarke zu melden

Fahrgastinformation

- Nach erfolgtem Notstopp und der Meldung an die ZL sind die Fahrgäste über den Grund des Notstopps zu informieren. Dabei dürfen keine emotionsgeladenen Zusatzinformationen gemacht werden.
- Allenfalls verletzte Fahrgäste sind aufzufordern sich beim LF zu melden. Visitenkarte abgeben und Daten im Unfalldesk aufnehmen. Bei schweren Verletzungen ist das Vorgehen mit der ZL abzusprechen.

5.1.2 *Unfalldesk im ÖV Pad*

Das Modul Unfalldesk wird bei Unfällen (Kollisionen, Stoppunfällen) zur Unterstützung des LF verwendet.

Die Unfalldesk ist einfach und selbsterklärend gehalten.

Die Meldung bleibt bearbeitbar und gespeichert bis der Versand „Senden“ erfolgt.

Der Versand erfolgt per Mail an die Betriebsleitung.

Es ersetzt nicht die Kommunikation mit der ZL und den schriftlichen Dienstrapport.

5.1.3 *Vorgehen bei einem Unfall*

Es gelten grundsätzlich die Betriebs-/Infrastrukturvorschriften und/oder die Ereignischecklisten sind anzuwenden.

Die ZL macht im BüZ einen entsprechenden Eintrag (Datum, Zeit, Zugnummer, LF, Siutationsbeschrieb und Folgen).

Der LF erfasst im Gespräch mit dem Kollisionspartner oder des verunfallten Fahrgastes die nötigen Daten im Unfalldesk.

Bei schwer verletzten Personen (24 Std Spitalaufenthalt) und hohem Sachschaden ist die SUST via Tel 1414 zu informieren und das weitere Vorgehen abzusprechen.

5.2 *Retten und Schutzmassnahmen für die Unfallstelle*

Ergänzung zu FDV 300.9, 13.6

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

5.2.1 *Tunnel - Brandausbruch/Rauch im Zug*

Prävention

Vor Einfahrt in einen Tunnel ist der Zug mittels den Rückspiegeln auf Unregelmässigkeiten zu kontrollieren

Zug fährt

1. Notbremse überbrücken und Fahrt in Haltestelle oder aus dem Tunnel.
2. Unmittelbare Information an die Fahrgäste.
3. Notruf ZL über Funk (Mayday, Mayday - keine Lockrufauslösung!).
4. Nach Ankunft in Haltestelle/am Tunnelportal Türen auf sichere Seite freigeben.
5. Fahrgäste über Fluchtrichtung informieren.
6. Zug sichern - Stromabnehmer tief, Schlüssel auf „A“ bzw Wendeschalter auf „0“.
7. Wenn möglich kontrollieren, dass alle Fahrgäste den Zug verlassen haben.
8. Selbstrettung anschliessend ZL über bestehende Situation informieren (Tel).

Zug kommt zum stehen

1. Notruf ZL über Funk (Mayday, Mayday - keine Lockrufauslösung!).
2. Türen in Richtung Selbstrettungsweg (Gleis 2) freigeben.
3. Unmittelbare Information an die Fahrgäste -> Alarmtaster für Licht, Fluchtrichtung
4. Zug sichern - Stromabnehmer tief, Schlüssel auf „A“ bzw Wendeschalter auf „0“
5. Wenn möglich kontrollieren, dass alle Fahrgäste den Zug verlassen haben.
6. Selbstrettung - anschliessend ZL über bestehende Situation informieren (Tel).

6 Störungen im Trambetrieb

6.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Netz	Strecke	Kommunikation via
FB	Zürich Rehalp - Esslingen	ZL Forch
VBZ	Zürich Rehalp - Stadelhofen	ZL Forch Die ZL Forch koordiniert den Abschnitt mit der VBZ Leitstelle. Die VBZ Leitstelle bleibt weisungsbefugt.
	Übriges Netz	VBZ Leitstelle via VBZ Handfunkgerät Vorfälle meldet die VBZ Leitstelle der ZL Forch.

Betriebszeiten	Tel. 043 288 11 14
Bautelefon	Tel. 043 288 11 87 (mit Gesprächsaufzeichnung)
Nottelefon	Tel. 044 918 08 91 (mit Gesprächsaufzeichnung)
Funk	Betriebsfunk FB (mit Gesprächsaufzeichnung)

Die Kommunikation über den FB Betriebsfunk, das FB Nottelefon sowie das Bautelefon werden aufgezeichnet. In einem Ereignisfall wird die Aufzeichnung zur Aufarbeitung freigegeben.

6.1.1 Zustimmung der Leitstelle erforderlich

Netz	Grundsatz	Meldepflichtige Unregelmässigkeiten/Störungen
VBZ	Ein Verlassen des Führerstands von Reise-/Dienstzügen sowie Extrafahrten ist immer zu melden.	- Streckenblockierungen mit Verspätungsfolge - selbst oder fremd verursacht - Falschfahrten - Störungen an Weichen - Störungen an Verkehrsreglungsanlagen - Unregelmässigkeiten an der Fahrbahn - Unregelmässigkeiten an der Fahrleitung - Fahrzeugstörungen - Betriebsgefährdende Unregelmässigkeiten - Vorfälle mit Fahrgästen - Notstopp - Weitere Meldungen, welche der Sicherheit dienen

6.2 Bestimmungen für Störungen an Weichen

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

LF stellt eine Störung an einer Tramweiche fest, bspw. keine Endlage oder in falscher Fahrrichtung verschlossen.

