

Regelwerkversion Gültig ab	2-0 01.07.2026	Vertraulichkeitsklassifikation Eigner Betroffene Prozesse Verfügbare Sprachen	intern I-FUB E, F DE, FR, IT
Betroffene Divisionen / Bereiche Spezifische Empfänger / Verteiler Ersatz für Zuordnung Hauptgruppe BVI	Infrastruktur, PP Personenverkehr, Immobilien, Fachführungen und Konzerngesellschaften EVU Lokführer und Leitung / LIDI-R: I-30002, A20 Regelwerkversion 1-0 und gemäss Aufgehobene Dokumente EBV D		

Lokale Bestimmungen Infrastrukturbetreiber (LB ISB)

Erarbeitet mit:

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche kommerzielle Nutzung bedarf einer vorgängigen, ausdrücklichen Genehmigung der SBB AG.

Inhalt

Aufgehobene Dokumente	2
Änderungsverzeichnis	3
1. Allgemeines	5
1.1. Ausgangslage, Ziele	5
1.2. Geltungsbereich (Unternehmen, Anwender / Funktion, Personenbezeichnung) ..	5
1.3. Übergeordnete und zugehörige Dokumente	5
1.4. Begriffe und Definitionen	5
2. Struktur	6
3. Übersicht Streckentabellen	8

Aufgehobene Dokumente

ISB	Nummer	Titel	Überführt in

Änderungsverzeichnis

Mit der Version 2-0 werden folgende wesentlichen **Änderungen** eingeführt (Anpassungen im redaktionellen Bereich werden nicht erwähnt):

Seite	Änderung
BR-DO Brig Preglia	Z Abweichungen vom normalen Halteort für Gleise 1, 2, 5, 6, 7 gelöscht: vorhandene Halteortsignalisierung ausreichend Z Abweichungen vom normalen Halteort korrigiert: Reise- statt Regiozüge, Gleis 201 statt 200
BS	Basel SBB RB: Neue Einträge: <ul style="list-style-type: none"> • R Abstoss- und Ablaufverbot D- und G-Gruppe • R Rangierbewegungen F-Gruppe – E-Gruppe • Abstossverbot Gleis R51
BU	GV Bereich: Skizze angepasst per 19.10.26, ES A z21 neu km 18.058 (alt 18.098)
VAL	GV Grundsatz: Ergänzung, dass während den Bauarbeiten im Mont d'Or Tunnel das Schweizer Regelwerk gilt
B Bern Bern Weyermannsh.	Z Abweichungen vom normalen Halteort: ergänzt mit Gleis 25 R Profil EBV O2: neue Gleisbezeichnung: Gleis 379 (alt 531)
F Freiburg/Fribourg Frutigen	R Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand: neuer Eintrag ZR Gleis 8 – 438 gilt für ZR statt nur Z
K Kerzers	Neuer Eintrag: Z Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln
L Lenzburg	R Zustimmung zur Rangierbewegung: gelöscht (Gleisanlage umgebaut) R Profil EBV O2: gelöscht (Gleisanlage umgebaut)
O Olten RB	ZR Verantwortung Weichenstellen: Text präzisiert
Strecken Gänsbrunnen – Crémines	Z Entlad von Heizöl bei km 16.200: (Sektor 72) gelöscht, der entsprechende Schalter ist dem Schaltschema Fahrleitung zu entnehmen
ETCS	Alle Strecken: Netzwerk-ID: 22806, „F“ gelöscht: bei der DMI-Eingabe der Netzwerk-ID auf Fahrzeugen dürfen nur Ziffern eingegeben werden Alle Strecken: Text Nachfolgend aufgeführte ETCS Haltsignale sind rechts aufgestellt: gelöscht – steht schon im Titel
LBS	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel): Gleisnummern ergänzt ETCS Haltsignal: Bezeichnung gemäss RB ISB IOP ergänzt Einreihen der Triebfahrzeuge gelöscht: ist im I-30001, 300.5, Ziffer 1.3 geregelt Abfahrt, Aufstarten von Zügen vor dem letzten Signal der Aussensignalisierung: Bezeichnung CAB-Anfangstafel gemäss RB ISB IOP Ungebremsstes Fahrzeug am Zugschluss: Bestimmung zur Weiterfahrt mit ausgeschalteten Bremsen am Zugschluss gelöscht, ist im RB EVU IOP, CH 30006, 300.9, Ziffer 12.3.4 geregelt



CBT	Release CBT-1 wird neu am 15.06.2026 stattfinden. Gültig ab 29.11.2026 gelöscht.
GBT/CBT	Beenden des Ereignisbetriebs/ Beenden des Normalbetriebs mit Störung: getrennt wegen unterschiedlichen Bedingungen. Beenden des Ereignisbetrieb muss auch eine Bestätigung des ELT und OMC vorliegen.
GBT/CBT	Gefährdungen, Unfälle und Störungen / Ereignisbetrieb: Kommt ein Güterzug zum Stillstand ergänzt.
Seetal	300.9 Störungen: 3. Aufzählung: Text mit Kontrolllicht ergänzt
SZU Sihltunnel NIOP-Strecke Uitikon Waldegg	neuer Eintrag: R Einsatz besonderer Fahrzeuge ZR Rangierbewegungen und Zugfahrten im Strassenbahnbereich: Aufsplittung V_{max} neuer Eintrag: R Einsatz besonderer Fahrzeuge ZR V_{max} gelöscht
TPF Bulle	ZR Troncon commun : Text gelöscht ZR Zone commutable : Text gelöscht R Faisceau P : 2. Absatz gelöscht
Travys Le Lieu	ganzer Eintrag gelöscht

1. Allgemeines

1.1. Ausgangslage, Ziele

Diese Dokumentation regelt die lokalen Bestimmungen Infrastrukturbetreiber auf den Netzen der ISB gemäss Ziffer 1.2.

1.2. Geltungsbereich (Unternehmen, Anwender / Funktion, Personenbezeichnung)

Diese Dokumentation gilt für alle Funktionen nach I-30001 (inkl. die Rollen / Personenbezeichnungen der EBU), welche auf den folgenden Infrastrukturen tätig sind.

SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BLS	BLS Netz AG
BLS BBL	BLS Depot- und Werkstättenbereiche
CJ	Chemins de fer du Jura (nur Normalspurnetz)
ETB	Emmentalbahn GmbH
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
TMR	Transport de Martigny et régions (nur Normalspurnetz)
TPF	Transports publics fribourgeois (nur Normalspurnetz)
transN	Transports publics neuchâtelois (nur Normalspurnetz)
Travys	Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix (nur Normalspurnetz)

Alle Personenbezeichnungen in dieser Dokumentation sind für eine bessere Lesbarkeit und Verständlichkeit in der männlichen Form gehalten und gelten für die die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihres Geschlechts oder ihrer geschlechtlichen Identität.

1.3. Übergeordnete und zugehörige Dokumente

- EBV Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung)
- CH I-30001 Regelbuch Infrastrukturbetreiber Interoperabel (RB ISB IOP)

1.4. Begriffe und Definitionen

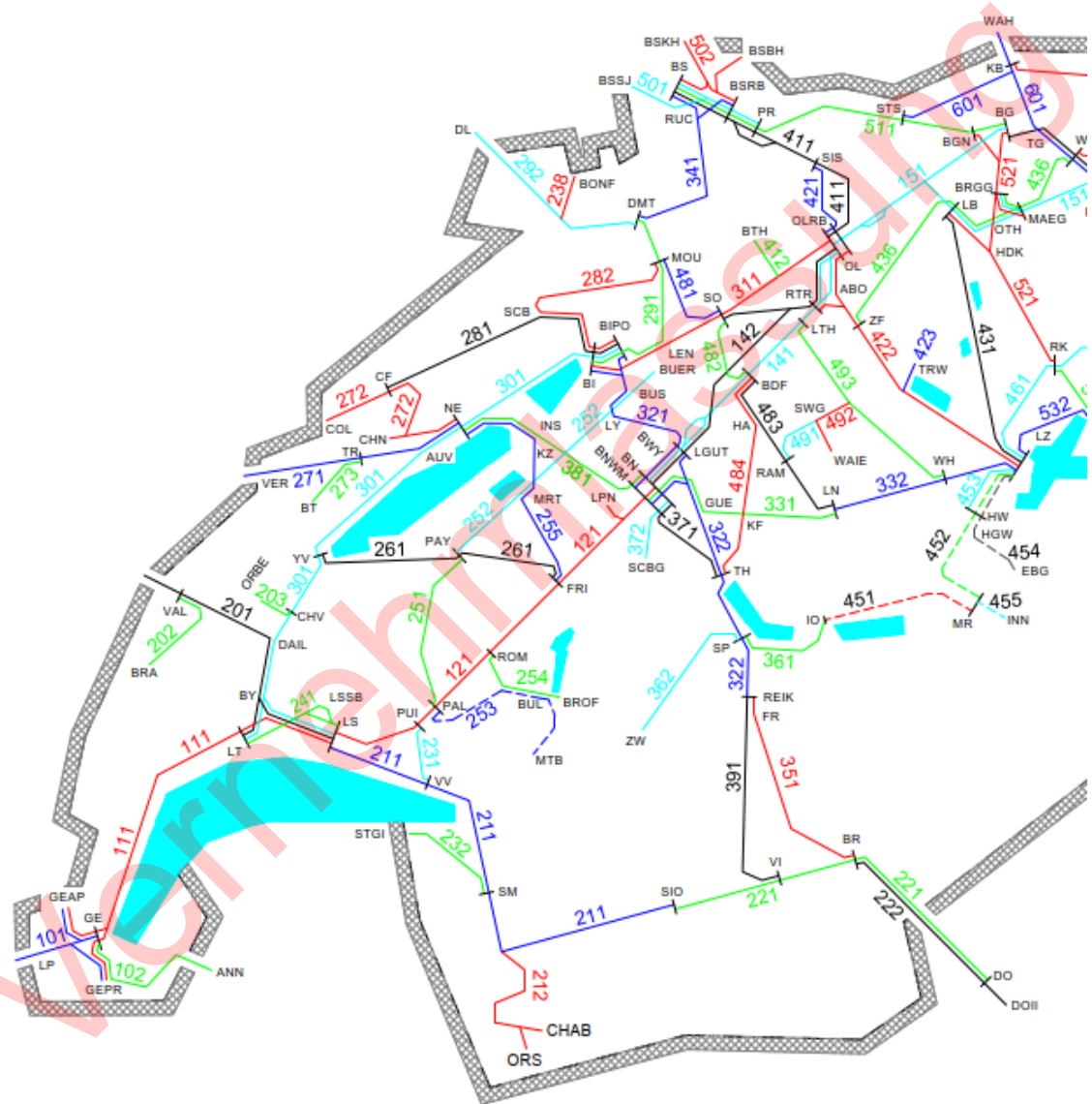
ZR	Bestimmungen für Zugfahrten und Rangierbewegungen
Z	Bestimmungen für Zugfahrten
R	Bestimmungen für Rangierbewegungen
GV	Bestimmungen im Grenzverkehr (Schweizer Regelwerk = I-30001)
Fdl	Bestimmungen für Fahrdienstleiter
300.1 1.2	Zugehörigkeit gemäss I-30001 (z.B. 300.1, Ziffer 1.2)

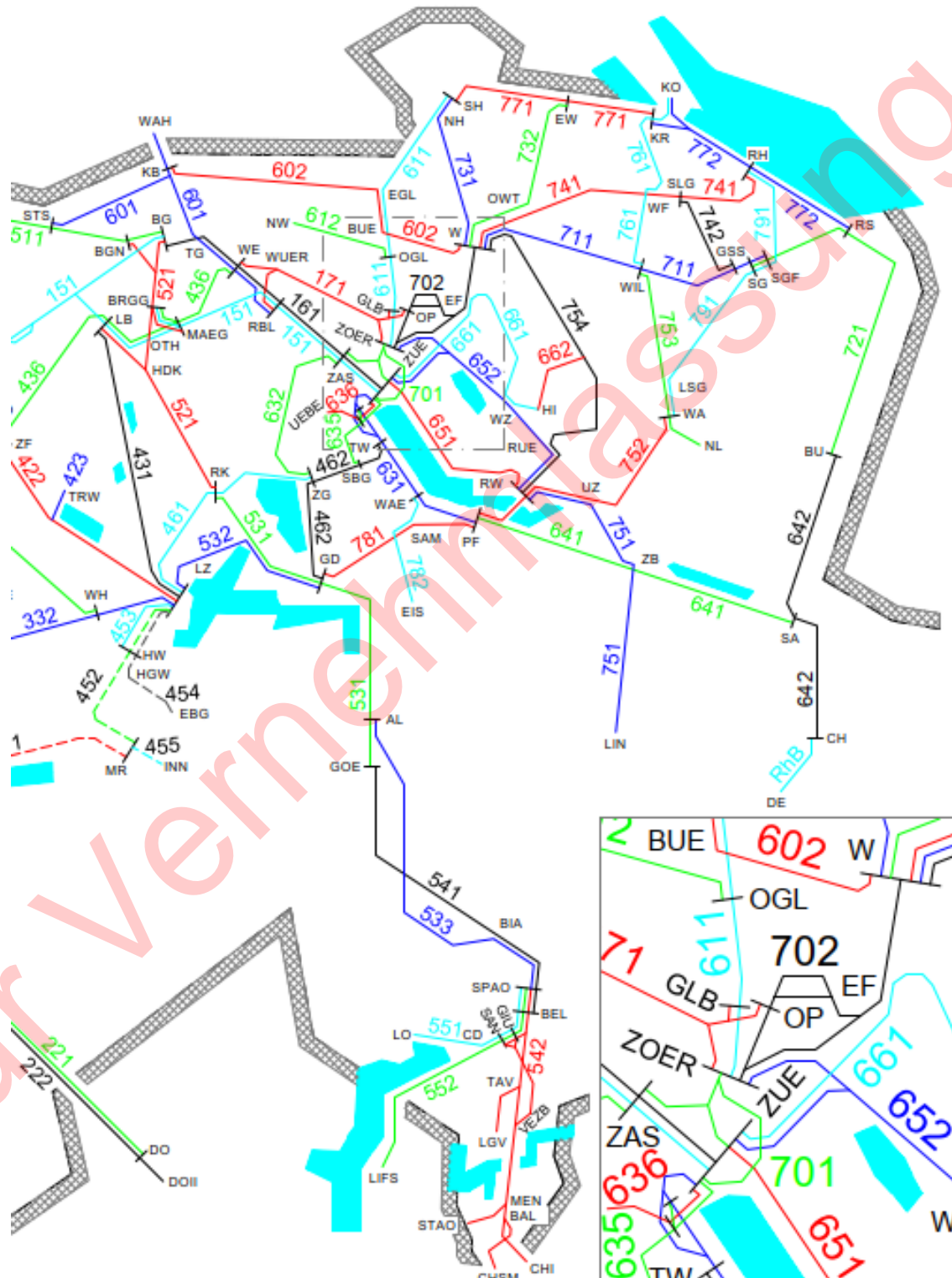
2. Struktur

Nr.	Name	Sprache		
		D	F	I
BCT	Grenzbahnhof Boncourt	X	X	X
BR-DO	Brig – Grenzbahnhof Domodossola	X	X	X
BS	Grenzbahnhof und Knoten Basel	X	X	X
BU	Grenzbahnhof Buchs SG	X	X	X
CHI	Grenzbahnhof Chiasso	X	X	X
COL	Grenzbahnhof Le Locle Col-des-Roches	X	X	X
GE	Grenzbahnhof und Knoten Genève	X	X	X
KB	Grenzbahnhof Koblenz	X	X	X
KO	Grenzbahnhof Konstanz	X	X	X
LS	Knoten Lausanne	X	X	X
RBL	Knoten Rangierbahnhof Limmattal	X	X	X
RZO-LI	Ranzo S. Abbondio – Grenzbahnhof Luino	X	X	X
SH	Grenzbahnhof Schaffhausen	X	X	X
SMG	Grenzbahnhof St. Margrethen	X	X	X
STAO	Grenzbahnhof Stabio	X	X	X
VAL	Grenzbahnhof Vallorbe	X	X	X
VER	Grenzbahnhof Les Verrières	X	X	X
W	Knoten Winterthur	X	X	X
ZUE	Knoten Zürich	X	X	X
A-Z	übrige Bahnhöfe A-Z sortiert	X	X	X
Strecken	nach Streckentabellen sortiert	X	X	X
ETCS L2	ETCS-L2 Strecken nach Streckentabellen sortiert	X	X	X
Seetal	Nicht interoperable Strecke Seetal 431	X		
CJ	(Porrentruy) – Bonfol		X	
ETB	(Huttwil) – Sumiswald-G. ETB – Wasen im Emmental	X		
OeBB	Oensingen – Balsthal	X		
ST	(Sursee) – Triengen / (Bauma) – Bäretswil – (Hinwil)	X		
SZU	Zürich HB SZU / (Zürich Wiedikon) – Zürich Giesshübel – (Sihlbrugg) / – Uetliberg	X		
TMR	(Martigny) – Sembrancher – Le Châble / – Orsières		X	
TPF	(Fribourg) – (Morat) – (Ins) / (Romont) – Broc-Chocolaterie		X	
TransN	(Travers) – Fleurier – Buttes		X	
Travys	Orbe – (Chavornay) / Le Pont – Le Brassus		X	

