

Herr  
Dr. Robert Leemann  
SBB AG, Infrastruktur  
Gesamtsystem Bahn und Innovation  
Brückfeldstrasse 16  
3000 **Bern** 65

Zürich, den 14. Dezember 2013

### **Kompendium Sicherungsanlagen R RTE 25000 / Montage der Bahnhofendtafeln FDV R 300.2 2.6.3 Bild 268 links/rechts der Fahrrichtung**

Sehr geehrte Herr Leemann

aktuell ist die erste Lesung der RTE 25000 der Ausgabe 10 in der Vernehmlassung. Obwohl wir als Berufsverband der Lokomotivführer nicht eingeladen sind, an der Vernehmlassung teilzunehmen, erlauben wir uns unsere Sicht zu den Bahnhofendtafeln bekannt zu geben und Sie anzuschreiben.

Aktuelle Lage:

- Die Bahnhofendtafeln werden links oder rechts montiert, je nach Philosophie und je nach dem ob das Einfahrsignal der Gegenrichtung links oder rechts steht. Bei zwei und mehr Gleisen ist die Gleiszugehörigkeit oftmals nicht definiert.
- Wenn ein Einfahrsignal als Rangiergrenze gilt und ein weiteres Einfahrsignal am selben Standort überfahren werden darf, ist dieser Zustand nicht mehr beherrschbar, insbesondere wenn eine nicht vorhandene Bahnhofendtafel als Erlaubnis zum Überfahren des Einfahrsignals gilt. Folglich explizit bei komplexen Anlagen.
- Ein Überfahren von Bahnhofendtafeln als Rangierfahrten haben Zuggefährdungen zufolge. SBB Infrastruktur bestätigte uns, dass dies im täglichen Betrieb vorkommt, bisher glücklicherweise ohne Kollision.
- Infolge der Probleme in der Praxis wird der Ruf nach der Montage von Rangierhalt-Signalen laut und Teilweise auch vollzogen. Dies zeigt explizit die Problematik mit der Montage der Bahnhofendtafeln.
- An Instruktionstagen wurde das Lokpersonal bei SBB Personenverkehr über die Rangiergrenzen an ihrem Heimatbahnhof instruiert. Dies zeigt auf erschreckende Weise, dass die notwendige Signalisierung der Rangiergrenzen nicht konsequent vorhanden und nicht verlässlich ist. Streckenkenntnis kann nicht als Grundlage für die Kenntnis des Fahrpersonals herangezogen werden.

Lösung:

R RTE 25010 / A Anhang (SBB-spezifisch) / A3 Übergangsbestimmungen  
A3.1.2 Bahnhofbezeichnungsschilder  
R RTE 25010 Anhang A (SBB) 20.07.2010 - Seite 14:

... zu kennzeichnen. In bestehenden Bahnhöfen mit Signalsystem L gelten gemäss den gültigen FDV **links der Fahrrichtung auf der Höhe** ~~die Rückseiten~~ der Einfahrsignale als Übergang Bahnhof / Strecke (Rangiergrenzen).

Begründung:

Dem Lokpersonal ist die Aufstellung aller Zugsignale nicht bekannt, auch nicht der Zugsignale der Gegenrichtung. Insbesondere in komplexen Anlagen, unabhängig der Streckenkenntnis. Aus diesem Grund wird die Grenze Bahnhof – Strecke auch mit Signalen gekennzeichnet.

Für das Beachten der Signale (Auch Tafeln sind Signale) gilt FDV R 300.1 1.1.2:

*Aufstellung der Signale*

*Ortsfeste Signale befinden sich links vom Gleis. Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts aufgestellt sein. Auf mehrspurigen Strecken und in Bahnhöfen können die Signale des rechten äussersten Gleises auf dessen rechter Seite aufgestellt sein. Die Bezeichnungen links und rechts gelten im Sinne der Fahrrichtung.*

Wir bitten die vorgeschlagene Änderung der RTE zu berücksichtigen und die Vereinbarkeit mit den Grundvorschriften im FDV wiederherzustellen.

**Zusätzlich sind sämtliche Bahnhofendtafeln gemäss den Vorgaben für die Montage von Signalen nach FDV zu überprüfen und korrekt zu montieren.**

Andernfalls wird die Bahnhofendtafel von einem Signal zu einem unverbindlichen Informationschild, welches rechtlich keine Bedeutung hat und unter Umständen sogar der Unklarheit Vorschub leistet.

Im Interesse der Sicherheit im Eisenbahnverkehr gilt es dies zu verhindern.

Besten Dank für Ihre Bemühungen.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Hubert Giger  
Präsident VSLF

Beilage: - Dokument erste Lesung: Eingabe VSLF  
- Auszug Verbandszeitschrift LocoFolio des VSLF Dez. 2013  
Kopie per e-mail an: Urs Walser, VöV  
Toni Eder, Vizedirektor BAV, Leiter Abteilung Infrastruktur  
Wassim Badran, SBB Leiter I-AT  
Christophe Cler, SBB Leiter PEX P-OP-ZF-PEX