- Die Fahrt ist sofort resp. spätestens vor der gestörten Weiche anzuhalten.
- ZL Forch zwecks Ausstiegs und örtlicher Kontrolle der Weiche informieren.
- Örtliche Kontrolle der Weiche. Weiche manuell mit Weicheneisen in Endlage bringen.
- Rückmeldung an ZL Forch.
- Bleibt die Störung bestehen, darf die Weiche in Absprache mit der ZL Forch befahren werden, wenn:
  - Die Weiche keine ersichtlichen Beschädigungen aufweist und beide Weichenzungen in derselben Fahrrichtung anliegend sind.
  - Bei Unsicherheit darf die Weiche nicht befahren werden und es ist ein Serviceleiter der VBZ hinzuzuziehen.
  - Die ZL Forch meldet bestehende Störungen und Situation umgehend der VBZ Leitstelle.

6.3 Bestimmungen für Störungen an Verkehrsregelungsanlagen

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Geht ein Strassenbahnsignal resp. Punktesignal nicht in vorgesehener Zeit und nach längerer Wartezeit (ca. ab 2 Minuten) ohne ersichtlichen Grund nicht auf Fahrt, ist:

- Vor der Weiterfahrt die ZL Forch zu informieren.

Die ZL Forch klärt mit dem LF den Umstand und folgende Gefahrenpunkte:

- Störungsfreie Weichenstellung
- Weichenstellung in Fahrweg
- Begegnungsverbot mit Gegenverkehr (Tram und Trolleybus) bei Weichenstörung
- Beachtung des Tramverkehrs, insbesondere bei Kreuzungen
- Beachtung der Fahrwege des MIV (motorisierter Individualverkehr)
- Beachtung der Laufwege von Fussgängern

Ein «Halt» zeigendes Punktesignal darf erst Befahren werden, wenn:

- Der LF quittungspflichtig den Hinweis auf die Gefahrenpunkte der ZL Forch bestätigt hat.
- Das sichere Befahren geschieht in der Verantwortung des LF.
- Es bestehen keine Vortrittsrechte.
- Es ist eine günstige Verkehrslage abzuwarten.

Die ZL Forch meldet Störungen von Punktesignalen an die VBZ Leitstelle.

- Je nach Häufung oder Dauer einer Störung ist ein Serviceleiter der VBZ vor Ort zu verlangen.

6.4 Unregelmässigkeit an Gleisen und Weichen

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Stellt der LF oder RL eine Unregelmässigkeit an Gleisen oder Weiche fest, ist die ZL Forch umgehend zu informieren.

Die ZL Forch spricht mit der VBZ Leitstelle das weitere Vorgehen ab. Die VBZ Leitstelle bleibt dabei weisungsbefugt.

6.5 Unregelmässigkeit an der Fahrleitung

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.5

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Stellt der LF oder RL eine Unregelmässigkeit an der Fahrleitung fest, ist die ZL Forch umgehend zu informieren.

Die ZL Forch spricht mit der VBZ Leitstelle das weitere Vorgehen ab. Die VBZ Leitstelle bleibt dabei weisungsbefugt.

6.6 Störungen an Sicherheitseinrichtungen

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.6

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Zugbeeinflussung, ist das Fahrzeug bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

Die Mitnahme von Fahrgästen ist erlaubt.

6.7 Unregelmässigkeiten an Fahrzeugen

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.7

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Werden Schäden festgestellt, welche die Lauffähigkeit oder Betriebssicherheit in Frage stellen, sind sie der ZL zu melden und durch den technischen Dienst kontrollieren zu lassen. Wagen mit betriebsgefährlichen Schäden sind sofort auszusetzen.

Entgleiste Fahrzeuge dürfen nur mit Zustimmung und nach Angaben des technischen Dienstes bewegt bzw. überführt werden.

6.7.1 Massnahmen bei bestimmten Unregelmässigkeiten

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.7.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

6.7.1.1 Offene Aussentüren, Seitenwände und Schiebedächer

Muss wegen einer Türstörung die automatische Türüberwachung ausgeschaltet werden, darf der ganze Zug nur noch ohne Fahrgäste bis Forch verkehren.

6.7.1.2 Vollständiger Ausfall der Frontscheinwerfer

In Abschnitten mit Strassenbahnbereich und auf der Infrastruktur der VBZ ist bei vollständigem Ausfall der Frontscheinwerfer immer ein funktionierender und eingeschalteter Handscheinwerfer an der Zugspitze anzubringen.

6.7.1.3 Ausfall der Lokpfeife

Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Lokpfeife, ist das Fahrzeug bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

Die Mitnahme von Fahrgästen ist erlaubt.

In Abschnitten mit Strassenbahnbereich und auf der Infrastruktur der VBZ ist die Rasselglocke der Lokfpeife gleichgestellt.

Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Rasselglocke und besteht die Möglichkeit auf die Lokpfeife umzuschalten, so darf die Zugfahrt mit der Lokpfeife normal fortgesetzt werden.

6.7.1.4 Vollständiger Ausfall des Zugschlusssignals

Fällt das Zugschlusssignal aus, ist die Geschwindigkeit stark zu reduzieren, damit die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird.

Das Fahrzeug ist bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

6.7.1.5 Ausfall Geschwindigkeitsmesser

Fällt der Geschwindigkeitsmesser aus, ist die Fahrt so zu verlangsamen, dass ein Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird.

Das Fahrzeug ist bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

6.7.1.6 Ausfall Kommunikationssystem für fernmündliche Übermittlung

Fällt das Kommunikationssystem aus, ist ein alternatives System zu benutzen bspw. GSM-Netz oder Meldung via ein anderes Tram.

Das Fahrzeug ist bei nächster Möglichkeit (Ankunft Forch) auszuwechseln.

6.8 Bremsstörungen

6.8.1 Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.8.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Für die Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug nach einer Bremsstörung sind die Anweisungen des technischen Dienstes für Schienenfahrzeuge zu befolgen, welche auch über die Zusammensetzung der Weiterfahrt entscheidet.

7 Gefährdungen und Unfälle

7.1 Allgemeines Vorgehen

Ergänzung zu FDV 300.9, 15.9

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
0	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Je nach Vorfall oder auf Anweisung der ZL hat der LF die Fahrtdaten zu sichern.

Daten oder Scheibe sind auf Verlangen den Behörden auszuhändigen. In diesem Fall ist eine Quittung zu verlangen und der Name des Polizeibeamten oder des Behördenmitglieds zu notieren.

Eine Abarbeitung der Unfalldesk im ÖV Pad ist vorzunehmen.

Gegenüber Medien und Pressevertretern ist auf die offizielle Medienstelle zu verweisen. Weiterhin dürfen keine Aussagen und Informationen im Internet veröffentlicht werden.

7.1.1 Vorgehen bei einem Notstopp

Jeder Notstopp muss der ZL sofort gemeldet werden. Die ZL erfasst die Meldung im BüZ.

- Zugnummer
- Führendes Fahrzeug

- Genauer Ort
- Warum war ein Notstopp nötig (PW, LkW, Motorrad, Velo, Fussgänger, sonstiges Hindernis im Gleisbereich)
- Wenn ein Motorfahrzeug involviert war, ist wenn immer möglich das Kontrollschild und die Fahrzeugmarke zu melden

Fahrgastinformation

- Nach erfolgtem Notstopp und der Meldung an die ZL sind die Fahrgäste über den Grund des Notstopps zu informieren. Dabei dürfen keine emotionsgeladenen Zusatzinformationen gemacht werden.
- Allenfalls verletzte Fahrgäste sind aufzufordern sich beim LF zu melden. Visitenkarte abgeben und Daten im Unfalldesk aufnehmen. Bei schweren Verletzungen ist das Vorgehen mit der ZL abzusprechen.

7.1.2 Unfalldesk im ÖV Pad

Das Modul Unfalldesk wird bei Unfällen (Kollisionen, Stoppunfällen) zur Unterstützung des LF verwendet.

Die Unfalldesk ist einfach und selbsterklärend gehalten.

Die Meldung bleibt bearbeitbar und gespeichert bis der Versand „Senden“ erfolgt.

Der Versand erfolgt per Mail an die Betriebsleitung.

Es ersetzt nicht die Kommunikation mit der ZL und den schriftlichen Dienstrapport.

7.1.3 Vorgehen bei einem Unfall

Es gelten grundsätzlich die Betriebs-/Infrastrukturvorschriften und/oder die Ereignischecklisten sind anzuwenden.

Die ZL macht im BüZ einen entsprechenden Eintrag (Datum, Zeit, Zugnummer, LF, Siutationsbeschrieb und Folgen).

Der LF erfasst im Gespräch mit dem Kollisionspartner oder des verunfallten Fahrgastes die nötigen Daten im Unfalldesk.

Bei schwer verletzten Personen (24 Std Spitalaufenthalt) und hohem Sachschaden ist die SUST via Tel 1414 zu informieren und das weitere Vorgehen abzusprechen.

7.1.4 Zusätzliches Vorgehen bei einem Unfall im Trambereich Stadelhofen-Rehalp

Unfall ohne verletzte Person oder mit leichter Verletzung (Schürfung, Prellung und Person ist ansprechbar sowie betreut) und mit geringem Sachschaden:

- Situationsmeldung an ZL.
- Anzeichnen der Unfallendlage.
- Kollisionspartner verständigen, dass er auf den VBZ-Serviceleiter warten muss. Persönliche Visitenkarte abgeben. Keine Erklärung zum Unfall ausfüllen (macht Serviceleiter).
- Unfallsituation mit PAD fotografieren.
- Fahrausweis und Fahrzeugausweis mit PAD fotografieren.
- Textfelder noch nicht ausfüllen.
- Im Erfassungsassistent kann der Hergang mittels Antippen „Audio aufnehmen“ mündlich festgehalten werden. Zum Beenden nochmals Antippen.
- Fahrbahn räumen und Fahrt so rasch als möglich fortsetzen.
- Spätestens bei Dienstschluss erfasste Daten auf dem PAD „Senden“.
- Die LF haben der Betriebsleitung (PF) einen Dienstrapport zum Vorfall zu erstellen.