zur Vernehmlassung

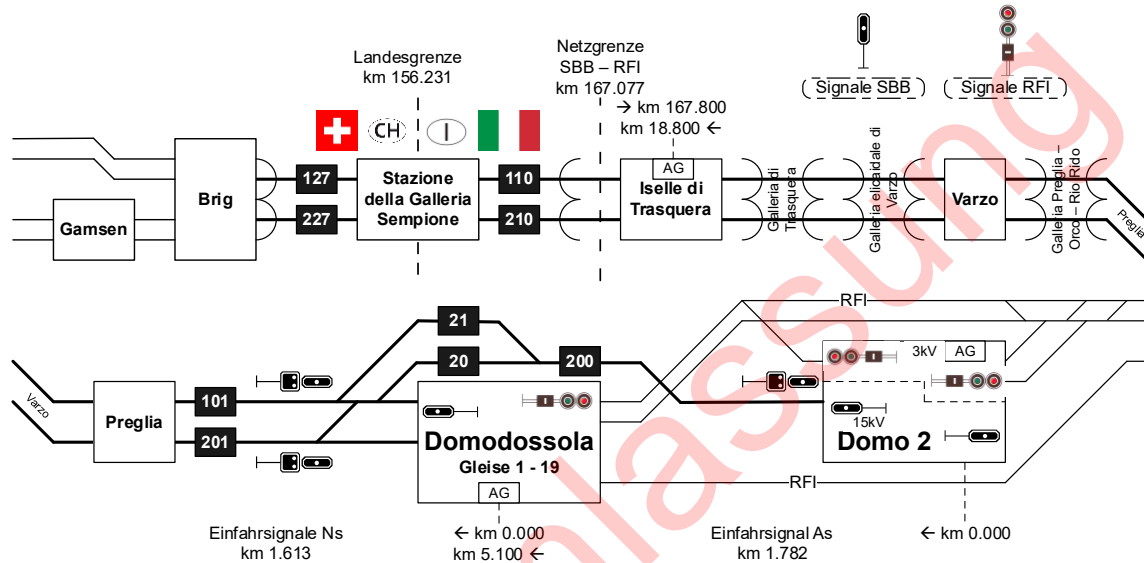
3. Übersicht Streckentabellen







SBB Infrastruktur Sig. Elmar Burgener Leiter Betriebsführung	BLS Netz AG Sig. Thomas Friedli Leiter Grundlagen & Sicherheit	Infrastructure CJ Sig. Laurent Droz Chef du département Gestion du trafic
ETB Infrastruktur Sig. Doris Auerswald Leiterin Betrieb	Hafenbahn Schweiz AG Sig. Malte Günther Geschäftsführer	Infrastruktur OeBB Sig. Jürg Balzan Leiter Infrastruktur und Technik
SOB Infrastruktur Sig. Klaus Bischof Leiter Betrieb SOB	ST Infrastruktur Sig. Matthias Emmenegger Geschäftsführer	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG Sig. Reto von Planta Leiter Infrastruktur
TMR SA Sig. Thomas Meier Co-responsable département Infrastructure	TPF Infrastructure Sig. Daniel Rumo Responsable Infrastructure ferroviaire	Infrastructure transN Sig. Marie-France Cedeno Responsable Production Ferroviaire
Travys SA Sig. Raphaël Gerbex Directeur département Production		

Brig – Domodossola / Domo 2		222
GV	Bereich	
		
GV	Grundsatz	<p>Es gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk. Die Signale für die ganze Strecke bis Domodossola / Domo 2 sind schweizerischer Bauart.</p> <p>Die Netzgrenze SBB – RFI (Rete ferroviaria italiana) befindet sich nach dem Simplon-Tunnelportal Süd im Bahnhof Iselle di Trasquera bei km 167.077 (Nordportal Galleria Iselle).</p> <p>Zwischen Iselle di Trasquera und Domodossola / Domo 2</p> <p>Alle Rangiersignale und «Signale für Arbeiten im Gleisbereich» sind italienischer Bauart.</p> <p>Alle Langsamfahrssignale sowie Zugvorbereitungs- und Bremssignale sind schweizerischer Bauart.</p>
GV	Ereignismanagement CH	<p>Das Ereignismanagement wird zwischen Brig und Iselle di Trasquera (Netzanschlusspunkt km 167.077 / Nordportal Galleria Iselle) durch die SBB wahrgenommen.</p>
GV	Ereignismanagement I	<p>Das Ereignismanagement wird ab Iselle di Trasquera (Netzanschlusspunkt km 167.077 / Nordportal Galleria Iselle) Richtung Domodossola durch die RFI wahrgenommen.</p>
GV	Ereignismanagement EVU	<p>Gemäss Netzzugang Italien liegt die Verantwortung ab dem Netzanschlusspunkt RFI (km 167.077 / Nordportal Galleria Iselle) beim Entpannen, Evakuieren, Abschleppen usw. eines Zuges bei der betroffenen EVU Schweiz.</p>

GV	Grundsätze Ereignismanagement
	<p>Die SBB Feuerwehr – Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.</p> <p>Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall</p> <p>Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet die SBB Feuerwehr – Intervention die nötige Unterstützung auf italienischem Staatsgebiet, nachdem Italien die Schweiz auf staatsrechtlicher Ebene um Hilfe ersucht hat. Mit dem Hilfsbegehren ist eine Legitimation des Einsatzes gegeben. Die Modalitäten des Einsatzes richten sich nach dem genannten Abkommen. Das Hilfsbegehren wird durch das eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) oder durch das Bundesamt für Verkehr der SBB (Einsatzleitzentrale Intervention - ELZI) zugestellt.</p> <p>Das Aufgebot zum Nothilfeinsatz bei Katastrophen und die Bewilligung für den Einsatz erfolgt <u>nur</u> durch den Leiter I-FUB, den Leiter I-FUB-BF oder den Leiter I-FUB-INT.</p> <p>Akute Lebensgefahr</p> <p>Bei unmittelbarer, akuter Lebensgefahr von Personen (Brand oder Entgleisung/Kollision mit Verletzten/Toten eines Reise-, RoLa- oder Güterzuges mit Gefahrgut) erfolgt die Anfrage von RFI direkt schriftlich an die Netzleitung. Die Netzleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Piketts von I-FUB-INT.</p> <p>Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden können und erteilt die Einsatzerlaubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die SBB Feuerwehr - Intervention.</p>
GV	Signalisation Parkstellung
	Für Fahrzeuge, die kein weisses Licht unter der Fahrleitung 3 kV zeigen können, darf die Parkstellung nicht verwendet werden, um Verwechslungen mit dem Warnsignal zu vermeiden.
GV	v_{max} Fahrt auf Sicht auf RFI-Infrastruktur
	Es gilt bei <i>Fahrt auf Sicht</i> v _{max} 30 km/h.
GV	Fehlende Weichenüberwachung auf RFI-Infrastruktur
	Für das Befahren einer Weiche ohne elektrische Überwachung gilt die <i>Fahrt auf Sicht</i> nach RFI-Normen.
GV	ETCS Level 1 LS: italienische Ausprägung
	<p>Folgende Unterschiede sind beim Befahren der italienischen Strecke Iselle di Trasquera – Domodossola / Domo 2 zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die signalisierte v_{max} wird auf dem DMI nicht angezeigt. Die Befreiungsgeschwindigkeit kann entsprechend dem vorhandenen Durchrutschweg variieren. Die v_{max} in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR) ist auf 30 km/h reduziert. Bei der Einfahrt in ein Kopfgleis wird keine Befreiungsgeschwindigkeit angezeigt. Die Rangiergrenzen werden mit «Danger for Shunting»-Balisen ausgerüstet. Bei Rangierbewegungen auf die Strecke müssen diese mit der Funktion «Override EOA» überfahren werden. Bei Rangierbewegungen auf die Strecke gilt v_{max} 30 km/h. Bei Fahrt in der Funktion «Override EOA» gilt v_{max} 30 km/h: <ul style="list-style-type: none"> Distanz 50 Meter Zeit 30 Sekunden. <p>Der Lokführer kann, wenn nötig, Override EOA erneut aktivieren.</p>



	<p>Wechsel in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS)</p> <p>Der Wechsel von ETCS Level 1 «Staff Responsible» (SR) in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS) kann grundsätzlich nur bei der Vorbeifahrt an einem Hauptsignal erfolgen. Der Wechsel kann auch bei einer signalunabhängigen Balisengruppe nach einem Hauptsignal erfolgen.</p> <p>Streckenpunktstörung</p> <p>Der Lokführer muss den Fahrdienstleiter informieren, wenn beim Überfahren einer Balisengruppe am DMI die Textmeldung «Trackside Malfunction» angezeigt wird.</p>
GV	<p>Iselle di Trasquera – Domodossola / Domo 2, Achtungssignale mit der Lokpfeife</p> <p>In den folgenden Fällen ist ein Achtungssignal mit der Lokpfeife zu geben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei der Einfahrt in alle Tunnel • auf der Höhe des Vorsignals der Langsamfahrstellen • bei der Annäherung an einen haltenden oder fahrenden Zug. <p>In der Nähe von Baustellen können ohne vorherige Anzeige Pfeiftablets aufgestellt werden.</p> <p><u>Anmerkung:</u> Bei schlechter Sicht oder bei Gefahr sind die Achtungssignale zu wiederholen.</p>
GV	<p>Anlage Steinschlagüberwachung zwischen Varzo und Preglia</p> <p>Die Blockabschnitte 104 (Varzo - Preglia) und 204 (Preglia - Varzo) sind durch 4 Überwachungsnetze geschützt. Das Zerreißen des Drahtes eines der Überwachungsnetze bewirkt die Haltstellung der Blocksignale 104S und 204S bzw. 104N und 204N.</p> <p>Bei der Auslösung des Alarms «Steinschlagüberwachung» erteilt der Fahrdienstleiter von Varzo oder Preglia den Lokführern mittels <i>Befehl 1</i> die Vorbeifahrt am entsprechenden <i>Halt</i> zeigenden Blocksignal und den <i>Befehl 6 Fahrt auf Sicht</i> bis zum Einfahrsignal (F I o F II) von Preglia (Fahrtrichtung N→S) bzw. bis zum Einfahrsignal (A I o A II) von Varzo (Fahrtrichtung S→N).</p> <p>Der Lokführer des ersten betroffenen Zuges erhält einen quittungspflichtigen Befehl <i>Halt</i> auf dem nächsten Bahnhof, wo er seine Beobachtungen betreffend des Gleiszustands meldet.</p> <p>Die <i>Fahrt auf Sicht</i> wird bis zur Instandstellung aller Netze oder bis zum Einsatz eines Überwachungsdienstes allen Zügen vorgeschrieben.</p>
GV	<p>v_{max} in Bahnhöfen bei Zügen mit Niederflurwagen (RoLa)</p> <p>Die örtlichen Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit auf ablenkenden Weichen auf der Strecke Iselle di Trasquera - Domodossola sind in der Bahnhofspalte der Streckentabelle wie folgt dargestellt:</p> <p>RoLa: Fb x xx km/h</p> <p>Niederflurwagen in übrigen Güterzügen werden als aussergewöhnliche Sendung überführt.</p>

Brig – Iselle di Trasquera**222**

ZR	Selbstrettung Simplontunnel
	<p>Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30001:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehender, beleuchteter Handlauf • Gehweg • Fluchtweg markiert, im Ereignisfall sind die Fluchtwege zu den Querschlägen grün beleuchtet • Alarmeinheit mit Orientierungsleuchte und Nottaster ca. alle 100 Meter • Alle 50 m Nische für 5 Personen mit Beleuchtung • Nummerierter Querschlag zu anderer Röhre mit Telefon und überwachten Schiebetoren ca. alle 400 - 600 m

ZR	Offene Türen gegen die Fahrbahn (Alarm Querschlagtüre offen)
	<p>Vorgehen, wenn kein Unterhaltspersonal vor Ort ist:</p> <p><u>Der Fahrdienstleiter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> erteilt den Fahrten im betroffenen Abschnitt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit <i>Befehl 6</i> gibt dem Lokführer des nächsten Güter-, Dienstzuges oder Rangierbewegung den Auftrag zur Kontrolle der Querschlagtüre. <p><u>Der Lokführer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> hält beim betreffenden Querschlag an erkennt allfällige Personen schliesst die Querschlagtüre und informiert den Fahrdienstleiter. <p>Allfällige Personen werden im Auftrag des Fahrdienstleiters mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.</p>

Brig			221 222 351
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung		
	Gleise 621-628 als Rangierbewegung bis zum Signal L641.		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Lalden / Visp	Gleis 4	RE / R länger als 80 m: Vorziehen, damit Signal E4 für Ausfahrt Gegenrichtung freigelegt wird.
	von Visp	Gleis 3	IC 8 kürzer als 300 m: <i>Halt</i> bei Halteorttafel «3».
	von Visp / Lalden	Gleise 1, 2, 5, 6, 7	Reisezüge halten nach Möglichkeit spätestens vor dem Karrenübergang an.
R	Gleise 439/499		
	Die Zufahrt nach den Gleisen 439/499 (Halteort Evakuierungskomposition LBS für Triage Kapo VS) muss gewährleistet sein.		
R	Profil Autotunnelzüge		
	Gleise 310, 403, 457, 458, 459, 462, 463, 469, 479, 489, 491, 587, 588, 592, 624, 625, 630, 631, 953, 954 sind für Autoverladewagen der Autotunnelzüge 41-44 verboten.		
R	Profil EBV O2		
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleise 310, 388, 403, 404, 453, 457, 458, 459, 461, 462, 463, 469, 479, 489, 491, 587, 588, 592, 624, 625, 630, 631, 665, 953, 954 und die Drehscheibe.		

R	Radius Ablaufberg Gleis 645	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	600 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «» Fahrzeuge mit Zeichen « xxx m», bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 600 m beträgt.
R	Rangierbewegungen mit Fahrzeugen gemäss Profil EBV 02	
	Bei nachfolgenden Rangierfahrstrassen ohne Richtungsänderung kann entgegen I-30001 auf die zusätzliche Verständigung des Fahrdienstleiters verzichtet werden.	
	Startgleis	Zielgleis (oder umgekehrt)
	1 – 9	454 - 456, 471 - 478, 511 – 515
R	v_{max}	
	In den Gleisen 439, 449 und 499 gilt v _{max} 10 km/h.	

Domodossola / Domo 2**222**

ZR	Abstellen von elektrischen Triebfahrzeugen
	Elektrische Lokomotiven müssen das ganze Jahr über ausgeschaltet mit gesenktem Stromabnehmer abgestellt werden (inkl. Wintermassnahmen). Triebzüge und Pendelzüge müssen das ganze Jahr über in der Parkstellung abgestellt werden, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen EVU und RFI Circolazione e Orario Area Milano COAMI-UCGallarate@rfi.it .
ZR	Sichern der abgestellten Fahrzeuge
	<p>Das Abstellen und Sichern der Fahrzeuge fällt in die ausschliessliche Zuständigkeit der EVU.</p> <p>In diesem Zusammenhang müssen spezifische Vereinbarungen zwischen den EVU unterzeichnet werden, um die Abstellaktivitäten zu koordinieren (Standort der Hemmschuhe usw.).</p> <p>Die EVU müssen der RFI – Circolazione e Orario Area Milano rfi-dci.cami@pec.rfi.it mitteilen, welche Massnahmen später ergriffen werden sollen, um das Entlaufen der abgestellten Fahrzeuge zu verhindern, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Abstellgleise in Domodossola und Domo 2 Richtung Norden eine maximale Steigung von weniger als 2,5‰ aufweisen.</p>
ZR	Umschaltbare Zone in Domodossola (Gleis 1)
	In Domodossola ist die Fahrleitung Gleis 1 Seite Nord umschaltbar 3kV/15kV. Am Ende des Perrondachs Gleis 1 ist ein Lichtsignal montiert, welches den Schaltzustand der umschaltbaren Zone anzeigt: '3' = 3 kV, '15' = 15 kV. Ist das Lichtsignal unbeleuchtet, muss mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufgenommen werden. Am südlichen Ende sind feste Stromabnehmersignale (gemäss I-30001 bzw. RFI) montiert. Das Endsignal zum Senksignal (gemäss I-30001) am südlichen Anfang des umschaltbaren Abschnitts zeigt den Zustand des umschaltbaren Abschnitts nicht an.

