

FAQ: Prozessanpassung «Befahren von ausser Betrieb gesetzten Weichen»

Per Dezember 2022 wurde die Vorschrift I-FUB 09/22 (SBB), D IBT 26/22 (BLS), W-2022-404 (SOB) gültig, welche Inhalte der I-30111 AB FDV Infrastruktur ersetzt. Dieses FAQ wird im Rahmen der Vorschriften-Anpassung zum «Befahren von ausser Betrieb gesetzten Weichen» erstellt und in unregelmässigen Abständen erweitert. Das FAQ soll ergänzend zum gleichnamigen eLearning und den physischen Bildungsveranstaltungen praktische Umsetzungsfragen erklären (Keine Schattenvorschriften!).

Inhaltsverzeichnis

- Fragen zu Begriffen (Nr. 1-19)
- Fragen zum angepassten Prozess / Vorgehen (Nr. 20-79)
- Fragen zur Sicherung an der Innenanlage durch den Fdl (Stellwerk/Iltis) (Nr. 80-99)
- Fragen zu diversen Themen (ab Nr. 100)

Verwendete Abkürzungen

Abkürzung DE, FR, IT	Deutsch	Französisch	Italienisch
Fdl, CC, Cmov	Fahrdienstleiter:innen	chef-fe-circulation	Capomovimento
SA-Techniker:innen, Technicien-ne IS, Tecnico IS	SA-Techniker:innen	technicien-ne IS	Tecnico IS
SC/AKo, CS/CoC, CS/COAL	Sicherheitschef:innen / Arbeitsstellenkoordinator:innen	chef-fe de la sécurité / coordinateur-trice de chantiers	Capo della sicurezza / coordinatore delle aree dei lavori
SL, DS, DS	Sicherheitsleiter:innen	direction de la sécurité	Dirigente responsabile della sicurezza

Fragen zu Begriffen

Nr.	Frage	Antwort
1	Wer ist gemeint mit dem in der Vorschrift I-FUB 09/22 (SBB), D IBT 26/22 (BLS), W-2022-404 (SOB) genannten technischen Dienst?	Damit ist die Rolle SA-Techniker gemeint. Weil die Vorschrift jedoch ISB-übergreifend gültig ist und mit den restlichen Wordings (FDV, AB FDV I) übereinstimmen muss, wurde auf das rollenscharfe Wording «SA-Techniker» verzichtet.
2	Ist bereits bekannt, ob und wo die Definition von «wird ausser Betrieb gesetzt» zu einem späteren Zeitpunkt publiziert wird?	Nein. Per Dez2022 wird die Definition in der separaten Dokumentation I-FUB 09/22 (SBB), D IBT 26/22 (BLS), W-2022-404 (SOB) publiziert. Da nebst der SBB auch die BLS und SOB Bedarf an der Begriffsdefinition haben, ist noch zu klären, ob die Definition in die nächste Version I-50005 aufgenommen und zukünftig auch für diese beiden ISB gültig wird oder der Begriff im I-30111 festgehalten wird.
3	Was heisst «Simulation»?	Eine Simulation kann z.B. benötigt werden, wenn eine Fahrstrasse auf einem in Betrieb stehenden Gleis Flankenschutz benötigt. Mit der Simulation kann dem Stellwerk/Iltis eine Weichenlage (Fahrweg links / Fahrweg rechts) vorgetäuscht werden, welche von der tatsächlichen Lage in der Aussenanlage abweicht. Ob eine Weiche simuliert wird oder die Weichenüberwachung simuliert wird, ist dasselbe. Es können beide Wordings auf dem Form 4331 vorkommen.
4	Die Fahrleitung über eine Weichenverbindung wurde zurückgebaut. Müssen die entsprechenden Weichen nun ausser Betrieb gesetzt werden?	Nein. Würden die Weichen ausser Betrieb gesetzt, dürften sie nur noch in Absprache mit dem SC vor Ort oder mit dem entsprechenden Hinweis auf dem Form 4331 befahren werden. Die Ausserbetriebnahme bezieht sich immer auf beide Fahrwege einer Weiche.
5	Handelt es sich bei einer Ausserbetriebsetzung um einen technischen Eingriff oder um eine prozessuale Verantwortungs- und Wissensverschiebung?	Die Ausserbetriebsetzung ist eine rein prozessuale Angelegenheit. Typischerweise erfolgt nachgelagert ein technischer Eingriff, welcher eine Ausserbetriebsetzung voraussetzt (z.B. Überwachung entfernen, Simulation herstellen). Durch die Ausserbetriebsetzung verschiebt sich die <u>Verantwortung für das entsprechende Element</u> vom Fdl zum technischen Dienst (SA-Techniker).