Unfall mit schwer verletzten Personen und/oder mit hohem Sachschaden:

- Situationsmeldung an ZL und Absprache weiteres Vorgehen.
- Datenaufnahme soweit möglich mittels PAD.
- Zusammenwirkung mit VBZ-Serviceleiter bzw Einsatzleitung FB und/oder Polizei

1 Vorgaben und Voraussetzungen

1.1 Verantwortlichkeit

1.1.1 Grundsatz

Ergänzung zu FDV 300.13, 2.1.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bei der Forchbahn kommen grundsätzlich folgende Kategorien gemäss VTE zur Anwendung:

Fahrpersonal Kategorie B80 (oder höher B100, B) mit Bescheinigung und Ausweis.

Die Bescheinigung muss die Infrastruktur der FB und VBZ, sowie das EVU FB beinhalten.

Betriebsangestellte mit Rangierdienst (BamR) tätigen Zugvorbereitungen und Rangierfahrten innerhalb der Bahnhöfe Forch und Esslingen. Sie fallen unter die Kategorie Rangierdienst ohne Ausweispflicht / B80.

1.1.2 Dienstübergabe

Ergänzung zu FDV 300.13, 2.1.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Der Führerstand ist sauber zu hinterlassen (keine Essensreste, Zeitungen, Kaffeebecher, etc.)

Die Übergabe an den übernehmenden LF muss am Zug stattfinden.

Der übernehmende LF steht bei fahrplanmässiger Einfahrt des zu übernehmenden Zuges auf dem Perron bereit.

Fehlt der übernehmende LF und kann dieser nicht gefunden werden, ist die ZL zu verständigen. Nötigenfalls ist der Zug weiterzuführen.

1.2 Zuständigkeiten

Ergänzung zu FDV 300.13, 2.4

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1.2.1 Dokumente und Hilfsmittel

Folgende notwendigen Dokumente und Hilfsmittel sind für die sichere Ausübung der Arbeit vom LF im Führerstand mitzuführen:

- BAV Führerausweis
- BAV Bescheinigung in Papierform
- Personalausweis mit Foto (ID, Pass, FVP, usw.)
- Eine richtiggehende Uhr
- Funktionstüchtiges ÖV-Pad, bei Dienstbeginn aktualisiert:
  - Vorschriften und FB App inkl. Quittierung neuer Dokumente
  - FDV, Betriebsvorschriften FB, Zirkulare, Weisungen, Bedienerhandbücher Fahrzeuge, etc. in elektronischer Form
  - E-Mail FB
- Mobiltelefon WEB VLU betriebsbereit, aktualisiert bei Dienstbeginn und während der Dienstzeit auf Empfang.
- Forchbahn KABA Schlüssel
- Vierkantschlüssel
- Mundpfeife
- Warnweste
- unpersönliche FB Visitenkarten

Bei Ausfall des ÖV-Pads ist ein Ersatzgerät bei der ZL anzufordern und abzuholen.

Der LF hat täglich bei Dienstbeginn das ÖV-PAD zu synchronisieren und Anordnungen und Informationen zu lesen und soweit nötig zu quittieren. Die Quittierung gilt als protokollpflichtig verständigt.

Anordnungen, welche nach Dienstbeginn (04:00 Uhr) getroffen werden, sind dem LF von der ZL quittungspflichtig zu übermitteln. Bei Ablösungen informiert der abzulösende LF den ablösenden LF.

1.2.2 Kleidung

Für das Führen von Personenzügen sind immer die von der FB zur Verfügung gestellten Kleidungsstücke zu tragen. Die Tragordnung richtet sich nach der entsprechenden Weisung.

Im Umgang mit Kunden ist das sichtbare Tragen des FB-Namensschildes Pflicht.

Die Mitarbeiter tragen saubere Kleidung und sorgen für eine angemessene persönliche Körperhygiene.

1.3 Kenntnisse

1.3.1 Mindesfahrpraxis

Ergänzung zu FDV 300.13, 2.5.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Die Mindesfahrpraxis wird bei ständig eingesetztem Fahrpersonal mit der Diensteinteilung nachgewiesen.

Nicht ständig eingesetztes Personal führt eine persönliche Nachweisliste, welche Ende des Jahres an den Bereichsleiter Fahrpersonal zu übergeben ist.

2 Vor und während der Fahrt

2.1 Kontrollen

2.1.1 Kontrolle der Sicherheitseinrichtungen

Ergänzung zu FDV 300.13, 3.1.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Die Regelungen zur Kontrolle der Sicherheitseinrichtungen sind in den Bedienhandbüchern der Fahrzeuge geregelt.

2.1.2 Kontrolle der Registriergeräte

Ergänzung zu FDV 300.13, 3.1.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Die Regelungen zur Kontrolle der Registriergeräte sind in den Bedienhandbüchern der Fahrzeuge resp. der Bedienanleitung ZSL 90 geregelt.