R	Grundsatz								
	<p>Die Rangierbewegungen werden gemäss RFI-Normen und unter der Leitung des Bahnhofpersonals (Fahrdienstleiter) durchgeführt.</p> <p>Die EVU führen Rangierbewegungen unter Beachtung der ortsfesten Signale durch. Sämtliche Rangierbewegungen dürfen nur mit den entsprechenden örtlichen Kenntnissen der Anlage (oder in Zusammenarbeit mit Dritten, die über diese Kenntnisse verfügen) und nach Vorlage der in den RFI-Normen geforderten Unterlagen durchgeführt werden.</p>								
R	v_{max}								
	Es gilt v _{max} 30 km/h.								
R	Fahrbefehle								
	Die Signale des Personals werden wie folgt erteilt:								
	<table> <tr> <td>Vorwärts</td><td>Waagrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht</td></tr> <tr> <td>Rückwärts</td><td>Senkrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht</td></tr> <tr> <td>Langsamer fahren</td><td>Zeigen der roten Flagge oder der Laterne mit rotem Licht, bis die Geschwindigkeit genügend vermindert ist</td></tr> <tr> <td>Halt</td><td>Senkrecht bewegte rote Flagge oder Laterne mit rotem Licht</td></tr> </table>	Vorwärts	Waagrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht	Rückwärts	Senkrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht	Langsamer fahren	Zeigen der roten Flagge oder der Laterne mit rotem Licht, bis die Geschwindigkeit genügend vermindert ist	Halt	Senkrecht bewegte rote Flagge oder Laterne mit rotem Licht
Vorwärts	Waagrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht								
Rückwärts	Senkrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht								
Langsamer fahren	Zeigen der roten Flagge oder der Laterne mit rotem Licht, bis die Geschwindigkeit genügend vermindert ist								
Halt	Senkrecht bewegte rote Flagge oder Laterne mit rotem Licht								
	Hinweis: In den RFI-Normen bestehen keine Entfernungsangaben gemäss I-30001.								
R	Rangierbewegungen der Lokomotiven zum Befahren der Systemschutzstrecke zwischen 15 kV und 3 kV								
	<p>In Domodossola und Domo 2, fascio Politensione sind die 15 kV und 3 kV Stromsysteme durch Systemschutzstrecken getrennt.</p> <p>Die Rangierbewegung für das Befahren der Systemschutzstrecke erfolgt als Stoss, ohne Rangierer, gemäss den folgenden Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zustimmung mittels niedrigen Rangiersignalen RFI • Höchstens 2 gekuppelte Lokomotiven • Das zu befahrende Gleis ist frei von Fahrzeugen • Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse geprüft • Der bediente Führerstand muss sich an der Spitze der Rangierfahrt befinden. <p>Sobald die Systemschutzstrecke überwunden wurde, muss die Rangierbewegung anhalten. Weitere Rangierfahrten sind nur mit eingeschalteter Lokomotive und nach dessen erfolgter Funktionskontrolle durch den Lokführer erlaubt.</p> <p>Die Rangierbewegung kann durch ein anderes Triebfahrzeug, begleitet mit Rangierer, gemäss folgenden Bedingungen durchgeführt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Rangierer verständigt alle beteiligten Lokführer über die auszuführenden Rangierbewegungen 2. Alle Triebfahrzeuge sind gekuppelt 3. Die Rangierbewegung hält in der Nähe der Systemschutzstrecke, so dass diese mit einem (leichten) Stoss überwunden werden kann 4. Der Rangierer entkuppelt die Lokomotiven 5. Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse geprüft 6. Der bediente Führerstand muss sich an der Spitze der Rangierfahrt befinden 7. Der Rangierer befiehlt einen (leichten) Stoss. 								

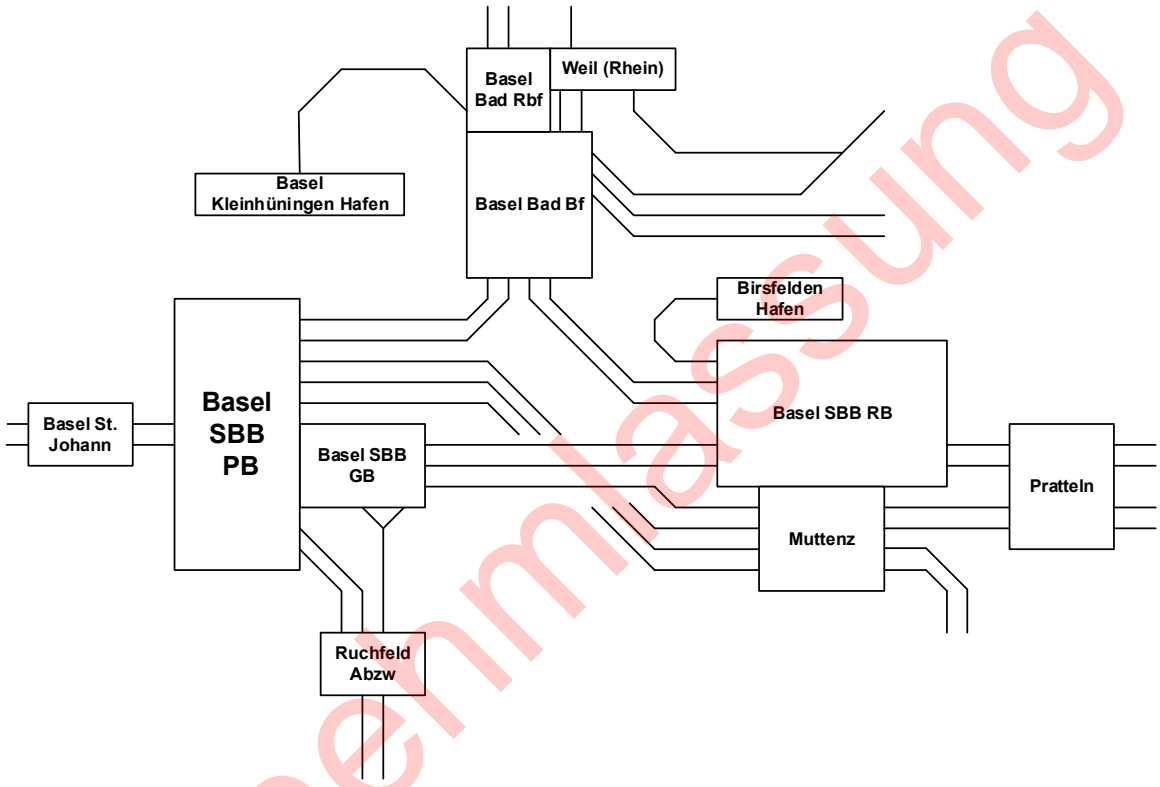
	<p>Sobald die Systemschutzstrecke überwunden wurde, muss die Rangierbewegung anhalten. Weitere Rangierfahrten sind nur mit eingeschalteter Lokomotive und nach dessen erfolgter Funktionskontrolle durch den Lokführer erlaubt.</p> <p>Die Rangierbewegungen Stoss und (leichtes) Abstossen von Triebfahrzeugen (Lokomotiven, Triebwagen, Triebzug) sind nur erlaubt, falls diese Triebfahrzeuge mit Lokführer besetzt sind und mit der Luftbremse angehalten werden können.</p>
--	--

Iselle di Trasquera 222	
R	Grundsatz
	<p>Die Rangierbewegungen werden gemäss I-30001 ausgeführt und vom Rangierleiter geleitet.</p> <p>Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.</p>

Preglia 222	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort
	<p>Die von Varzo auf Gleis 1 einfahrenden <u>Regiozüge-Reisezüge</u> mit Weiterfahrt in Richtung Gleis <u>2001</u> (via Weichenverbindung 1a/1b) haben so anzuhalten, dass sich das erste für Reisende geöffnete Fahrzeug am Perron befindet.</p>
R	Grundsatz
	<p>Die Rangierbewegungen werden gemäss I-30001 ausgeführt und vom Rangierleiter geleitet.</p> <p>Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.</p>

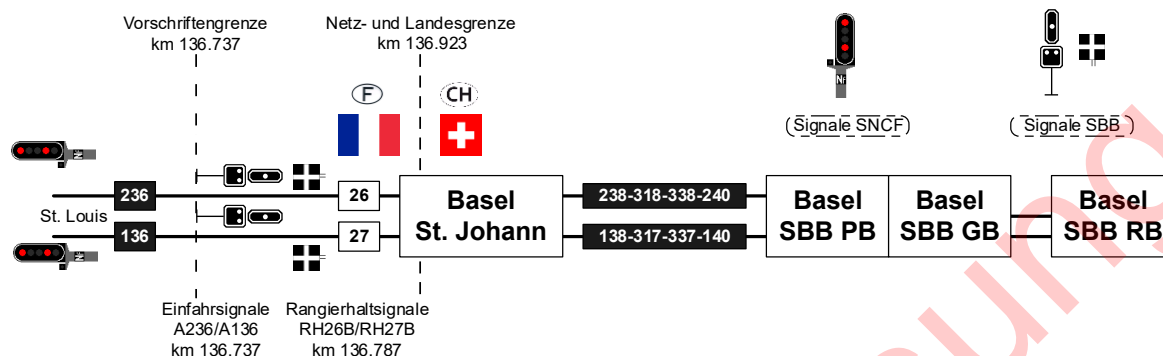
Varzo 222	
R	Grundsatz
	<p>Die Rangierbewegungen werden gemäss I-30001 ausgeführt und vom Rangierleiter geleitet.</p> <p>Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.</p>

zur Vernehmlassung

Knoten Basel		341 411 501 502 511
ZR	Bereich	
		
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen Zwischen Basel SBB PB – GB und zwischen Basel SBB RB – Muttenz / Pratteln ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.	

Basel SBB PB – Basel St. Johann		501
ZR	Zulassung von Fahrzeugen Auf der Strecke (inkl. Bahnhöfe) Basel SBB PB – Basel St. Johann sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen: <ul style="list-style-type: none"> • Triebzüge der Bauart TGV 2N2. 	

Bereich CH - F



GV Grundsatz

Das Schweizer Regelwerk gilt bis zu den Einfahrsignalen A236/A136 von Basel St. Johann Seite St. Louis.

Die französischen Vorschriften gelten ab den Einfahrsignalen A236/A136 von Basel St. Johann Seite St. Louis.

GV Besondere Bestimmungen zur Vorbeifahrt an Rangierhaltsignalen RH26B und RH27B

Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Vorbeifahrt an Rangierhaltsignalen RH26B bzw. RH27B erteilt, muss er die Erlaubnis des französischen Agent Circulation mündlich einholen.

GV Sprachregelung

Im Raum Basel gilt Deutsch als offizielle Sprache.

Ausnahme: Um den Verkehr im Raum Basel nicht zu beeinträchtigen, dürfen Lokführer und Zugbegleiter internationaler Züge von und nach Frankreich mit dem Fahrdienstleiter in den Bahnhöfen Basel SBB PB / GB / RB auch französisch sprechen. Diese Lokführer und Zugbegleiter müssen eine Kopie des I-30001, 300.1, Ziffer 2.5.1 persönlich mitführen.

GV Signalisation Langsamfahrstellen

Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Basel St. Johann und St. Louis:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben.
- Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.

GV ETCS Level 1 LS: Transition

Basel SBB PB – Basel St. Johann:

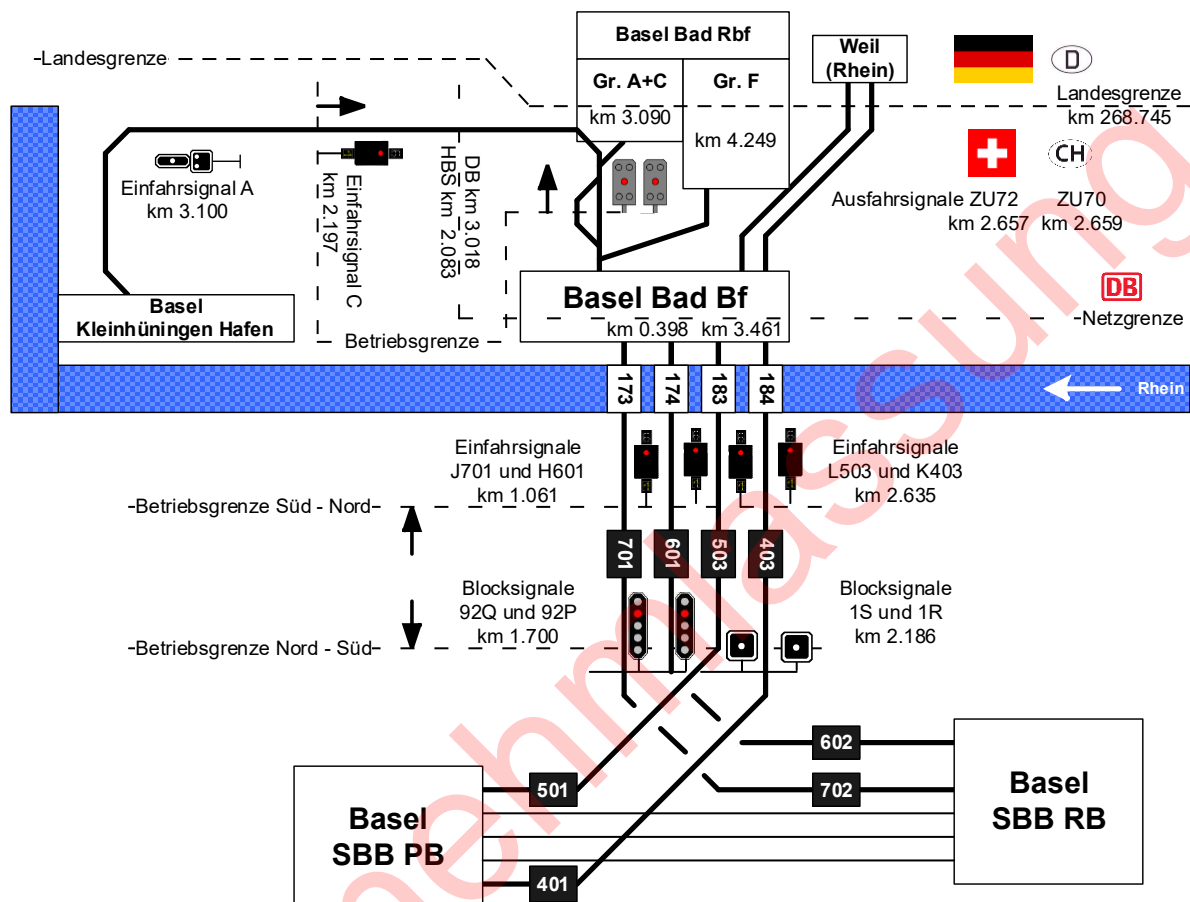
Dynamische Transition nach ETCS Level NTC KVB vor den Signalen S318/S317 bei km 139.520.

Basel St. Johann – Basel SBB PB:

Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS bei den Ausfahrtsignalen (C-Staffel) Basel St. Johann Richtung Schweiz.

GV	Zugbeeinflussungssystem KVB in Basel SBB PB								
	<p>Folgende Signale sind zusätzlich mit dem französischen Zugbeeinflussungssystem KVB (kein Zugbeeinflussungssystem «Crocodile» verbaut) ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss den Betriebsprozessen für die Nutzung des KVB in der Schweiz zu befahren:</p> <table> <tr> <th>Signal</th><th>Standort</th></tr> <tr> <td>A12/H*12, A13/H*13</td><td>Einfahrtsignale aus Richtung Basel St. Johann</td></tr> <tr> <td>C31, C33, C35, C45, C46, C47</td><td>Ausfahrtsignale Basel SBB PB Richtung Basel St. Johann</td></tr> <tr> <td>C38, C39</td><td>Ausfahrtsignale Richtung Basel St. Johann</td></tr> </table> <p>Die Gleise G30, G31, G33 und G35 sind mit einer Prellbockabsicherung mit KVB ausgerüstet.</p> <p>Für den Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz finden an mehreren Orten in Basel SBB PB Systemwechsel Zugbeeinflussung statt (siehe separate Bedienanleitungen).</p> <p>Bei Ausfall des Systems KVB werden die Vorschriften gemäss Schweizer Regelwerk angewendet.</p>	Signal	Standort	A12/H*12, A13/H*13	Einfahrtsignale aus Richtung Basel St. Johann	C31, C33, C35, C45, C46, C47	Ausfahrtsignale Basel SBB PB Richtung Basel St. Johann	C38, C39	Ausfahrtsignale Richtung Basel St. Johann
Signal	Standort								
A12/H*12, A13/H*13	Einfahrtsignale aus Richtung Basel St. Johann								
C31, C33, C35, C45, C46, C47	Ausfahrtsignale Basel SBB PB Richtung Basel St. Johann								
C38, C39	Ausfahrtsignale Richtung Basel St. Johann								
GV	Lastenschieben von / nach Frankreich								
	<p>Die folgenden Massnahmen (detailliert beschrieben in den verlinkten Prozessen) sind von Seite EVU verbindlich einzuhalten, um das Verkehren von doppelten Zugnummern auf den ISB-Netzen in der Schweiz zu verhindern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehren von verspäteten Güterzügen oder EVU-Wechsel im Verkehr F ► CH • Verkehren von verspäteten Güterzügen oder EVU-Wechsel im Verkehr CH ► F • Verkehren von Lokzügen im Verkehr F ► CH • Verkehren von Lokzügen im Verkehr CH ► F <p>Trassenänderungsgebühren im Zusammenhang mit Lastenschieben von/nach Frankreich werden den EVU durch SBB-Infrastruktur erlassen bzw. gelten als Änderung von Trassen durch die ISB (gem. Network-Statement Ziffer 5.6.2).</p> <p>Entsprechende operative Bestellungen von Trassen und Trassenänderungen in diesem Zusammenhang sind in NeTS-AVIS mit der Dossierart «Störung Ausland» zu bestellen.</p>								

Bereich CH - D



GV Grundsatz

Züge Richtung Nord – Süd:

Das deutsche Regelwerk gilt bis zu den SBB-Hauptsignalen 1R, 1S, 92P, 92Q, ab dort gilt das Schweizer Regelwerk.