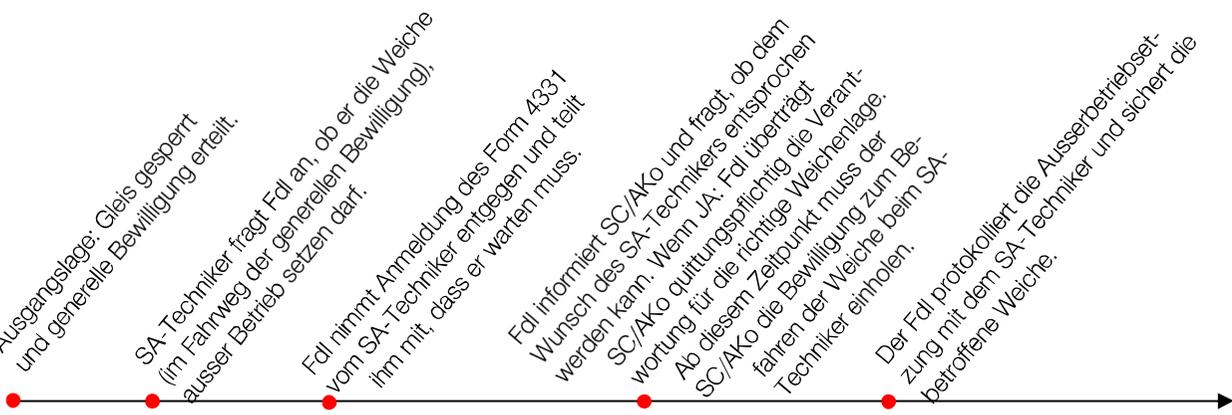
6	Ab welchem Zeitpunkt ist eine Weiche ausser Betrieb? Ist eine Weiche mit der Übermittlung des Form 4331 bereits ausser Betrieb, oder erst, wenn der technische Eingriff in der Aussenanlage bzw. im Stellwerk erfolgt ist?	Eine Weiche ist ausser Betrieb, wenn das Form 4331 protokolliert <u>und</u> dem SA-Techniker die Sicherung quittiert wurde.
---	--	---