2.2 Führerstand

2.2.1 Rauchverbot

Ergänzung zu FDV 300.13, 3.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	0	X	0	0	0	0

Auf allen Führerständen resp. in allen Fahrzeugen und geschlossenen Räumen der FB oder im direkten Kundenkontakt besteht ein generelles Rauchverbot.

2.2.2 Zutrittsberechtigung

Ergänzung zu FDV 300.13, 3.2.3

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Im Führerstand darf sich, nebst dem für die Bedienung eingeteilten LF, während der Fahrt höchstens eine zusätzliche Personen aufhalten. Diese muss eine Berechtigung der FB vorweisen können. Berechtigungen werden durch die Abteilung Produktion durch P, PB oder PL ausgestellt.

Prüfungsexperten und Ausbildungspersonal können unter Beachtung des nötigen Fluchtwegs davon abweichend entscheiden.

Dienstfahrten sind im Fahrgastabteil oder mit Warnweste in einem unbesetzten Führerstand erlaubt.

2.2.3 Transport von Waren im Führerstand

Ergänzung zu FDV 300.13, 3.2.6

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	0	X	0	0	0	0

Für den Transport von Korrespondenz und Wertwaren kann der LF als Überbringer beauftragt werden. Die Waren sind dem LF rechtzeitig zu überbringen und dürfen ihn nicht an seiner Arbeit im Führerstand hindern.

Voraussetzung für einen Warentransport ist, dass der Empfänger informiert ist und die für ihn bestimmten Waren in Empfang nimmt.

2.3 Fahrweise

2.3.1 Aufmerksamkeit auf Fahrweg und Strecke

Ergänzung zu FDV 300.13, 3.3.2

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0

Während der Fahrt dürfen nur dienstlich notwendige Auskünfte erteilt werden und keine längeren Unterhaltungen geführt werden.

Die Benutzung von Mobiltelefonen inkl. Freisprechanlagen ist nur zu dienstlichen Zwecken bei stillstehendem Fahrzeug erlaubt.

Unterhaltungsmedien wie Musik, Film- und Fotoaufnahmen, TV, Streaming, Spiele, Kopfhörer, etc. sind im Führerstand während der Fahrt verboten.

Filmaufnahmen zu dienstlichen Zwecken (Dash-Cam, ÖV Pad, usw.) sind erlaubt. Die Bedienung des Aufnahmegerätes ist nur bei stillstehendem Fahrzeug erlaubt. Dieses Bildmaterial darf ausschliesslich zu internen Zwecken weitergegeben werden und ist Eigentum der Forchbahn.

2.3.2 Gefahren melden

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0

Gefahren, welche den sicherheitsrelevanten Betrieb beeinträchtigen, wie Defekte an Fahrzeugen, Anlagen, Unregelmässigkeiten an der Strecke oder von fahruntüchtigen Mitarbeitenden sind der ZL umgehend zu melden.

3 Schäden und Unregelmässigkeiten

3.1 Allgemeines

Ergänzung zu FDV 300.13, 4.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0

3.1.1 Meldewesen LF

Die LF erstellen folgende Meldungen

- Fahrzeugstörungen und Beobachtungen an Fahrzeugen aller Art sind beim entsprechenden Fahrzeug im Wagenbuch einzutragen.
- Dienstrapporte für Unfälle, Gefährdungen und persönliches Fehlverhalten, innert einem Arbeitstag sind dem Vorgesetzten PL abzugeben.
- ZSL-Meldungen gemäss ZSL-Bedienanleitung.
- Weitere betriebliche oder sicherheitsgefährdende Vorkommnisse sind dem FDL zu übermitteln, welcher die nötigen Meldungen erstellt.

4 Fahrausweiskontrolle

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Die Fahrausweiskontrolle ist nach den Bestimmungen des ZVV durchzuführen. Die Kontrolle in allen Zügen der S/SN 18 wird durch den Kontrollpool VBZ durchgeführt.

Die Forchbahn versteht die Fahrausweiskontrolle als Teil des Kundendienstes. Die Information der Fahrgäste, Fragenbeantwortungen und Durchsetzung der Hausordnung ZVV ist wichtiger Bestandteil.

5 Fundgegenstände

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Es gilt grundsätzlich die Anweisung zur Organisation des Fundwesens.

Der LF kontrolliert die Züge an den Endhaltestellen im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten und vor dem Remisieren auf Fundsachen.

Alle Fundgegenstände, welche in Zügen und auf Haltestellen gefunden werden, sind bei nächster Möglichkeit und mit ausgefüllter Fundetikette versehen, der ZL abzugeben. Bei wertvollen Gegenständen kann der Finder eine Quittung verlangen. Fundsachen, welche nicht auf dem Gebiet der Forchbahn gefunden wurden, sind vom Finder an das Fundbüro der entsprechenden Gemeinde zu bringen.

Wertvolle oder besonders wichtige und wertvolle Verluste (Schlüssel, Geldtaschen, Akten usw) werden in Absprache mit der ZL bei nächster Möglichkeit gezielt gesucht.