Züge Richtung Süd – Nord:

Das Schweizer Regelwerk gilt bis zu den DB-Einfahrtsignalen K403, L503, H601, J701, ab dort gilt das deutsche Regelwerk.



Züge Basel Bad Rbf – Basel Kleinhüningen Hafen:

- Richtung Basel Kleinhüningen Hafen gilt bis Ausfahrtsignale ZU72 und ZU70 das deutsche Regelwerk, danach das Schweizer Regelwerk.
- Richtung Basel Bad Rbf gilt bis Einfahrtsignal C das Schweizer Regelwerk, danach das deutsche Regelwerk.

GV	Signalisation Langsamfahrstellen
	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Basel SBB PB / Basel SBB RB – Basel Bad Bf – Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer oder deutschem Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig: Ist das Anfangssignal im Bereich zwischen den Einfahrtsignalen K403/L503 (Personenlinie, km 2.635) bzw. H601/J701 (Güterlinie, km 1.061) des Bf Basel Bad Bf und dem Einfahrtsignal 96C (HBS-km 2.197/DB-km 3.132) des Bf Basel Bad Rbf aufzustellen, so wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss deutschem Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.
GV	ETCS Level 1 LS: Transition
	<p>Basel Bad Bf – Basel SBB PB/RB:</p> <p>Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS vor der Rheinbrücke (Personenlinie km 3.487 / Güterlinie km 0.435).</p> <p>Südlich der Betriebsgrenze Nord-Süd muss das Fahrzeuge immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.</p> <p>Basel SBB PB/RB – Basel Bad Bf:</p> <p>Dynamische Transition nach ETCS Level NTC PZB bei km 1.750 (Personenlinie) bzw. km 1.850 (Güterlinie), für Fahrzeuge welche mit PZB ausgerüstet sind.</p> <p>Basel Bad Rbf – Basel Kleinhüningen Hafen:</p> <p>Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS bei HBS km 2.049 / DB km 2.984.</p> <p>Basel Kleinhüningen Hafen – Basel Bad Rbf:</p> <p>Dynamische Transition nach ETCS Level NTC PZB bei km 3.052, für Fahrzeuge welche mit PZB ausgerüstet sind.</p> <p>In Richtung Basel Bad Rbf muss das Fahrzeug immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.</p>
GV	Zugbeeinflussungssystem PZB
	Bei Ausfall des Systems PZB gilt das Schweizer Regelwerk.
GV	Übermittlung Befehle
	Für die Bahnhöfe Basel Bad Bf, Basel Bad Rbf und Weil (Rhein) und die Strecke Basel Bad Bf – Weil (Rhein) ist das Übermitteln der Befehle fernmündlich erlaubt. Wenn Lokführer der EVU nicht im Besitze von Befehlsvordrucken 408.0411V01 bzw. 408.2411V01 gemäss deutschem Regelwerk sind, muss der Wortlaut des Vordrucks angewandt werden.
GV	Zugnummernwechsel in Basel Bad Bf bei Güterzügen im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz Richtung Deutschland
	Lokführer von Güterzügen, die ab Basel Bad Bf mit einer anderen Zugnummer weiter verkehren, teilen dem Grenzkordinator Basel der DB InfraGO AG (GSM-R D-Netz 76019402 / GSM-R CH-Netz 900 049 76019402) spätestens bei der Durchfahrt/Abfahrt in Basel SBB RB die weiterführende Zugnummer mit.

Basel Bad Bf		502
R	Rangierbewegungen gemäss deutschem Regelwerk	
	<p>Alle Rangierbewegungen sind gemäss deutschem Regelwerk durchzuführen, ebenfalls das Rangieren über die Sperrsignale Ls 173II, 174II, 183II und 184II hinaus bis zu den Einfahrsignalen K403, L503, H601 und J701.</p> <p>Rangierbewegungen über die vorgenannten Einfahrsignale hinaus auf die Strecke erfolgen gemäss Schweizer Regelwerk.</p> <p>An allen Gleisen Richtung Basel SBB PB/RB sind keine Rangierhalttafeln (Signal Ra10 gemäss DB-Ril 301 «Signalbuch») vorhanden.</p>	

Basel Bad Rbf		502
R	Rangierbewegungen gemäss deutschem Regelwerk	
	<p>Alle Rangierbewegungen sind gemäss deutschem Regelwerk durchzuführen. Rangierbewegungen über die Rangierhalttafel bei km 2.892 hinaus sowie Rangierbewegungen auf die Strecke erfolgen gemäss Schweizer Regelwerk.</p>	







Basel Kleinhüningen Hafen		502
R	Radius Ablaufberg	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	250 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «» Fahrzeuge mit Zeichen « xxx m», bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 250 m beträgt.
R	Mit Hemmschuh gesicherte Fahrzeuge	
	<p>Es darf auf das Anbringen der Hemmschuhwarntafeln verzichtet werden.</p> <p>Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten.</p> <p>Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.</p>	
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	<ul style="list-style-type: none"> Gleis E82: minimaler Radius = 130 m (ab Weiche 63) Gleis E22-E82: minimaler Radius = 93 m (über Weichen 157/158) Gleis Q75: minimaler Radius = 116 m (ab Weiche 257) Gleis W11: minimaler Radius = 108 m (ab Weiche 180) Gleis W13: minimaler Radius = 131 m (ab Weiche 178) 	

Basel SBB GB		341 411 501 511
R	Umlad Gefahrgut Gleise Z1 und Z18	
	Der Umlad von Gefahrgut mit Pneukran ist nur in den Gleisen Z1 und Z18 gestattet.	
R	Hemmschuhe	
	<p>In den Gleisen Z1, Z2 und Z18 dürfen auf Grund des verwendeten Schienenprofils nur die grünen Hemmschuhe mit einer Laschenweite von 80 mm eingesetzt werden.</p> <p>Die grünen Hemmschuhe dürfen nur zum Sichern von Fahrzeugen verwendet werden. Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Fahrzeugen auf Hemmschuhe ist in den Gleisen Z1, Z2 und Z18 verboten.</p>	
R	Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse	
	<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierbewegungen gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu I-30001, 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierbewegung nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>	
R	Rangierbewegungen mit Zweiwegefahrzeugen	
	In den Gleisen F79 – F89/F90 und F80 – F90 sind Zweiwegefahrzeuge freigegeben.	

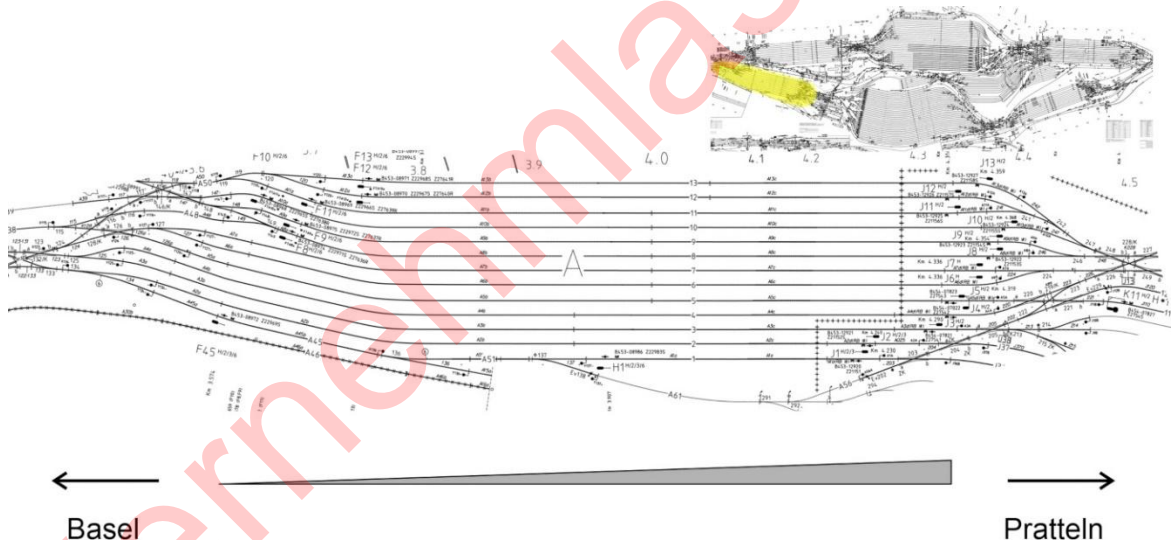
Basel SBB PB				341 411 501 502 511
ZR	Profil EBV O2			
	Ab Erdbeergrabenbrücke Richtung Basel St. Johann sind alle Gleise für Profil EBV O2 verboten.			
Z	Abweichungen vom normalen Halteort			
	Züge mit einer Länge >200 m	Gleis 1 und 2	Halteort unmittelbar vor dem Prellbock	
	Züge mit einer Länge >390 m	Gleis 11	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal E11	
GV	Bremsprobe			
	Richtung CH	Gemäss Arbeitsbeschrieb		
	Richtung D	Reisezüge durch DB-Personal Übrige Züge gemäss Arbeitsbeschrieb		
	Richtung F	SNCF-Personal		

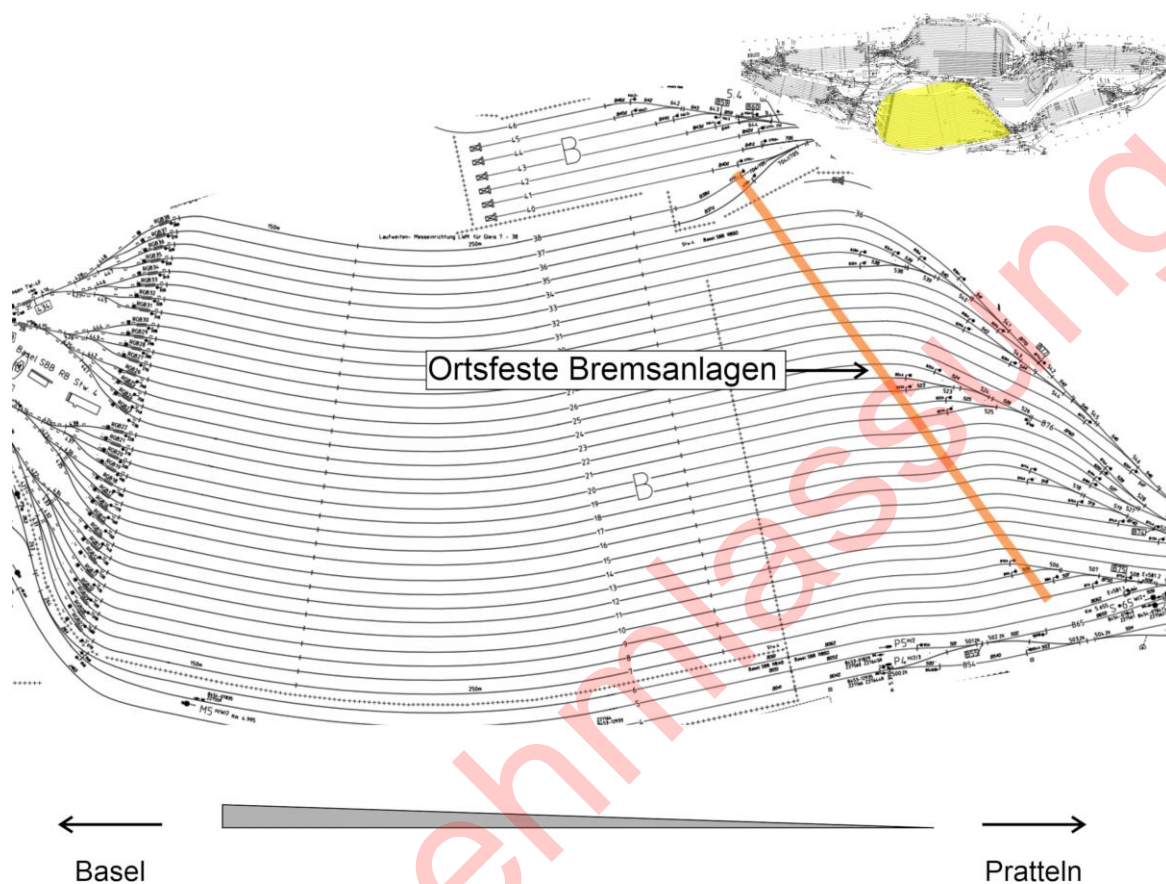
R	Profil EBV O2
	Sämtliche Nebengleise östlich der Erdbeergrabenbrücke sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen
	Rangierbewegungen aus/in Richtung Basel SBB PB bis/ab der DB-Einfahrsignale K403 und L503 sind gemäss I-30001 durchzuführen.
R	Verlangen des Fahrwegs
	Beim Abhängen von Loks ankommender Züge in allen Kopfgleisen hat der Rangierleiter die Fahrstrasse für die nachfolgende direkt geführte Rangierbewegung beim Fahrdienstleiter zu verlangen.
R	Melden Fahrbereitschaft
	Direkt geführte Rangierfahrten von endigenden Pendelzügen ab Einfahrgleis G1–G20 nach Basel SBB GB/Vorbahnhof: Nach Abschluss allfälliger Ladearbeiten am Zug meldet der Lokführer die Fahrbereitschaft dem Fahrdienstleiter.
R	Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse
	<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierbewegungen gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu I-30001, 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierbewegung nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>

Basel SBB RB			341 411 501 502 511
ZR	Rangierbewegungen mit Zügen		
	<p>Fahrten fertig formierter Züge ab der B- oder F-Gruppe Fahrten nach der D- bzw. G-Gruppe werden als Rangierbewegung durchgeführt.</p> <p>Zugfahrt zu Rangierbewegung In Basel RB können anlagentechnisch bestimmte Fahrten nur als Rangierbewegung ausgeführt werden. Der Fahrdienstleiter verständigt den Lokführer quittungspflichtig, unter Angabe des Zielgleises, wenn als Rangierbewegung gefahren werden muss.</p>		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Pratteln	Gleise E3-13	Halteort Lok: nach Rückhaltebremse Halteort erster Wagen: mindestens eine Achse in Rückhaltebremse
	Alle Züge	Gleise D61-72, G56, G61-72	Halteort Lok vor ortsfester Bremsanlage

R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen
	Rangierbewegungen aus/in Richtung Basel SBB RB bis/ab der DB-Einfahrsignale H601 und J701 sind gemäss I-30001 durchzuführen.
R	Radius Ablaufberg
	RB 1 Ablaufberge A62 und A63
Radius	Das Befahren ist verboten für:
300 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
	RB 2 Ablaufberge und Abrollanlage E/F
Radius	Das Befahren ist verboten für:
300 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
	Hilfsablaufberg F41
Radius	Das Befahren ist verboten für:
333 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 333 m beträgt.
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Das Befahren der elektrodynamischen Gleisbremsen ist für Fahrzeuge nach Bezugslinie EBV U1 resp. UIC G1/GI2 verboten.
R	v_{\max}
	Über die Richtungsgleisbremsen gilt v_{\max} 15 km/h, bis das erste Fahrzeug die betreffende Richtungsgleisbremse befahren hat.
R	Ablaufbetrieb gegen Zufahrstrasse
	<p>Der Ablaufbetrieb in die Gleise F01, F02 und F03 ist erlaubt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Stangenhemmschuhe liegen bei der fest angebrachten Markierung 75 m vor dem Gleisende Die Förderanlage wird automatisch gestoppt, wenn der Förderwagenkontakt Auslauf 90 m vor Gleisende befahren wird.
R	Mit Hemmschuh gesicherte Fahrzeuge
	<p>Es darf auf das Anbringen der Hemmschuhwarntafeln verzichtet werden.</p> <p>Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten.</p> <p>Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.</p>