Fragen zum angepassten Prozess / Vorgehen

Nr.	Frage	Antwort
20	Braucht es das Form 4331 tatsächlich?	Ja. Der angepasste Prozess ist nur durchführbar, wenn der SA-Techniker vor Ort ist (mutmasslich immer der Fall). Die Information, dass die Weiche ausser Betrieb ist, wird redundant zwischen SA-Techniker und Fdl festgehalten. Der Übergang von «in Betrieb» zu «ausser Betrieb» ist kurzfristig nur über das Form 4331 möglich (oder langfristig über die Anlagedokumentation SA).
21	Muss für Sicherungsmassnahmen, welche mit Form 4331 angeordnet werden, auch noch eine CL-F angewendet werden?	Nein (gem. I-50005 Ziffer 4.2).
22	Kann ein SC/AKo eine Sperrung verlangen für eine zuvor ausser Betrieb gesetzte Weiche (Anwendung der beiden Prozesse «Ausser Betrieb setzen» und «Sperren»)?	Ja. Bei der Aktivierung eines Form 4331 erfolgt die Sicherung mit einer Sperre und einem Sperrtext (gem. I-50005 Ziffer 4.1). Übrigens: Dasselbe Vorgehen (in umgekehrter Reihenfolge) findet beim «Umstellen von Bauweichen» statt. Zuerst wird das Gleis gesperrt und nachher ausser Betrieb gesetzt. Es kommen also auch beide Prozesse zum Zug, siehe Foliensatz auf dem DMS (Link zum Speicherort).
23	Wie ist das Vorgehen beim «Befahren von ausser Betrieb gesetzten <u>Gleisen</u> »?	Aus Sicht Verantwortung und Prozess ist das Vorgehen dasselbe. Der einzige Unterschied besteht darin, dass es nur einen Fahrweg gibt (im Vergleich zur Weiche). Daraus folgt: Wenn der SA-Techniker die Zustimmung zum Befahren erteilt (z.B. schriftlich über Form 4331 oder mündlich), darf das ausser Betrieb gesetzte Gleis befahren werden. Ansonsten nicht. Ist das Gleis mittels einer Anlagedokumentation SA ausser Betrieb gesetzt und muss eine Rangierbewegung in das ausser Betrieb gesetzte Gleis verkehren, so ist das Gleis zu sperren und eine generelle Bewilligung zu erteilen (Einzelfahrt ist nicht möglich, weil der Fdl von niemandem eine Bewilligung erhält). Vorsicht: Beim signalmässigen Einspurbetrieb wird ebenfalls ein Gleis ausser Betrieb gesetzt. Diese Stellwerkfunktionalität ist leider gleich benannt, inhaltlich jedoch etwas anderes.

24	Gelten auf ausser Betrieb gesetzten Gleisen/Weichen ebenfalls die fahrdienstlichen Prozesse gem. FDV?	Nein. Gemäss I-30111, Kap. 9.1, Ziffer 1.1. gelten die fahrdienstlichen Prozesse und die Anwendung der CL-F nur auf in Betrieb stehenden Anlagen. Hingegen muss für jede Notbedienung (auch auf ausser Betrieb gesetzten Elementen) durch den Fdl ein ESQ erstellt werden (ggf. auch als Sammelmeldung am Ende der Schicht oder des Tages).
25	Ist es korrekt, dass der Fdl bei einer ausser Betrieb gesetzten Weiche nicht mehr mit Sicherheit feststellen kann, welche Lage die Weiche in der Aussenanlage hat?	Ja, wenn die Überwachung nicht mehr vorhanden ist oder simuliert wird, kann die Lage der ausser Betrieb gesetzten Weiche in der Aussenanlage durch den Fdl nicht mehr festgestellt werden. Wenn der Fdl Flankenschutz angeboten erhält (bei Simulation der Fall), so darf er ihn auch annehmen. Wichtig ist: «Simulieren» darf nicht gleich gesetzt werden mit «Ausser Betrieb gesetzt» (und umgekehrt).
26	Ist der Prozess auch bei Magenta Stellwerken (z.B. Stw-Ausfall, Magenta wegen Ereignis) anwendbar?	Nein, weil der Fdl keine Sicherung vornehmen kann. Ungeplante Ausfälle von Stellwerken oder Übertragungen nach Ittis sind ein sehr seltenes Ereignis. Geplante Arbeiten, bei denen das Stellwerk nicht mehr angeschlossen ist, können vorkommen. In diesem Fall wäre der ganze Bahnhof ausser Betrieb und es gelten die Prozesse analog Handweichenbereich. Dies wird jedoch projektspezifisch geregelt.