Die Bewirtschaftung von Fundgegenständen wird in Zusammenarbeit mit dem Fundbüro der Stadt Zürich organisiert. Fundgegenstände, welche auf dem Gebiet der Forchbahn gefunden werden, werden erfasst und nach 3 Arbeitstagen an das Fundbüro weitergeleitet. Die FB unterhält kein eigenes Fundsachenlager.

1. Auffinden von Fundgegenständen

   Fahrpersonal
   Jeder aufgefundene Gegenstand ist einer Fundetikette, welche im Führerstand deponiert ist, zu versehen. Darauf sind das Datum, die Zugnummer, die Gegenstandsbezeichnung sowie der Name des Finders (LF) aufzuführen.

   Depotpersonal
   Jeder aufgefundene Gegenstand ist mit der Fundetikette zu versehen. Auf der Fundetikette sind das Datum, der Fundort „Depot“ oder die Zugnummer, die Gegenstandsbezeichnung sowie der Name des Finders (FSS oder BamR) aufzuführen. Die Fundsachen sind in der Kiste beim FSS-Pult Gleis 66 zu deponieren.

2. Überbringen von Fundgegenständen
   Die Fundgegenstände sind bei nächster Gelegenheit an die ZL zu überbringen. Ausnahme sind Portemonnaies. Diese sind unverzüglich an die ZL zu übergeben.

3. Vorgehen durch die ZL/ZVV Contact Forch

   Suchaufträge
   Bei Anfragen über Fundgegenstände sind die erfassten Gegenstände massgebend. Noch nicht erfasste Gegenstände gelten als noch nicht gefunden.
   Fundgegenstände bleiben 3 Tage im Zwischenlager beim ZVV Contact Forch.
   Für Suchaufträge an die LF entfällt für den Auftraggeber eine Gebühr (gem. Weisung), welche in jedem Fall beim ZVV Contact Forch zu entrichten ist.
   Es ist zusätzlich auf das Fundbüro der Stadt Zürich, sowie der SBB, zu verweisen.

   Rückgabe
   Grundsätzlich ist jeder Fundgegenstand zu erfassen und bei der Rückgabe eine Gebühr zu verlangen. Die Höhe der Gebühr richtet sich nach der Weisung über das Fundwesen.

   Diverses
   Gegenstände mit geringem Wert (Kappe, Hut, Handschuh, Schal, Plüschtier, Schirm, Buch) werden bis spätestens am Ende des Funddatums im System erfasst.
   Gegenstände mit einem Wert von über Fr 50.- (insbesondere Handy, EDV, Portemonnaie, Gerät, Dokument, Tasche mit Inhalt, Kleidungsstücke) sind nach Möglichkeit sofort im System zu erfassen.
   Lebensmittel, Pflanzen und verderbliche Waren können am Abend des Funddatums vernichtet werden. Dabei ist ein allfälliges Behältnis aufzubewahren und zu erfassen.

6 Ereignisse und Care – Betreuung

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

6.1 Einleitung

Bei allen Ereignissen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb verpflichtet sich die Forchbahn mit ausgebildeten Mitarbeitenden sowie speziell auf Ereignisse ausgebildeten Spezialisten der VBZ oder Dritten, während der gesamten Betriebszeit Beteiligte, Betroffene, Kunden und weitere Menschen rasch, effizient und kompetent zu unterstützen und zu betreuen.

6.2 Begriffe

Als Unfall bezeichnet man jeden Sach- oder Personenschaden, unabhängig davon, ob es sich um einen Stoppunfall, Ein- und Aussteigeunfall, oder eine Kollision handelt.

Als Stoppunfall werden Stürze von Personen im Innern eines Fahrzeuges bezeichnet.

Als Ein- und Aussteigeunfall werden Stürze von Personen beim Ein- oder Aussteigevorgang bezeichnet.

Als Kollision wird ein Zusammenstoss mit Strassenfahrzeugen, Personen oder Gegenständen bezeichnet.

6.3 Grundsätze

Es ist Ruhe zu bewahren. Die Diskussion ist sachlich zu halten. Die Sachlage ist zu klären und Aufträge zu erteilen, lange Diskussionen, Schimpfen oder streiten bringt nichts. Das Ziel ist jedoch nicht eine rasche Weiterfahrt, sondern das sorgfältige Sichern der benötigten Beweise, die für eine Beurteilung der Schuldfrage behilflich sind. Die Betreuung vor Ort durch einen Vorgesetzten, geeigneten Mitarbeiter oder Serviceleiter VBZ wird umgehend veranlasst.

Für Fragen nach der Schadenhöhe, nach der Haftung oder dem Verschulden wird auf die Beteiligten der Betriebsleitung verwiesen.

6.4 Gesetzliche Vorschriften Strassenbahnbereich

Ereignet sich ein Unfall, an dem ein Strassenfahrzeug beteiligt ist, so müssen alle Beteiligten sofort anhalten. (Art. 51.2 SVG)

Dies gilt auch, wenn bloss angenommen wird, in einen Unfall verwickelt zu sein, oder durch eine Drittperson darauf aufmerksam gemacht wurden.