	<p>Deponieren der Hemmschuhe:</p> <p>Hemmschuhe sind ausserhalb der Gehwege an den dafür vorgesehenen Standorten (z.B. bei den Bremsprüfgeräten, bei Fahrleitungsmasten, auf den Böckli) zu deponieren.</p>
R	<p>Rangierbewegung gegen Zufahrstrasse</p> <p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierbewegungen gegen eingestellte Zufahrstrassen, zusätzlich zu I-30001, 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierbewegung nach der eingestellten Zufahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zufahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p> <p>In <u>Basel SBB RB</u> sind Rangierbewegungen gegen folgende eingestellte Zufahrstrassen gemäss obenstehender Regelung <u>verboten</u>:</p> <p>(Basel Bad Bf -) 702/602-A36-G93-G89-G83-G75-G55-F35</p> <p>(Basel Bad Bf -) 702/602-A37-A30-A45-A1/A15</p> <p>(Basel SBB GB -) 405-A28-A43-G89-G83-G75-G55-F35</p> <p>(Basel SBB GB -) 405/505-A41-G91</p> <p>(Basel SBB GB -) 505-A29-A32-A02-J37</p> <p>(Basel SBB GB -) 505-A29-A32-A01-J36-J6-B4-B54-D61-D80-316</p> <p>(Basel SBB GB -) 505-A29-A32-A15</p> <p>D64-336</p> <p>D69-316</p> <p>D70 bis D72 – 316/336</p> <p>(Pratteln -) 316-D80-D61-B54-B04</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E03-E33-E20-T30-F40</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E02</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E08</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E09</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E10</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E11</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E44-E14</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E45-E15-E25-F65-F35</p> <p>Ab Signal T86-336 (- Pratteln)</p> <p>Grund: die v_{\max} der eingestellten Zufahrstrasse beträgt mehr als 40 km/h.</p>
R	<p>Abstellen von Fahrzeugen</p> <p>In Gleis L1 dürfen nur Triebfahrzeuge und/oder Triebzüge abgestellt werden.</p>

R	Abstossen und Ablaufen von Wagen
	Das Abstossen und Ablaufen von Wagen sind in der D-Gruppe Seite Pratteln und in der G-Gruppe Seite Basel verboten.
R	Abstossen von Wagen Gleis R51
	Das Abstossen von Wagen nach Gleis R51 ist verboten.
R	Rangierbewegungen F-Gruppe nach E-Gruppe
	Indirekt geführte Rangierbewegungen F-Gruppe – E22/E23 – E-Gruppe sind verboten, ausgenommen Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB.
R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge
	<p>A-Gruppe:</p>  <p>Basel Pratteln</p> <p>Neigung:</p> <p>Gleise A1-A13: 3 ‰ (Gefälle Seite Basel).</p> <p>Züge, die durch das Personal der Infrastruktur Betriebsführung zerlegt werden</p> <p>Die in den Gleisen A1-A13 endigenden Züge, welche durch das Personal der Infrastruktur Betriebsführung zerlegt werden, sind nach dem Anhalten durch Betätigen eines Kupplungshahns und Auflegen von 2 Hemmschuhen auf gleicher Höhe unter die Räder des westlichsten Wagens (Seite Basel) gegen das Entlaufen zu sichern. Die vorgenommene Sicherung ist telefonisch dem Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) zu bestätigen. Können abgestellte Schienenfahrzeuge auf Grund ihrer bautechnischen Eigenschaften (z.B. Baumaschinen, Schlepplok) nicht einwandfrei am vorgesehenen Ort mittels Hemmschuhen gesichert werden oder steht der westlichste Wagen im Weichenbereich, sind die Sicherungsmassnahmen gemäss I-30001 dem Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) mitzuteilen.</p> <p>Übrige Züge</p> <p>Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 ‰ zu sichern.</p> <p>Wird das zugführende Triebfahrzeug entkuppelt, ist der Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) zu verständigen, dass die Sicherungsmassnahmen gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 ‰ vollzogen wurden.</p>

B-Gruppe:**Neigung:**

B-Gruppe: 2 ‰ (Gefälle Seite Pratteln).

Gleis B6:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

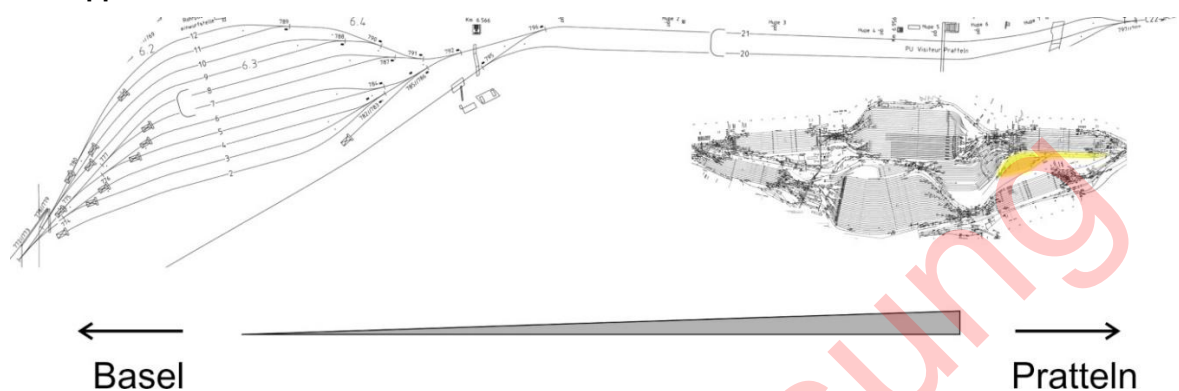
Gleise B7-B38:

Ablaufbetrieb: Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen Seite Pratteln zu sichern.

Abfahrt aus Richtungsgleisen: Abgehende Züge aus den Richtungsgleisen sind am erstmöglichen Wagen mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen Seite Pratteln und mit einem Hemmschuh Seite Basel zu sichern.

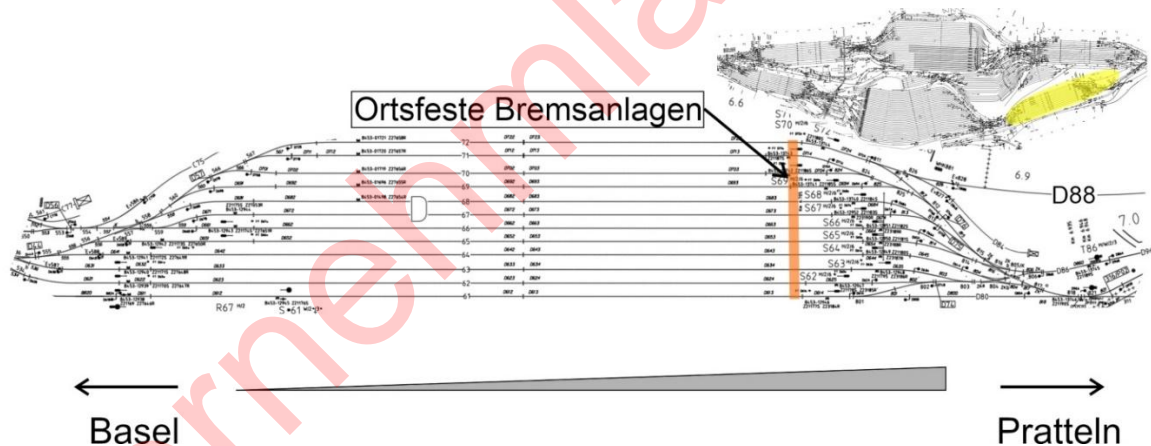
Gleise B40-B45:

Die Fahrzeuge sind mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen Seite Pratteln zu sichern.

C-Gruppe:

Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und 2 Feststellbremsen zu sichern.

Ist dies nicht möglich, so sind die Fahrzeuge gemäss I-30001 für eine Neigung von 7 ‰ zu sichern (Gefälle Seite Basel).

D-Gruppe:**Neigung:**

Gleise D61-D72: 5 ‰ (Gefälle Seite Basel).

Gleis D88: 31 ‰ (Gefälle Seite Basel).

Gleise mit ortsfester Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind durch dafür instruiertes Personal wo möglich an die ortsfeste Bremsanlage anzuschliessen und mit 2 Hemmschuhen wie folgt zu sichern:

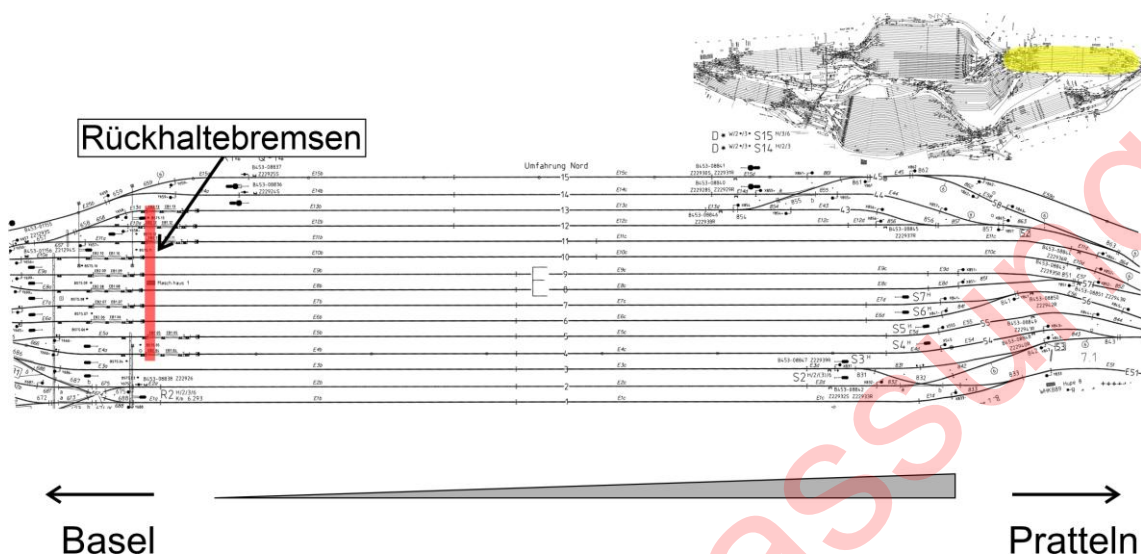
- An den zwei erstmöglichen Wagen (ein Hemmschuh pro Wagen) auf der Seite der ortsfesten Bremsanlage.

Die ISB/EVU sind für die Nachweise der erfolgten Instruktionen der Bremsanlage verantwortlich.

Ist die Funktionalität der ortsfesten Bremsanlage nicht gewährleistet oder wird diese nicht verwendet (z.B. Züge entgegen der Regelfahrrichtung usw.), ist gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 ‰ zu sichern.

Gleise ohne ortsfeste Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

E-Gruppe:**Neigung:**

E-Gruppe: 11 ‰ (Gefälle Seite Basel)

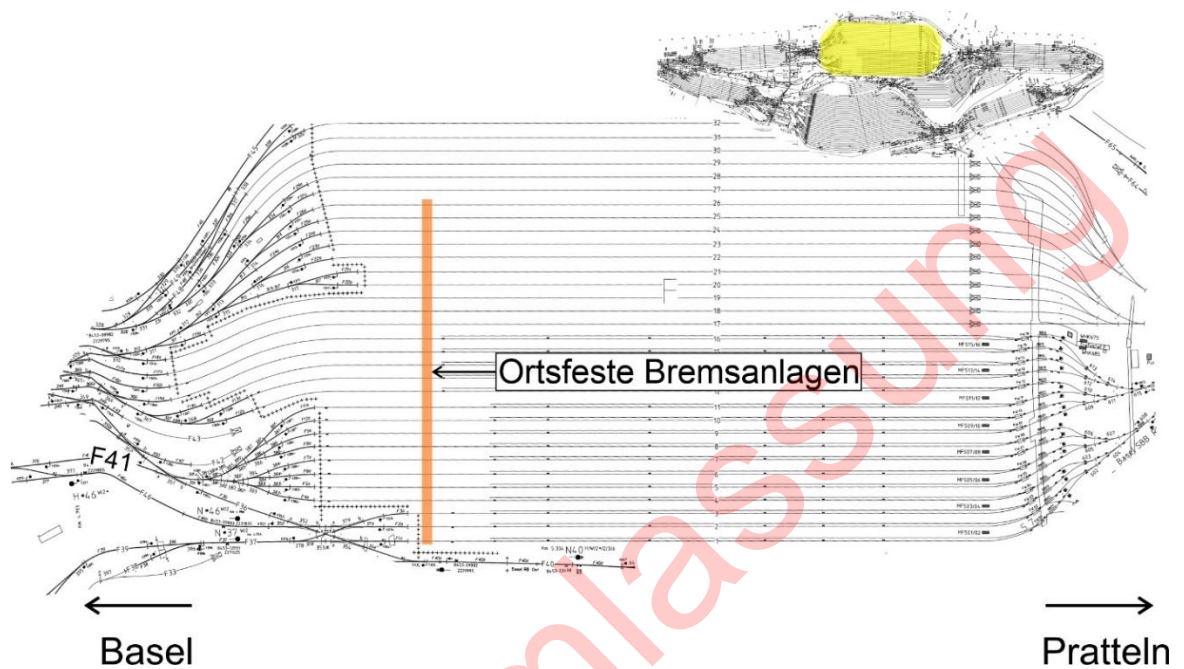
Gleise mit Rückhaltebremse:

Die Züge in den Gleisen E04-E13 sind mit den Rückhaltebremsen gegen das Entlaufen zu sichern. Die Bedienung der Rückhaltebremsen ist nur instruiertem Personal gestattet. Die ISB/EVU sind verantwortlich für die entsprechenden Nachweise der Instruktion.

Kann die Rückhaltebremse nicht verwendet werden, ist der Fahrdienstleiter Ost telefonisch (+41 512 25 03 69) oder via Funk zu verständigen. Kann auch nach Hilfestellung durch Personal der Infrastruktur die Rückhaltebremse nicht verwendet werden, ist gemäss I-30001 zu sichern.

Gleise ohne Rückhaltebremse:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

F-Gruppe:**Neigung:**

Gleise F1-F32, F36, F42, F43: 0 ‰ (Sicherung Seite Basel)

Gleis F41 West (Hilfsablaufberg): 10 ‰ (Gefälle Seite Basel)

Gleis F41 Ost (Hilfsablaufberg): 33 ‰ (Gefälle Seite Pratteln)

Gleise F1-F16:

Ablaufbetrieb: Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen Seite Basel zu sichern.

Abfahrt aus Richtungsgleisen: Abgehende Züge aus den Richtungsgleisen sind mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen am erstmöglichen Wagen Seite Basel zu sichern.

Gleise F17-F32:

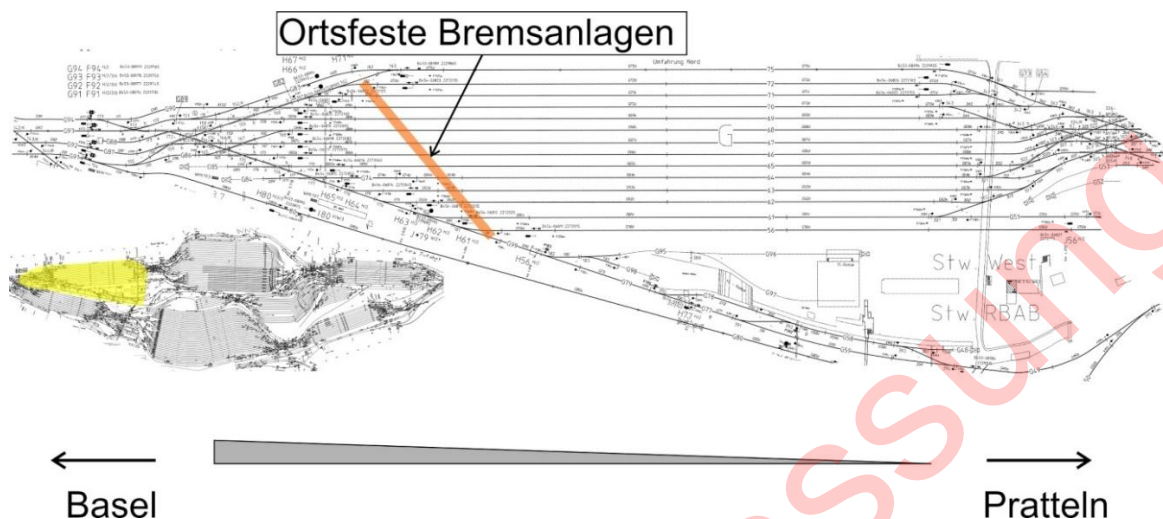
Die Fahrzeuge sind mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen am erstmöglichen Wagen Seite Basel zu sichern.

Gleis F41 (Hilfsablaufberg) Seite Basel:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

Gleis F41 (Hilfsablaufberg) Seite Pratteln:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

G-Gruppe (Ausfahrt):**Neigung:**

Gleise G56, G61-G72, G75: 5 ‰ (Gefälle Seite Pratteln).