<p>27</p>	<p>Der SA-Techniker erteilt dem Fdl oder SC/AKo mündlich die Bewilligung zum Befahren der ausser Betrieb gesetzten Weiche (bis auf Weiteres). Anschliessend meldet er sich ab und kommt erst am Folgetag wieder auf die Arbeitsstelle.</p> <p>Wie organisieren wir als Fdl, SC/AKo, SA-Techniker, SL die Sicherstellung der Wissensweitergabe bezüglich getroffenen Absprachen bei den Dienstübergaben?</p>	<p><u>Fdl:</u> Die erhaltene Bewilligung kann irgendwo auf der CL-F notiert werden, wo es Platz hat (am besten mit Datum/Zeit des Telefongesprächs, falls einmal Bedarf besteht, die Gesprächsaufzeichnung auszuwerten). Dies analog dem bereits eingeübten Vorgehen, dass Namen auf der CL-F notiert werden, welche vom SC/AKo eine Dauer-Berechtigung für das Verlangen von Fahrten ins gesperrte Gleis erhalten haben.</p> <p><u>SC/AKo:</u> Bei Dienstübergabe muss ein detailliertes Briefing zwischen dem aktuellen und ablösendem SC/AKo stattfinden. Dies geschieht auf mündlicher Basis und kann auf eigenen Wunsch schriftlich festgehalten werden. Die Mitarbeitenden, welche den Dienst als SC/AKo neu übernehmen, wurden prozessgemäss im Voraus durch die Sicherheitsleitung bei der Instruktion des Sicherheitsdispositives darauf hingewiesen/sensibilisiert. Allenfalls aktive betriebliche Sicherheitsmassnahmen/Einschränkungen werden mit der CL-Bau übergeben.</p> <p><u>SA-Techniker:</u> Bei der Dienstübergabe sprechen sich die aktuellen und ablösenden Mitarbeitenden der Rolle SA Techniker ab. Dabei werden die offenen Formulare 4331, Checklisten und Prüfprotokolle übergeben. Es ist die Aufgabe des SA-Technikers, wenn möglich und sinnvoll die Bewilligung zum Befahren der ausser Betrieb gesetzten Weiche auf dem Form 4331 festzuhalten. Gegebenenfalls sind pro Arbeitsstelle mehrere Form 4331 (je nach Bauphase) anzuwenden.</p> <p><u>SL:</u> Der SL ist nicht mehr involviert in den Absprachen direkt auf der Arbeitsstelle. Ein Sicherheitsleiter soll dies im Voraus im Sicherheitsdispositiv schriftlich im entsprechenden Anhang D festhalten und den SC/AKo der entsprechenden Arbeitsstelle bei der Instruktion darauf hinweisen/sensibilisieren.</p>
-----------	---	--

28	<p>Ein Gleis ist gesperrt und eine generelle Bewilligung erteilt worden. Als nächstes soll eine Weiche im Fahrweg ausser Betrieb gesetzt werden.</p> <p>Frage: Ist es notwendig, dass zuerst die generelle Bewilligung aufgehoben werden muss, bevor die Weiche ausser Betrieb gesetzt wird?</p>	<p>Nein. Der Fdl hat vor der Ausserbetriebsetzung quittungspflichtig die Verantwortung für das Befahren der Weiche an den SC/AKo zu übertragen. Die Vorgehensweise ist grafisch dargestellt:</p>  <p>Ausgangslage: Gleis gesperrt und generelle Bewilligung erteilt.</p> <p>SA-Techniker fragt Fdl an, ob er die Weiche (im Fahrweg der generellen Bewilligung) ausser Betrieb setzen darf.</p> <p>Fdl nimmt Anmeldung des Form 4331 vom SA-Techniker entgegen und teilt ihm mit, dass er warten muss.</p> <p>Fdl informiert SC/AKo und fragt, ob dem Wunsch des SA-Technikers entsprochen werden kann. Wenn JA: Fdl überträgt SC/AKo quittungspflichtig die Verantwortung für die richtige Weichenlage. Ab diesem Zeitpunkt muss der SC/AKo die Bewilligung zum Befahren der Weiche beim SA-Techniker einholen.</p> <p>Der Fdl protokolliert die Ausserbetriebsetzung mit dem SA-Techniker und sichert die betroffene Weiche.</p>
29	<p>Gibt es eine Text-Vorgabe, wie die quittungspflichtige Verständigung zwischen Fdl und SC/AKo lautet (bei der Übertragung der Verantwortung für das Befahren der ausser Betrieb gesetzten Weiche)?</p>	<p>Nein. Der detaillierte Wortlaut ist nicht vorgegeben. Inhaltlich muss es jedoch darum gehen, dass der Fdl die Generelle Bewilligung nur erteilt, wenn der SC/AKo vorgängig zustimmt, die Verantwortung für das Befahren der ausser Betrieb gesetzten Weiche zu übernehmen.</p>