Ist nur Sachschaden entstanden, so ist der Geschädigte sofort zu benachrichtigen und Name und Adresse anzugeben. Wenn dies nicht möglich ist, muss unverzüglich die Polizei verständigt werden. (Art. 51.2 SVG)

Bei Unfällen mit Personenschaden ist die Polizei sofort zu benachrichtigen, wenn jemand äussere Verletzungen aufweist oder wenn mit inneren Verletzungen zu rechnen ist.

Die Meldung an die Polizei ist nicht erforderlich bei kleinen Schürfungen, Prellungen oder wenn nur Sachschaden entstanden ist. (Art. 55.1 und 55.2 VRV)

Grundsätzlich ist auch bei geringfügigen Verletzungen davon auszugehen, dass die Polizei zu informieren ist.

Will eine geschädigte Person die Polizei beiziehen, obwohl keine Pflicht besteht, so haben die Beteiligten mitzuwirken, bis sie die Polizei entlässt.

Die Führer von Fahrzeugen öffentlicher Verkehrsbetriebe im fahrplanmässigen Verkehr dürfen weiterfahren, wenn die Hilfe an Verletzte und die Feststellung des Sachverhaltes gewährleistet sind. (Art. 56.2 und 56.3 VRV)

Es darf somit weitergefahren werden, wenn die Versorgung von leicht Verletzten organisiert ist und alle notwendigen Angaben gesichert sind: Adressenaustausch, Führerausweis, Fahrzeugausweis Kollisionspartner, Zeugen, Fahrdaten, Unfallendlage markiert

6.5 Massnahmen nach einem Unfall

Bei jedem Unfall sind folgende Massnahmen - nach Möglichkeit in der aufgeführten Reihenfolge - auszuführen, unabhängig davon, wie schwer der Unfall ist:

- sofort anhalten, Fahrzeug sichern.
- kurzer allgemeiner Notruf an die ZL über Funk absetzen.
- Überblick verschaffen (Verletzte, Sachschaden, Fahrbarkeit), erster Kontakt mit Beteiligten aufnehmen und allenfalls Hilfe für Verletzte organisieren.
- mit Notruf die ZL orientieren, bzw. Pikettdienst avisieren.
- Fahrgäste informieren und Zeugen auffordern, sich zu melden.
- Abklären, ob allenfalls verletzte Fahrgäste im Zug sind.
- Fahrgäste, wenn nötig aussteigen lassen (dabei ist je nach Situation besondere Vorsicht geboten).
- Zeugen notieren.
- Fahrdaten sichern (TELOC blockieren, SERATEC Speicherkarte belassen)

Zusätzlich im Strassenbahnbereich

- Unfallendlage deutlich mit Ölkreide anzeichnen
- Personalien der Beteiligten (Fahrzeug- und Fahrausweis) notieren und eigene Personalien den Beteiligten angeben.
- Wenn eine Weiterfahrt möglich ist, Kollisionspartner anweisen auf den Serviceleiter VBZ zu warten.
- Wenn es zu einem Polizeieinsatz kommt: Name des rapportierenden Polizeifunktionärs mit Kreiswache (STAPO) oder Verkehrszug (KAPO) notieren. Hinweis: bei schweren Unfällen haben LF Anspruch auf einen Anwalt der 1. Stunde; aufbieten durch ZL.

In der Praxis können sich je nach Einzelsituation unterschiedliche Prioritäten ergeben. Die aufgeführte Reihenfolge kann aber in jedem Fall als gute Checkliste dienen. Es gilt die Anweisung zur Anwendung Unfalldesk.

6.6 Die Betreuung vor Ort

Das Credo bei Unfällen und Störungen lautet „der Mensch steht immer im Mittelpunkt“. Vorgesetzte oder Serviceleiter VBZ übernehmen vor Ort die Erstbetreuung der betroffenen Mitarbeitenden und erkundigen sich nach deren Befinden. Wird eine Betreuung gewünscht oder vom Vorgesetzten bzw. Serviceleiter als notwendig erachtet wird diese wahrgenommen und umfasst im Wesentlichen

- Mitarbeiterbetreuung am Unfallort.
- Abschirmung gegen Beteiligte und Dritte.
- Auf Wunsch des Mitarbeitenden wird eine geeignete Person aufgeboten, um die Betreuung vor Ort aufzunehmen und die Betroffenen zur Polizei und weiteren Stellen zu begleiten.
- Information des Vorgesetzten für die Weiterbetreuung.
- Wenn angezeigt, Aufbieten eines Anwaltes der ersten Stunde.
- Begleitung auf die Polizeistation zur Einvernahme.
- Information der Angehörigen.

6.7 (Not-)Stoppunfälle

Unfälle innerhalb der Fahrzeuge wegen brüsken Bremsmanövern bewirken vielfach erhebliche Kosten, die nach Möglichkeit auf die Verursacherin oder den Verursacher einer Notbremse abzuwälzen sind. Deshalb sind folgende Punkte speziell zu beachten.

- In Fällen von Betriebsgefährdung durch Dritte wird (auch vorsorglich) die Nummer des Kontrollschildes, Marke, Farbe und allfällige Besonderheiten des Fahrzeuges notiert.
- notieren Personalien Verursacher und/oder allfälliger Zeugen.
- kümmern um verunfallte Personen und notieren derer Personalien.
- erstellen eines Dienstrapports, der nebst diesen Angaben auch über das Verhalten der Person, welche die Notbremsung verursacht hat, Auskunft gibt.