Gleise mit ortsfester Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind durch dafür instruiertes Personal wo möglich an die ortsfeste Bremsanlage anzuschliessen und mit 2 Hemmschuhen wie folgt zu sichern:

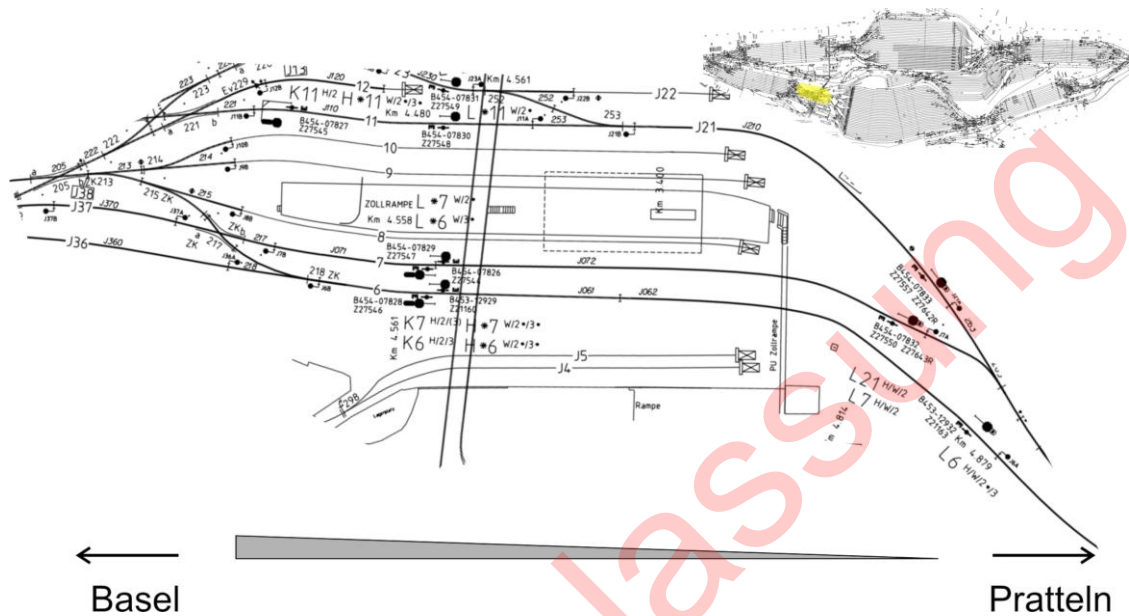
- An den zwei erstmöglichen Wagen (ein Hemmschuh pro Wagen) auf der Seite der ortsfesten Bremsanlage.

Die ISB/EVU sind für die Nachweise der erfolgten Instruktionen der Bremsanlage verantwortlich.

Ist die Funktionalität der ortsfesten Bremsanlage nicht gewährleistet oder wird diese nicht verwendet (z.B. Züge entgegen der Regelfahrrichtung usw.), ist gemäss I-30001 zu sichern.

Gleise ohne ortsfeste Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

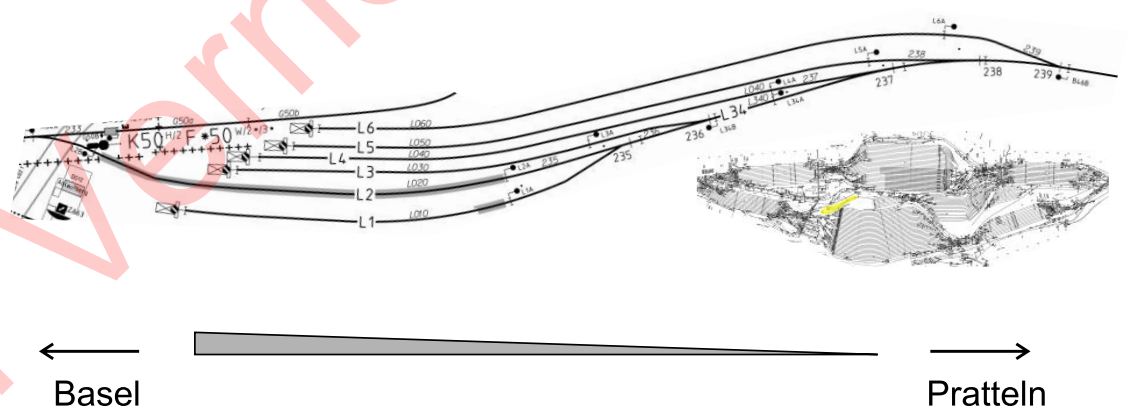
J-Gruppe:**Neigung:**

J-Gruppe: 4 ‰ (Gefälle Seite Pratteln)

J12: 2 ‰ (Gefälle Seite Basel)

Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und 2 Feststellbremsen zu sichern.

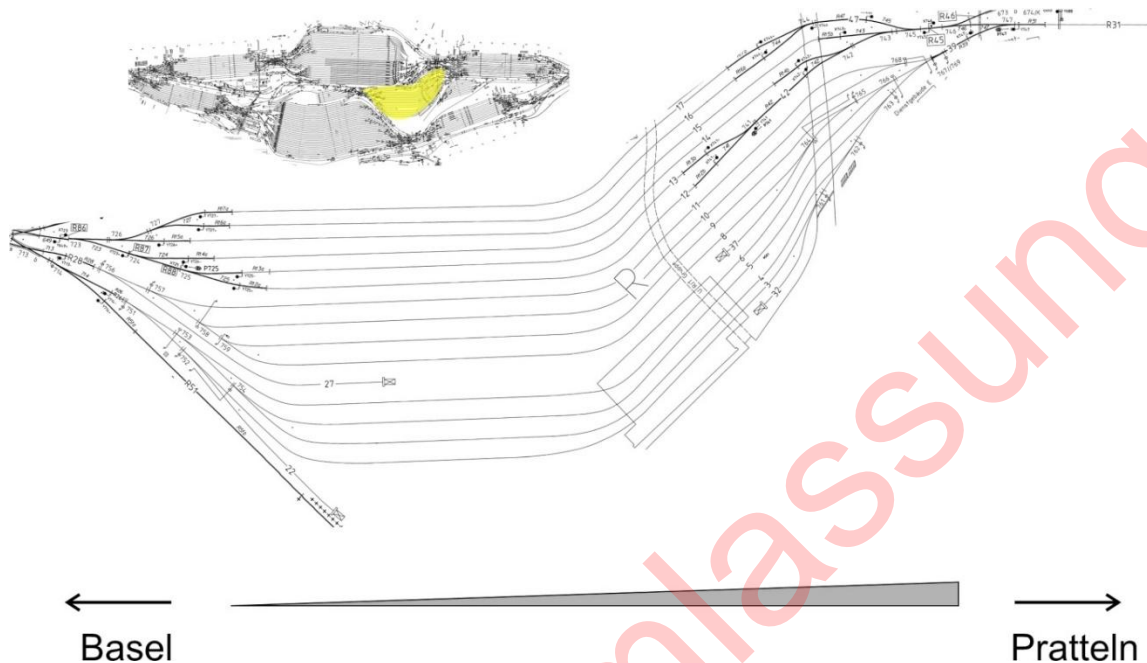
Ist dies nicht möglich, sind die Fahrzeuge gemäss I-30001 zu sichern.

L-Gruppe:**Neigung:**

L1 und L2: 24 ‰ (Gefälle Seite Pratteln)

L3 - L6: 0 ‰

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

R-Gruppe (Gleise für Reparaturwagen):**Neigung:**

R-Gruppe: 5 ‰ (Gefälle Seite Basel)

Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und 2 Feststellbremsen zu sichern. Dabei sind immer die ersten drei Fahrzeuge zu sichern.

Ist dies nicht möglich, ist pro fehlende Feststellbremse je ein Hemmschuh zu benutzen.

R Havariegrubengleis R8

Beim Gleis R8 handelt es sich um ein Gleis mit einer Havariegrube. Das Ab- und Wegstellen von Wagen ist per Mail an rbbasel.sl@sbb.ch und bs190@sbb.ch zu melden. Die Grube ist durch die Benutzer im Anschluss zu reinigen.

Basel St. Johann**501****R Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen**

Ab Basel St.Johann dürfen grundsätzlich keine Rangierbewegungen auf die Strecke Richtung St-Louis verkehren.

Bei ausserordentlichen Vorkommnissen auf der Strecke (z.B. steckengebliebener Zug abholen) sind Rangierbewegungen auf die Strecke nach den französischen Vorschriften durchzuführen. Der Fahrdienstleiter SBB verwendet dazu die «Fiche SNCF».

Birsfelden Hafen			502
R	Radius Ablaufberg		
	Radius	Das Befahren ist verboten für:	
	300 m	<ul style="list-style-type: none">Fahrzeuge mit Zeichen «  »Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.	
R	Mit Hemmschuh gesicherte Fahrzeuge		
	<p>Es darf auf das Anbringen der Hemmschuhwarntafeln verzichtet werden.</p> <p>Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten.</p> <p>Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.</p>		
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m		
	<ul style="list-style-type: none">Gleis 3: minimaler Radius = 129 m (ab Zwergsignal 3A Richtung Gleise C44 und 81-86)Gleis A51: minimaler Radius = 124 m (ab Kreuzung 251)Gleis A54: minimaler Radius = 121 m (ab Kreuzung 251)Gleis C46: minimaler Radius = 90 m (ab Weiche 141)Gleise G64 – G73/G74: minimaler Radius = 132 m (über Weichen 381/382)		

Pratteln			411 501 511
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Basel	Kopfgleis 460/470	Halteort vor letztem Zwergsignal 460A
R	Dynamische Messschiene Gleis 460		
	<p>Bei umfangreichen Abwägungen im Gleis 460 darf unter Anwendung der Checklisten Fahrdienst durch den Fahrdienstleiter die Zustimmung für Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal 460A erteilt werden (Grund: fehlende Bedieneinrichtungen für Rangierfahrstrassen von und nach Gleis 470).</p>		

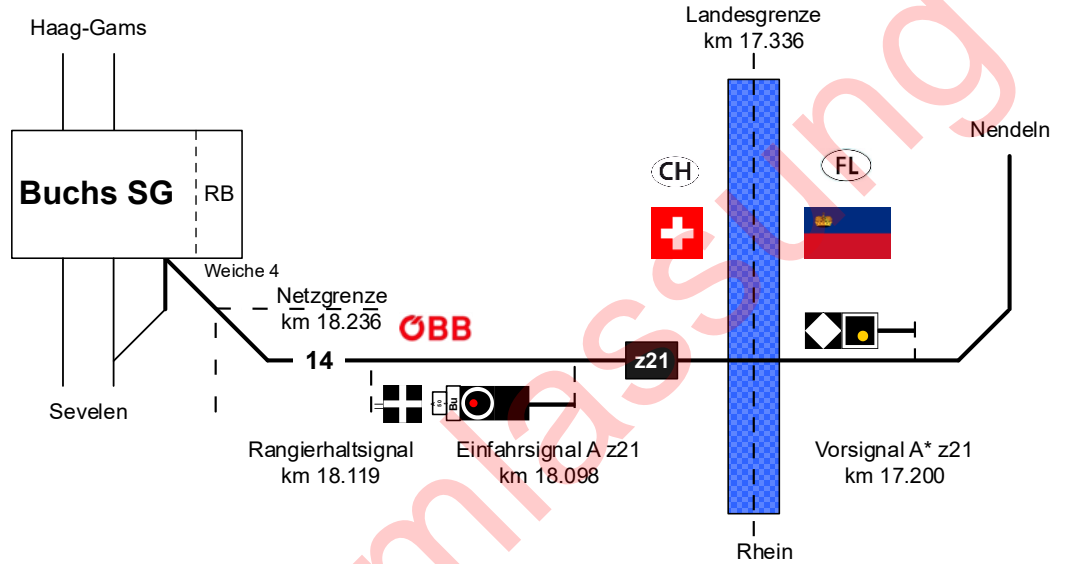
zur Vernehmlassung

Buchs SG

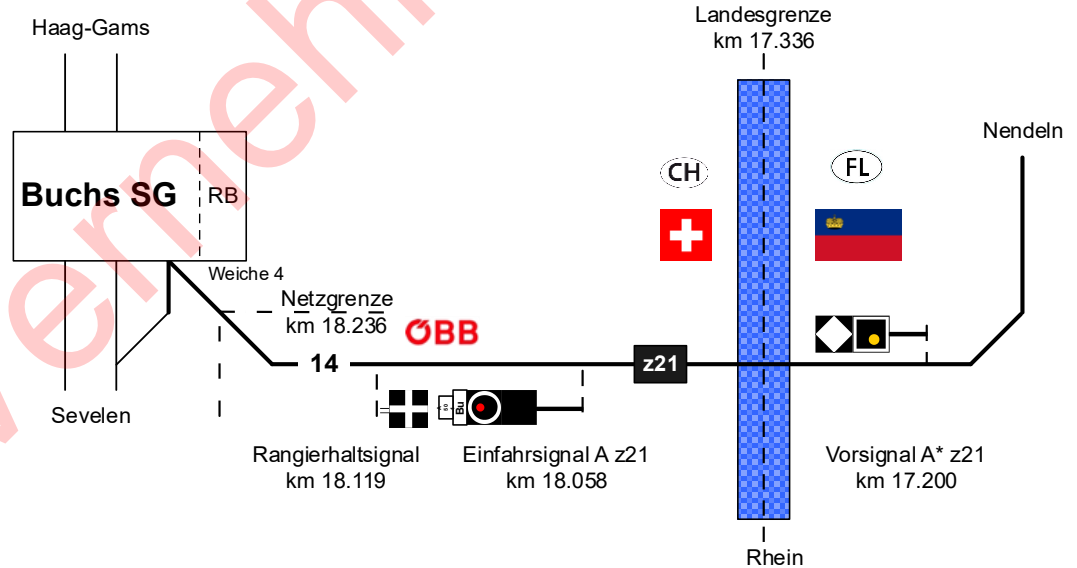
642 721


GV Bereich

Gültig bis 18.10.2026





Gültig ab 19.10.2026



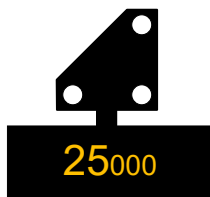

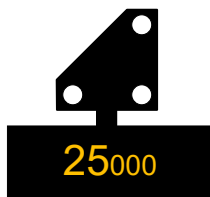

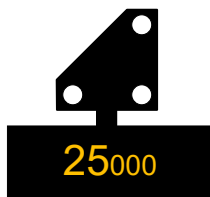

GV	Grundsatz
	<p>In Buchs SG gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk. Für das Rangieren im Bahnhof Buchs SG gilt ausschliesslich das Schweizer Regelwerk.</p> <p>Der Bahnhof ist einschliesslich der Einfahrvorsignale mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk ausgerüstet.</p> <p>Zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrtsignal A z21 sind die betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG gültig.</p> <p>Bei Unterhalt auf dem ÖBB Gleis 14 innerhalb der Netzgrenze bis Weiche 4 durch ÖBB-Personal sichert der Fahrdienstleiter in Buchs SG gemäss den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 (Abkürzung ÖBB-RW 30.01) «gefährdete Rotte im Bahnhof».</p>
GV	Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)
	<p>Auf dem Gleis z21 zwischen Landesgrenze km 17.336 bis Buchs SG wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen, ab der Landesgrenze in Richtung Österreich durch die ÖBB-Infrastruktur AG.</p>
GV	Signalisation Langsamfahrstellen
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Buchs SG und Nendeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss der ÖBB-Infrastruktur AG) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrtsignal A z21, wird für beide Fahrtrichtungen die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG ausgerüstet, ansonsten mit SBB Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.
GV	Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung
	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; margin-right: 10px;">  </div> <div> <p>Begriff</p> <p><i>Das Streckengerät befindet sich nicht beim zugehörigen Hauptsignal oder es ist kein Signal vorhanden</i></p> <p>Bedeutung</p> <p>Diese Tafel richtet sich nur an Lokführer von Fahrzeugen mit aktiver PZB</p> </div> </div>
GV	Zollkontrolle
	<p>Kann bei grenzüberschreitenden begleiteten Reisezügen die Zollkontrolle nicht rechtzeitig beendet werden, ist der Fahrdienstleiter frühzeitig zu verständigen.</p> <p>Bei transitierenden Reisezügen Österreich – Schweiz und umgekehrt, ist die technische Bereitschaft dem Fahrdienstleiter zu melden.</p>