30	Wenn nach oder vor der Einführung einer generellen Bewilligung eine Weiche im Fahrweg ausser Betrieb gesetzt und das Befahren über Form 4331 geregelt / erlaubt wird («Fahrten im Zusammenhang mit dem BAB xx-xxxxx-x über die ausser Betrieb gesetzte Weiche xy dürfen stattfinden»), muss dann dem SC/AKo trotzdem die Verantwortung für das Befahren der ausser Betrieb gesetzten Weiche xy quit- tungspflichtig übertragen werden?	Die <u>Verantwortung zum Befahren</u> einer ausser Betrieb gesetzten Weiche wird bei einer «Generellen Bewilligung» immer an den Sicherheitschef übertragen, ausgenommen das Befahren ist bereits schriftlich auf dem Form 4331 geregelt. Ist dies der Fall, erübrigt sich das Einholen der Bewilligung beim technischen Dienst (SA-Techniker) und demzufolge muss auch die Verantwortung zum Befahren dieser Weiche nicht an den Sicherheitschef übertragen werden.
----	--	--

Fragen zur Sicherung an Stellwerk/Iltis durch den Fdl

Nr.	Frage	Antwort
80	<p>SC/AKo verlangt eine generelle Bewilligung: Muss der Fdl den Einzelverschluss auch auf ausser Betrieb gesetzten Weichen einschalten? Wenn ja, in welcher Lage? Inwiefern ist die Anzeige relevant?</p>	<p>Ja, sofern dies nicht bereits geschehen ist (SBB Form 4331). Gemäss Merkblatt / CL-F ist der Einzelverschluss einzuschalten (inkl. Text «Generelle Bewilligung»). Dadurch wird die Umsteuerung der Weiche blockiert und künftige Umstellbefehle von der Bedienoberfläche Iltis durch das Stellwerk abgewiesen.</p> <p>Wenn die Überwachung entfernt worden ist, kann dies durch den Fdl nicht mehr beeinflusst werden. Der Einzelverschluss wird eingeschaltet, egal welche Weichenlage (Fahrweg links, Fahrweg rechts) die Iltis-Ausleuchtung anzeigt. Die Anzeige ist nicht relevant in Bezug auf die Verantwortung und das prozessuale Vorgehen.</p>
81	<p>Wie sichert der Fdl grundsätzlich Elemente, welche ausser Betrieb gesetzt werden?</p>	<p>Die Sicherung hat gemäss I-50005 Ziffer 4.1 zu erfolgen. Ein Sperrtext (in Iltis) kann nur gesetzt werden, wenn auch die zugehörige Element-Sperre eingeschaltet wird. Verfügt das Element nicht über eine Sperre, so ist situationsbezogen zu sichern (z.B. Sperre einschalten auf Codepunkt statt Weiche). Welche Möglichkeiten zur Sicherung bestehen, ist bei Bedarf zwischen den beteiligten Rollen abzusprechen (Massgebend sind die Sicherungsmöglichkeiten des Betriebs, I-50005 Ziffer 2.2).</p>
82	<p>Ist das Festhalten der Weichenlage «Fahrweg links / Fahrweg rechts» mit der Protokollierungsliste zu CL-F120/125 sinnvoll?</p>	<p>Die Arbeit mit der Protokollierungsliste wird nicht empfohlen. Grund: Wird eine Bewilligung zum Befahren protokollpflichtig erteilt, ist die Verantwortung der ausser Betrieb gesetzten Weichen mit dem SC abgesprochen und «erledigt». Ein nachfolgender Fdl (Schichtende/-anfang) stellt die eingeführte und bestätigte Sicherung nicht in Frage (ausser es besteht ein triftiger Grund). Wird eine neue Bewilligung vom SC verlangt, muss die Verantwortung wieder geklärt werden. Aus diesem Grund ist ein protokollpflichtiges Vorgehen bei der Übertragung der Verantwortung nicht notwendig, im Sinne von Situation Awareness Training (SAT) darf aber natürlich ein Vermerk auf der CL-F 120B gemacht werden.</p>