6.8 Trambereich: Abwesenheit eines Geschädigten

Ist bei einem Unfall der oder die Geschädigte abwesend (etwa bei einem stationierten Auto), erfolgt eine Meldung an die ZL, welche die Polizei informiert. Auf der Frontscheibe unter dem Scheibenwischer ist eine Nachricht zu hinterlassen.

6.9 Aussageverhalten

Gegenüber Beteiligten, der Polizei oder den Untersuchungsbehörden keine Angaben, die einer genauen Prüfung nicht standhalten können und später möglicherweise widerrufen werden müssen. Mit Distanz- und Geschwindigkeitsangaben ist vorsichtig umzugehen, da die richtige Einschätzung erfahrungsgemäss eher schwierig ist und sich irrtümliche Angaben nachteilig auswirken können. Es ist auf die Geschwindigkeitsaufzeichnung zu verweisen. Die eigene Wahrnehmung ist zu schildern. Vermutungen und Aussagen von Dritten sind ausdrücklich als solche zu bezeichnen.

6.10 Erhebungen

Wegen den strengen gesetzlichen Haftungsbestimmungen insbesondere bei Unfällen mit Personenschaden besteht die Pflicht, die Erhebungen zum Unfall besonders umsichtig und sorgfältig vorzunehmen.

Nebst Lenker/-in ist unbedingt auch Halter/-in sowie die Haftpflichtversicherung und den Typ des Strassenfahrzeugs zu notieren.

Bei Kollisionen mit ausländischen Strassenfahrzeugen mit oftmals unbestimmten Versicherungsverhältnissen ist in jedem Fall ein Vorgesetzter, ein Serviceleiter VBZ oder die Polizei beizuziehen.

6.11 Rapport

Der Ablauf eines Unfalls ist so vollständig als nötig aber doch so knapp wie möglich zu schildern. Vorzugsweise ist der Rapport in drei Teile unterteilt:

- Was ging dem Unfall voraus? (Situation vor dem Unfall, Übersichtlichkeit, Fahrtrichtungen, Distanz und Geschwindigkeiten von Fahrzeugen, Blinkerstellungen, etc.)
- Was führte unmittelbar zum Unfall? (Verhalten der Beteiligten, Brems-, Fahr- und Abbiegevorgänge, Unachtsamkeit, etc.)
- Weitere wichtige Merkmale. (Vorbestandene Beschädigungen an Fahrzeugen, Pneuzustand, Behinderung durch Falschparkierer, etc.)

Es ist von grossem Vorteil, den Rapport durch Bilder aus dem öV-PAD zu ergänzen.

Der Rapport wird in der Regel gemeinsam mit dem Vorgesetzten PL erstellt. Bis spätestens am Folgetag ist eine Meldung bei der Betriebsleitung nötig.

6.12 Trambereich: Anzeichnen von Unfallendlagen

Die Unfallendlage der beteiligten Personen und Fahrzeuge muss auf dem Boden markiert werden.

Bei Pneufahrzeugen wird die Lage jedes Rades und der Achse auf dem Boden mit einen «T» markiert.

Bei Schienenfahrzeugen gilt die Ausführungsbestimmung in den Fahrdienstvorschriften der VBZ bzw im Unfalldesk des öV-PAD.

6.13 Care; das Betreuungsmanagement

Die betroffenen Mitarbeitenden haben die Möglichkeit, gezielte Verarbeitungshilfe (Debriefing) und Unterstützung nach traumatischen Ereignissen, soweit nötig auch von externen Fachstellen zu erhalten. Der direkte Vorgesetzte, deren Stellvertreter oder das aufgebotene Pikett orientiert und unterstützt die Betroffenen. Jeder Vorfall mit notwendiger Carebetreuung ist dem Fachdienst der VBZ durch den Vorgesetzten zu melden.

1 Bedienung

1.1 Allgemeines

Ergänzung zu R 300.14, Ziffer 2.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Aus Sicherheitsgründen muss der LF mit dem Zug bereits vor der Vorbeifahrt am Warnung zeigenden Zugsignal eine Geschwindigkeitsreduktion einleiten.

Der LF wählt die Bremskraft entsprechend den örtlichen Verhältnissen und der Geschwindigkeit bei Warnung zeigenden Zugsignal.

1.2 Annäherungsgeschwindigkeit

Ergänzung zu R 300.14, Ziffer 2.1

Bereich		Adressaten FDV-Funktionen											
NIOP	Tram	LF	FDL	ZBE	RL	RA	ZVB	SL	SC	SIWÄ	VW	SPEA	IPEA
X	X	X	0	0	X	X	X	0	0	0	0	0	0

Für einen sicheren Zielhalt muss in genügendem Abstand zum Hauptsignal die Annäherungsgeschwindigkeit erreicht werden.

Die Annäherungsgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, aus welcher in Abhängigkeit der Sicht, den örtlichen Verhältnissen, den vorhandenen Bremsmitteln sowie der Art und Länge des Zuges sicher vor dem Hauptsignal angehalten werden kann.