GV	Verfahren bei Störungen an <i>Halt</i> zeigenden Signalen		
	Für Fahrten von und nach der ÖBB-Strecke sind bei Störungen an <i>Halt</i> zeigenden Signalen folgende Verfahren zulässig:		
	Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer¹
	Hilfssignal	Schweizer Regelwerk	-
	Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizer Regelwerk	ÖBB-RW 30.01
	Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal	Schweizer Regelwerk bis Einfahrtsignal A z21/ ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01
	¹ Es ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren: <ul style="list-style-type: none"> • bei der Einfahrt ab dem Einfahrtsignal A z21. • bei der Ausfahrt bis zum Einfahrtsignal A z21 der Gegenrichtung. 		
GV	ETCS Level 1 LS: Transition		
	(Feldkirch) – Buchs SG – Sargans / St. Margrethen: In Buchs SG muss vor der Weiterfahrt Richtung CH eine statische Transition von ETCS Level NTC PZB nach ETCS Level 1 durchgeführt werden. Buchs SG – (Feldkirch): In Buchs SG muss vor der Weiterfahrt Richtung A eine statische Transition von ETCS Level 1 nach ETCS Level NTC PZB durchgeführt werden.		
GV	Zugbeeinflussungssystem PZB		
	Bei Ausfall des Systems PZB gilt das Schweizer Regelwerk.		
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung		
	Für Ausfahrten ab Buchs RB nach Haag können die Minisignale G102-G108 und G201-G208 keinen Fahrbegriff zeigen. Der Lokführer meldet seine Abfahrtsbereitschaft dem Fahrdienstleiter. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierbewegung bis zum Gleisabschnittsignal J153.		
Z	Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignalen		
	Die von Sevelen und Nendeln auf Gleis 3 und 4 einfahrenden Züge dürfen auf Winken des Rangierers über die <i>Halt</i> zeigenden Signale E3 und E4 bis zum Rangierer vorrücken. Für Einfahrten von Haag nach Buchs RB endet die Fahrstrasse beim Signal H153. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierbewegung nach Buchs RB weiter.		
R	Profil EBV O2		
	Gleise 813, 814, 921 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

R	Radius Ablaufberg	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	300 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «». Fahrzeuge mit Zeichen « xxx m», bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
R	Ablaufbetrieb gegen Zufahrstrasse	
	<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit und unter den nachfolgenden aufgeführten Bedingungen, ist der Ablaufbetrieb in die Gleise 101-108/201-208 erlaubt, ohne dass der Lokführer und der Rangierleiter durch den Fahrdienstleiter verständigt werden, wenn der Ablauf:</p> <ul style="list-style-type: none"> in ein besetztes Richtungsgleis führt, wo abgestellte Wagen ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert sind in ein leeres Richtungsgleis führt spätestens 200m vor dem Zwergsignal endet und mit bedienter Handbremse ausgeführt oder mit zwei Hemmschuhen aufgehalten wird und nach dem Stillstand ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert wird. 	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>In den Gleisen 61-71-81 sind im Normalbetrieb Rangierbewegungen verboten.</p> <p>In folgenden Fällen sind in diesen Gleisen Rangierbewegungen zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> bei Störungen und Ereignissen bei Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB 	
R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge	
	<p>Gleise 102-108 und 201-208</p> <p>Neigung: 2.5 ‰ (Gefälle Seite Sargans)</p> <p>Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.</p> <p>Übrige Gleise</p> <p>Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 ‰ zu sichern.</p> <p>Ablaufbetrieb</p> <p><i>Langmachen und lösen</i></p> <p>Bevor die Schraubenkupplungen zwischen den einzelnen Abläufen gelockert und die Bremsen gelöst werden, ist die Sicherung gegen Entlaufen an den letzten Wagen Seite Sargans vorzunehmen.</p> <p><i>Sicherung der Ablaufgleise</i></p> <p>Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh oder 2 Hemmschuhen zu sichern.</p> <p>Ortsfeste Bremsanlagen</p> <p>Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss örtlicher Anweisung zu benutzen.</p>	
R	v_{max}	
	<p>Im Ablaufbetrieb beträgt die maximale Abdruckgeschwindigkeit 2,5 km/h.</p> <p>Der Lokführer darf die im Führerstand angezeigte V-Soll-Anzeige nicht überschreiten. Ist keine V-Soll-Anzeige vorhanden verständigt der Lokführer den Fahrdienstleiter.</p>	

R	Ablaufbetrieb: Ausführungsbestimmungen
	<p>Bei eingeschaltetem Ablaufbetrieb sind zwei Blinklichter neben dem Ablaufberggleis 855 in Betrieb und die Zwergsignale 855B, 123B und 225B sind «dunkel».</p> <p>Ein manuell oder automatisch ausgelöster HALT bewirkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blinklichter dunkel • Akustische Warnung • Zwergsignale 855B, 123B und 225B zeigen <i>Halt</i> • V-Soll Anzeige zeigt «Null» an. <p>Nach der Auslösung HALT ist der Ablaufbetrieb sofort zu stoppen.</p> <p>Es darf kein Ablaufbetrieb ohne Blinklicht erfolgen.</p> <p>Der Auswerfer Ablaufberg schaltet sofort den Kontrollton aus und erteilt dem Lokführer den Befehl «Halt».</p> <p>«Halt» kann ausgelöst werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • manuell durch den Fahrdienstleiter mit dem roten Schaltknopf AB-HALT auf dem ABAS (MSR32) oder der Funktionstaste F5 bzw. F8 auf der Tastatur (MSR32) • manuell durch das Personal mit den HALT-Tasten neben dem Ablaufberggleis 855 (mit «drehen» muss diese danach wieder entriegelt werden) • automatisch bei: <ul style="list-style-type: none"> – Kuppelfehlern – Falschläufeln – Wagen mit Ablaufbergverbot in der Zerlegung – Wagenstillstand in der Verteilzone – Störungen <p>Der Ablaufbetrieb darf erst wieder eingeschaltet werden nach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Klärung des Grundes • der Behebung der Ursache • der Verständigung aller Beteiligten.
R	Ablaufberg: Ablauf mit bedienter Handbremse
	<p>Die Handbremse darf erst nach dem Verlassen der Gleisbremse benutzt werden, ansonsten berechnet die Bremsensteuerung falsche Bremsdaten. Dadurch wird der Ablauf zu wenig oder gar nicht gebremst.</p>
R	Ablaufberg: mehrere Abläufe nacheinander ins gleiche Gleis
	<p>Bei mehreren Abläufen nacheinander ins gleiche Richtungsgleis unterbricht der Auswerfer Ablaufberg zwischen den Abläufen den Ablaufbetrieb. Nach der Bereitschaftsmeldung des Hemmschuhlegers darf der Ablaufbetrieb fortgesetzt werden.</p>

zur Vernehmung

GV	Signalisation Langsamfahrstellen		
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Vallorbe und Frasn�:</p> <ul style="list-style-type: none">Die ganze Langsamfahrtsstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben.Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrtsstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.		
GV	Zulassung von Fahrzeugen		
	<p>Auf der Strecke (Lausanne) – Daillens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none">Triebzüge der Bauart TGV 2N2		
ZR	Stromsystem: umschaltbare Zonen		
	<p>Signale bei den umschaltbaren Zonen sind teilweise mit Zusatzsignalen ausgerüstet, diese haben folgende Bedeutung:</p> <table><tr><td> </td><td><p>Begriff</p><p><i>Zusatzsignal Stromsystem</i></p><p>Bedeutung</p><ul style="list-style-type: none">Zwergsignale D1, D2,3, L1 und 89: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wirdGleissignale E3 und E4: leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird, unabhängig des Gleis- oder ZwergsignalbegriffsGleissignal E5: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> am Zwergsignal A25 oder beim Fahrbegriff am Gleissignal E4, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird</td></tr></table>	 	<p>Begriff</p> <p><i>Zusatzsignal Stromsystem</i></p> <p>Bedeutung</p> <ul style="list-style-type: none">Zwergsignale D1, D2,3, L1 und 89: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wirdGleissignale E3 und E4: leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird, unabhängig des Gleis- oder ZwergsignalbegriffsGleissignal E5: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> am Zwergsignal A25 oder beim Fahrbegriff am Gleissignal E4, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird
 	<p>Begriff</p> <p><i>Zusatzsignal Stromsystem</i></p> <p>Bedeutung</p> <ul style="list-style-type: none">Zwergsignale D1, D2,3, L1 und 89: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wirdGleissignale E3 und E4: leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird, unabhängig des Gleis- oder ZwergsignalbegriffsGleissignal E5: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> am Zwergsignal A25 oder beim Fahrbegriff am Gleissignal E4, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird		
Z	Stromsystem: statische Transition		
	<p>Bei grenzüberschreitenden Zügen von Le Day, deren Triebfahrzeug weiterverkehrt, muss der Lokführer nach Einfahrt dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass die Stromabnehmer der Spannung 15 kV gesenkt sind.</p>		

Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Regionalzüge	Gleis A1	Halteort vor dem Karrenübergang, ausgenommen: Flirt / Domino in Doppeltraktion halten am normalen Halteort.
	von Frankreich	Gleis A3	Halteort vor Zwergsignal 58A
		Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal 59B
	von Le Day	Gleis A4	Bei Einfahrt in besetztes Gleis 4 müssen die Züge spätestens vor dem (beleuchteten oder dunklen) Stromabnehmersenksignal am äussersten Ende des Dienstgebäudes anhalten.
		Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal A5F
		Gleis A6	Halteort vor Zwergsignal A6F
R	Abstossen		
	Das Abstossen von Lok, Triebzügen und Triebwagen ist gestattet, wenn sie mit einem Lokführer besetzt sind und mit der Luftbremse angehalten werden.		
R	Abstellen von Fahrzeugen		
	Die Annahme von Fahrzeugabstellungen im Gleis D7 ist so zu wählen, dass die Gleisfreigabe innerhalb von 10 Minuten gewährleistet ist.		

zur Vernehmlassung

Baar Lindenpark				462
Z	Abweichungen vom normalen Halteort			
	Züge mit einer Länge >140 m von Zug	Gleis 11	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal M11	

Baden				161 601
ZR	Neigung von Gleisen			
	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung	
	70	9	Turgi	
	84	12	Turgi	
R	Profil EBV O2			
	Gleise 80, 84 sind für Profil EBV O2 freigegeben.			

Bellach				311
Z	Haltepunkt Bellach			
	Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.			

Bellinzona				541/c 542 551 552
ZR	Unbegleiteter Reisezug			
	Der Lokführer eines unbegleiteten Reisezuges verlangt rechtzeitig beim Fahrdienstleiter den Fahrweg vom Abstellgleis ins Abfahrgleis.			
R	Profil EBV O2			
	Gleise 504-519, 539-540, 597, 709, 729, 736-737 sind für Profil EBV O2 freigegeben.			
R	Drehscheibe			
	In Gleis 540 sind Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern verboten.			
R	Streckencode			
	Gleise 504-519, 539, 597 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.			
R	Abstellen von Fahrzeugen			
	In Gleis 394 dürfen nur Triebfahrzeuge und/oder Triebzüge abgestellt werden.			

Bern			121 141 142 321 322 331 371 372 381
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	Die Hallengleise 1-21 und 11-31 dürfen von Fahrzeugen auf Diplort befahren werden, alle übrigen Hallengleise sind verboten (Ausrüstung mit Fangschiene).		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Bern Wyler	Gleis 22	S-Bahn-Züge länger als 100 m und mit Weiterfahrt Richtung Bern Weyermannshaus / Bern Holligen: der Zuglänge entsprechend über Halteorttafeln «1», «2», «3» vorziehen, damit Signal E2 freigelegt wird.
		<u>Gleis 25</u>	<u>S-Bahn-Züge länger als 100 m und mit Weiterfahrt Richtung Bern Weyermannshaus / Bern Holligen: der Zuglänge entsprechend über Halteorttafeln «1», «2», «3» vorziehen, damit Signal E5 freigelegt wird.</u>
R	Profil EBV O2		
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleis 765. Depot Aebimatt (T-Gruppe): Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleis T7.		

Bern Holligen			371 372 381
ZR	Abfahrt ab dem Depot oder der A-Gruppe		
	Der Lokführer meldet seine Fahrbereitschaft beim Fahrdienstleiter BZ Mitte. Die Ausfahrt ist wie folgt geregelt:		
	Von	Nach	Fahrt bei eingestellter Rangierfahrstrasse
Depot		Bern	Bis zum Signal N2
		Bümpliz Nord	Hinter das Zwergsignal 29C. Anschliessend als Rangierbewegung in die A-Gruppe
		Bern Fischermätteli	Hinter das Signal M2
		Bern Weyermannshaus	Direkt nach Bern Weyermannshaus
A-Gruppe		Bern Fischermätteli	Hinter das Signal M1 bzw. M2

ZR	Einfahrt ins Depot oder in die A-Gruppe		
	Von	Nach	Fahrt erfolgt als
	Bern	A-Gruppe	Zugfahrt direkt in die A-Gruppe.
		Depot	Zugfahrt bis zum <i>Halt</i> zeigenden Signal M2. Nach dem Halt meldet sich der Lokführer für weitere Anweisungen beim Fahrdienstleiter BZ Mitte.
	Bümpliz Nord	A-Gruppe	Zugfahrt direkt in die A-Gruppe.
		A-Gruppe und Depot	Zugfahrt bis zum <i>Halt</i> zeigenden Signal N1 bzw. N2. Anschliessend darf bei eingestellter Rangierfahrstrasse in die A-Gruppe bzw. ins Depot gefahren werden.
	Bern Fischermätteli	A-Gruppe und Depot	
	Bern Weyermanshaus	A-Gruppe und Depot	Rangierbewegung direkt in die A-Gruppe bzw. ins Depot.
R	Profil EBV O2		
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.		
R	Rangierbewegungen aus dem Depot (Gleis D1 bis D6)		
	Die Weichensignale der Handweichen 302 bzw. 304 befinden sich nach den Zwergsignalen 27B bzw. 28B. Der Rangierleiter hat bei Rangierbewegungen aus Gleis D1 bis D6 die richtige Stellung der Handweiche 302 bzw. 304 anhand des Weichensignals zu prüfen.		

Bern Weissenbühl**371**

ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung
	Gleise 703 und 704 als Rangierbewegung bis zum Signal H732.

Bern Weyermannshaus**121 321 322 331 371 372 381**

R	Profil EBV O2
	Gleise 339, 349, 359, 369, 534 379, 532, 541, 542 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Bettwiesen**761**

ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Gleise 2-42 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Tanklager Tagerschen benutzt werden (Anschlussgleise). Die Zufahrt nach Gleis 3 über Gleis 42 ist erlaubt.

Bex		211
R	Profil EBV O2	
	Gleise 40, 70, 71 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Biasca		541/a
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
von Osogna	Gleis 4	Halteort vor Zwergsignal Y12
	Gleis 5	Halteort vor Zwergsignal Y13+
	Gleis 6	Halteort vor Zwergsignal Y14
	Gleis 7	Halteort vor Zwergsignal Y15
	Gleis 8	Halteort vor Zwergsignal Y16+
	Der Lokführer meldet sich unmittelbar nach dem Halt beim Fahrdienstleiter.	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Rangierbewegungen mit Reisezugwagen von Gleis B13 nach Gleis B4 über Weichen 35 und 38 (oder umgekehrt) sind verboten.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise B2-B8, B12, B13, B52 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Streckencode	
	Gleise B2-B8, B12, B13, B52 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.	

Biel/Bienne		281 282 291 301 311 321
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Das Befahren von Gleis 1 mit Güterzügen mit mehr als 600 Tonnen Gesamtgewicht ist verboten	
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Züge aus der Depotanlage in Richtung Tüscherz und Reuchenette-Péry: Sobald das zugehörige Zwergsignal <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigt, rücken Züge aus den Gleisen 310-386, ausgenommen Gleis 337, bis zum Hauptsignal H918 vor. Reisezüge fahren als Rangierbewegung bis an den Perron.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 18, 28, 50, 55-64, 68, 79, 81, 96, 98-99, 201-203, 303-306, 320, 322, 324-325, 331-332 (exkl. Unterwerk), 333-334, 336-338, 346, 356, 386 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

R	Abstellen von Fahrzeugen
	Abzustellende Fahrzeuge sind unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.
R	Waschanlage Gleis 305
	Gleis 305 ist mit einer festen Durchlaufwaschanlage ausgerüstet. Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt als Erlaubnis, die Fahrt im Gleis 305 für Waschvorgänge zu bewegen. Will eine weitere Fahrt in das belegte Gleis 305 gelangen, muss der Fahrdienstleiter beim Rangierleiter der bereits im Gleis 305 befindlichen Rangierbewegung eine Bewilligung einholen.

Biel Produktionsanlage Ost**281 282 291 301 311 321**

ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Gefahrgutwagen Über die Weichen 71-78 (Gleise E2-E10) sind Gefahrgutwagen verboten. Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor: <ul style="list-style-type: none"> Fahrten von Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor sind in den Gleisen 18-24 verboten. Das Abstellen von Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor ist im ganzen Bahnhof verboten.
ZR	Profil EBV O2
	Gleise 19-24, 26 sind für Profil EBV O2 verboten.
R	v_{max}
	Über die Weichen 71-78 (Gleise E2-E10) gilt v _{max} 15 km/h. An der Weiche 71 wurde bei der Spitze eine Geschwindigkeitstafel gemäss I-30001, 300.2, Ziffer 2.3.5 aufgestellt.
R	Abstossen von Wagen
	Das Abstossen von Wagen ist in den Gleisen 11-15, 17 verboten.