83	<p>Die Befahrbarkeit der ausser Betrieb gesetzten Weiche ist bereits schriftlich auf dem Form 4331 geregelt. Dies bedeutet, dass der Fdl die <u>Verantwortung zum Befahren</u> nicht an den SC/AKo delegieren muss. Wie erhält der SC/AKo die Information, dass das Vorgehen auf dem Form 4331 geregelt ist und dass er die Verantwortung für das Befahren dieser Weiche nicht trägt? Er besitzt das Form 4331 ja nicht.</p>	<p>Der SC/AKo wird nur verständigt, wenn ihm die <u>Verantwortung zum Befahren</u> der Weiche übertragen wird. Sofern auf dem Form 4331 die Befahrbarkeit über einen Fahrweg geregelt ist, wechselt die <u>Verantwortung für das Befahren</u> nicht zum SC/AKo und daher muss er auch nicht (durch den Fdl) verständigt werden.</p> <p>Über die Ausserbetriebsetzung der Weiche wird der SC/AKo auf der Arbeitsstelle durch den technischen Dienst informiert. Dies ist gemäss I-50210, Ziffer 7.3.2 geregelt (Der SC/AKo muss jederzeit wissen, was in seinem Verantwortungsbereich betrieblich geschieht).</p>
84	<p>Wieso hat der Fdl bei einer Einzelfahrt nicht ebenfalls den SC/AKo als Ansprechpartner analog generelle Bewilligung. Was ist die Überlegung zu diesem unterschiedlichen Vorgehen?</p>	<p>Der Grund für das unterschiedliche Vorgehen liegt in den Vorgaben für die Zustimmung zur Fahrt. Gemäss den FDV R300.4, Ziffer 5.5.3 ist in gesperrten Gleisen, für das Befahren von zentralisierten Weichen, die Zustimmung des Fdl notwendig. Innerhalb des vereinbarten Fahrwegs einer generellen Bewilligung koordiniert der SC/AKo die Rangierbewegungen und erteilt die Zustimmung zur Fahrt.</p>

Fragen zu diversen Themen

Nr.	Frage	Antwort
100	Auf der CL-F 195 bei Punkt 12 steht, dass dem Rangierleiter «Fahrt auf Sicht» über die gestörte Teil-Rangierfahrstrasse vorgeschrieben werden muss. Gilt dies auch für eine Fahrt im gesperrten Gleis?	Nein. Die CL-F 195 gilt für Fahrten im gesperrten wie auch im nicht gesperrten Gleis. Wenn vom Fdl explizit genannt wird, dass der Fahrweg vom Start-Gleis ins <u>gesperrte</u> Ziel-Gleis eingestellt ist, dann erübrigt sich die Abgabe FaSi, weil gemäss Vorschriften bereits vorgeschrieben ist, dass in gesperrten Gleisen mit FaSi zu verkehren ist (und dies auch nicht aufgehoben werden darf). Punkt kann abgestrichen werden.