Birmensdorf ZH**632**

ZR	Gleis 30/40 (Anschlussgleis Hastag AG)
	Das Gleis 30/40 ist gemäss Betriebsvorschriften Hastag AG für alle Fahrten freigegeben. Für Züge gilt v _{max} gemäss Fahrbegriff, für Rangierbewegungen gilt v _{max} 30 km/h.

Blausee-Mitholz**351**

R	Rangierbewegungen aus Gleis 8 und 9
	Das Weichensignal der Handweiche 3 befindet sich nach dem Zwergsignal 1A. Der Rangierleiter hat bei Rangierbewegungen aus Gleis 8 und 9 die richtige Stellung der Handweiche 3 anhand des Weichensignals zu prüfen.

Bodio		541/a
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In den Gleisen 2 und 3 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass in diesen Gleisen keine Fahrzeuge abgestellt werden.	
R	Rangierbewegung auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord (POLN)	
	Für Rangierbewegungen auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord sind folgende Bedingungen einzuhalten: <ul style="list-style-type: none"> • Bei Fahrt nach Gleis 127 sind in POLN Zugfahrten über die Weichen 93-94 in ablenkender Stellung verboten. • Bei Fahrt nach Gleis 227 sind in POLN Zugfahrten über die Weiche 92 in ablenkender Stellung verboten. 	

Brittnau-Wikon		422
R	Rangierbewegungen im nicht zentralisierten Bereich	
	Rangierbewegungen im nicht zentralisierten Bereich südlich der Entgleisungsvorrichtung 151 dürfen nur bei aufgelegter Entgleisungsvorrichtung ausgeführt werden.	

Bronschhofen AMP		761
Z	Haltepunkt Bronschhofen AMP	
	In der Fahrriichtung Wil – Weinfelden gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.	
R	Rangierbewegungen auf dem Anschlussgleis LBA	
	<p>Vorgehen für Rangierbewegungen des Rangierdienstes der Logistikbasis der Armee (mit einem Zweiwegfahrzeug) auf der Weiche 102:</p> <p>Die Zwergsignale 110A und 115B mit Dreiecksaufsatz müssen in unbeleuchtetem Zustand und die Weiche 102 in der Lage links verschlossen sein. Der Rangierdienst der LBA darf sich mit dem Zweiwegfahrzeug im Rangierfahrweg von Gleis 110 bis Gleis 115 und umgekehrt frei bewegen.</p> <p>Vorgehen für weitere Rangierbewegungen auf der Weiche 102:</p> <p>Der Rangierleiter prüft, dass keine Rangierbewegungen auf der Weiche 102 durchgeführt werden. Der Rangierleiter muss dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass die Weiche 102 frei ist und verlangt die Einschaltung der Zwergsignale 110A und 115B.</p> <p>Die Rangierbewegungen von Gleis 21 nach dem Anschlussgleis und umgekehrt werden mit Rangierfahrstrassen durchgeführt, die Zwergsignale 110A und 115B sind beleuchtet.</p> <p>Nach Abschluss der Rangierbewegung, sobald diese im Gleis 21 angelangt ist, verlangt der Rangierleiter das Ausschalten der Zwergsignale 110A und 115B beim Fahrdienstleiter, so dass die Weiche 102 wieder in der Lage links verschlossen ist.</p>	

Brugg AG		151 161 511 521
R	Profil EBV O2	
	Gleise 9, 25, C11-C16, C19-C20, D11-D15, E11-E13 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
	Die Betriebspunkte Brugg, Brugg Nord und Brugg Süd werden durch eine gemeinsame Sicherungsanlage mit durchgehenden Rangierfahrstrassen gesteuert. Aus diesem Grund werden die Rangierbewegungen zwischen diesen Betriebspunkten immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.	
R	Nichtzentralisierter Bereich	
	Weichenlokalbetrieb mit Schalter: Weichen 39, 40, 101, 102, 106, 130 und 131 werden am Lokalschalter LS1 bedient. Weichen 105, 107 und 145 werden am Lokalschalter LS2 bedient.	

Bülach		602 611
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	von Eglisau	Gleise 12 + 13 Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal B12,13: Halt vor dem letzten <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwergsignal
Z	Einfahrten von Eglisau mit Zielgleisen 45-48	
	Nach Ausfahrt aus dem Bahnhof Eglisau gibt der Lokführer eines Zuges mit dem Ziel Bülach Gleis 45, 46, 47 oder 48 dem Fahrdienstleiter das gewünschte Gleis bekannt. Nach Einfahrt in Bülach Gleis 63 erhält der Lokführer die Zustimmung zur Rangierbewegung nach dem Zielgleis 45, 46, 47 oder 48 am Zwergsignal 28C.	
Z	Ausfahrten ab den Gleisen 45-48	
	Der Lokführer meldet in den Gleisen 45-48 seine Fahrbereitschaft dem Fahrdienstleiter.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 8, 38, 45-48, 62, 80, 84, 90 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Büren an der Aare		252
Z	Bahnhof ohne Weichen	

Burgdorf		141 482 483 484
R	Profil EBV O2	
	Gleise 6, 615, 616, 617, 626, 749 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Bussnang		761
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 1 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Stadler AG benutzt werden (Anschlussgleis).	

Ebikon		461
R	Rangierbewegungen	
	Regelmässige Rangierbewegungen in den Gleisen 4-34 und 13 sind, ausser bei Störungen und Bauarbeiten, verboten.	

Eclépens		301
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 37 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Die Schweizerische Post benutzt werden (Anschlussgleis).	

Effretikon		661 702
R	Profil EBV O2	
	Gleise 25, 26, 27, 67, 97 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Neigung von Gleisen	
	Gleis	Gefälle in ‰
	91	14
	94	13
	97	2
		Richtung
		Kemptthal
		Kemptthal
		Bahnhof

Eglisau		611
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
	Zwischen Eglisau – Hüntwangen-Wil ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.	

Eidg. Magazine		781
R	Profil EBV O2	
	Gleis 802 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Einsiedeln		782
R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Emmenbrücke		422 431
ZR	Neigung von Gleisen	
	Gleis	Gefälle in ‰
	83	10
		Richtung
		Bahnhof
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Rangierbewegungen mit Reisezugwagen nach Gleis 531 sind auf Grund des Gegenbogens mit minimaler Zwischengerade ab Weiche 9 verboten.</p> <p>Das Gleis 531 hat einen Gegenbogen (R1 = -150 m, R2 = 130 m) mit minimaler Zwischengerade (7,427 m). Vorgehensweise gemäss Betriebsvorschriften Verkehr.</p>	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 23, 24, 83 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Rangierbewegungen Gleis 83	
	<p>Ohne gegenteiligen Auftrag folgen die Loks des angekommenen Zuges bzw. der voraufstellenden Rangierbewegung dem ausfahrenden Zug bzw. der wegfahrenden Rangierbewegung in Bremswegentfernung bis zum ersten Zwergsignal. Kann dem ausfahrenden Zug oder Rangierbewegung nicht unmittelbar gefolgt werden, hat der Lokführer die Zustimmung für die Rangierbewegung beim Fahrdienstleiter einzuholen.</p>	

Erstfeld		531/a
ZR	Neigung von Gleisen	
	Gleis	Gefälle in ‰
	A68	15
		Richtung
		Rynächt
Z	Weiterfahrt der Züge bis Erstfeld bei Evakuierung des GBT	
	<p>Um die rasche Evakuierung der im GBT stehenden Züge zu ermöglichen, können Züge, die sich zwischen Altdorf und Rynächt befinden (inkl. Züge, die aus dem GBT evakuiert wurden), nach quitungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnummer wird verzichtet.</p>	

R	Rangieren und Vorheizen von Dampflokomotiven «Historic» in Gleis C5
	<p>Zum Vorheizen der Dampfloks steht in Gleis C5 ein 33 Meter langer, eingedeckter Abschnitt ausserhalb der Lokremise zur Verfügung. Es ist kein Prellbock vorhanden. Zur Sicherung des Gleisabschlusses ist am Ende ein Doppelhemmschuh anzubringen.</p> <p>Während den Arbeiten an Dampflokomotiven in Gleis C5 wird der betroffene Bereich mit Trassierband abgesperrt.</p>
R	Profil EBV O2
	Gleise A22-A25, A33-A40, A58, A68 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Streckencode
	Gleise A22-A25, A33-A40, A58, A68 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.
Fdl	Einfahrtsignale mit Notbedienung auf <i>Fahrt</i> stellen
	Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrtsignale A11/A12 erst mit einer Notbedienung auf <i>Fahrt</i> stellen, wenn der Zug vor diesen Signalen angehalten hat.
Fdl	Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ)
	<p>Für den Lösch- und Rettungszug (LRZ) ist die Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal Richtung Rynächt nach den Prozessen für den KGB gestattet, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • es liegt ein bestätigtes Ereignis mit Gefahr für Personen im GBT vor • in Rynächt stehen alle Züge und Rangierbewegungen still • die Fahrstrasse für den LRZ ist bis ins Wendegleis in Rynächt eingestellt bzw. gesichert • die Einfahrkontrolle für den LRZ ist positiv

Etzwilen**732 771**

R	Profil EBV O2
	Gleis 5 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Feuerthalen**771**

Z	Einfahrt bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppensignal
	Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

Frauenfeld**741**

ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Gleis 701 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).

Fribourg/Freiburg		121 255 261
R	Profil EBV O2	
	Gleise 8, 202, 203, 204, 205, 310, 402, 403, 404 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	In den Gleisen 8, 310 und 402-404 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.	
R	<u>Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand</u>	
	<p><u>Die Distanz zwischen den Gleisachsen der Gleise 205 und 206 (5m) entspricht nicht dem im I-30001, 300.4, Ziffer 4.2 vorgeschriebenen Abstand ACTS.</u></p> <p><u>Der Rangierleiter stellt sicher, dass vor der Durchführung von Rangierbewegungen in diesen Gleisen keine Verladearbeiten stattfinden.</u></p>	

Frick		511
R	Profil EBV O2	
	Gleise 45 (bis zum Senksignal), 55 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Frutigen		351 391
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	<p>Gleise 931-933 als Rangierbewegung bis zum Signal E431.</p> <p>Gleise 981-983 als Rangierbewegung bis zum Signal D8.</p>	
ZR	Gleis 8 – 438	
	<p>Die Annahme von Fahrten in Frutigen ist so zu wählen, dass Fahrten der Intervention von und nach dem EIZ innerhalb von 7 Minuten in alle Richtungen gewährleistet sind.</p> <p>Um im Ereignisfall die Weiche 60 für zeitkritische Ausfahrten der Intervention freizulegen, ist hinter das Zwergsignal 8A zu fahren. Nach Verständigung durch den Fahrdienstleiter ist unbegleitetes Schieben als Rangierbewegung mit Schritttempo von Gleis 438 nach Gleis 8-113/2138 – 113/213 zugelassen.</p>	

R	Gleisbögen mit Radien < 135 m
	Gleis 933: minimaler Radius = 115 m
R	Profil EBV O2
	Gleise 343, 456, 901, 902, 911, 912 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	v_{max} Hallen Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ)
	In der Halle Erhaltung (Gleise 963, 964 und 965) sowie in der Halle Intervention (Gleise 972 <u>971</u> , 974 <u>972</u> und 983) ist gilt v _{max} 5 km/h zulässig .

zur Vernehmung

Gampel-Steg		221
R	v_{max}	
		Über die Gleiswaage in Gleis 41 gilt v _{max} 10 km/h.
Gettnau		493
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
		Gleis 83 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Makies AG benutzt werden (Anschlussgleis).
Gilly-Bursinel		111
R	Abstellen von Fahrzeugen	
		Gleis 2 ist für das Abstellen von Fahrzeugen verboten.
Gisikon-Root		461
R	Gleis P1 (Anschlussgleis Papierfabrik Perlen)	
		Die Zustimmung zur Einfahrt von Gleis P1 nach Gleisen 2 und 3 wird mit dem Einfahrsignal E75 erteilt. Im Störfall kann dies auch mittels Hilfssignal erfolgen.
Gland		111
R	v_{max}	
		Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v _{max} 10 km/h.
R	Verkehrsregelungsanlage «Ballastière»	
		Der Rangierleiter schaltet die Anlage per Funk oder mit Vierkantschlüssel ein. Die Anstosspunkte sind per Merktafel für Impulsempfänger angegeben. Da keine Gleisschlaufe für Impulsempfänger vorhanden ist, fehlt die Merktafel «Ende Gleisschlaufe für Impulsempfänger».
Glarus		751
R	Profil EBV O2	
		Gleis 73 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Glattbrugg		171 611
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 85 und 86 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Tankanlage Rümlang benutzt werden (Anschlussgleis).	
R	Profil EBV O2	
	Gleis 58 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Glovelier		292
R	V_{max}	
	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v _{max} 10 km/h.	
Fdl	Kreuzungen mit Reisezügen	
	Kreuzung zwischen zwei Reisezügen: Der Zug von St-Ursanne hat als erster auf Gleis 1 einzufahren (Grund: Barriere beim Perronzugang).	
	Kreuzung eines Reisezuges mit einem Zug einer anderen Zuggattung: Der Reisezug hat auf Gleis 2 einzufahren, der Zug der anderen Zuggattung verkehrt über Gleis 3.	

Goppenstein		351
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis A85, A84 und A93-A83 (bis 06.09.2026) / In Gleis A83-A85 (ab 07.09.2026) dürfen Autotunnelzüge bis max. 590 t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe unmittelbar vor Prellbock abgestellt werden. Es ist als Zugfahrt oder Rangierbewegung bis an den Prellbock zu fahren.	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise A84, A85 und A93 (bis 06.09.2026) / Gleise A83-A85 (ab 07.09.2026) sind für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge verboten (ausgenommen Autotunnelzüge).	
Z	Abfahrerlaubnis Gleise A83 – A85	
	Autotunnelzügen wird die Abfahrerlaubnis durch das Verladepersonal erteilt.	
Z	Melden des Abschlusses der Zugvorbereitung im Autoverlad	
	Der Fahrdienstleiter oder das Verladepersonal kann für Autotunnelzüge die Meldung des Abschlusses der Zugvorbereitung verlangen: <ul style="list-style-type: none"> • bei Abweichungen vom Sollfahrplan (vorzeitiges / verspätetes Verkehren) • an Verkehrstagen mit Verkehren von > 4 Autotunnelzügen pro Std/Richtung • bei Verladeproblemen (Grossraumfahrzeuge, Pannenfahrzeuge usw.) Die temporäre Meldung kann für einen oder mehrere Züge verlangt werden und ist gegenseitig abzusprechen.	

Göschenen		531/a 541/a
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 4, 5, 6, 35, 45, 46, 64, 65, 75, 84 und 85 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit ASTRA benutzt werden (Anschlussgleis).	

Gossau SG		711 742
R	Profil EBV O2	
	Gleise 7, 40, 41, 46, 50, 57, 58, 66 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Gümligen		322 331
Fdl	Betriebsartenumschaltung	
	Die Betriebsartenumschaltung $v_{\text{tief}} \rightarrow v_{\text{hoch}}$ ist nur zulässig, wenn keine Rangierbewegungen oder abgestellte Fahrzeuge im Wirkungsbereich vorhanden sind. Ebenfalls dürfen keine Fahrten mit Hilfssignal oder Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Signalen stattfinden.	

Güttingen		771
Z	Einfahrt bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppensignal	
	Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.	

Gwatt		322
R	Rangierbewegungen 4-34	
	Rangierbewegungen von Gleis 4 nach 34 und umgekehrt müssen bei dunkelgeschalteten Zwergsignalen ausgeführt werden.	

zur Vernehmung


Ins		381
ZR	Profil EBV O2	
	Gleis 1 ist für Profil EBV O2 verboten.	

Interlaken Ost		361
R	Profil EBV O2	
	Gleise 324, 333, 354, 431-437 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Rangierbewegungen in den nicht zentralisierten Bereichen «Güteranlage» und «Werkstätte Bönigen»	
	<p>Übergangspunkte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof ↔ Güteranlage: Weiche 26 für Gleis 324, Weiche 28 für Gleis 333 • Güteranlage ↔ Werkstätte: Bahnübergang Geissgasse 	
R	Rangierbewegungen nach und von der Werkstätte Bönigen	
	<p>Fahrzeugüberführungen nach der Werkstätte Bönigen werden im Gleis 9 (Areal Werkstätte Bönigen) abgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • an VP15 von 06:30 bis 11:30 und von 12:15 bis 15:30 Uhr hat der Rangierleiter vor der Fahrt nach Gleis 9 mit dem Rangierteam Werkstätte Bönigen (Telefon 058 327 46 36) Kontakt aufzunehmen. • während den übrigen Zeiten und an Wochenenden darf ohne Verständigung nach Gleis 9 gefahren werden. <p>Fahrzeuge ab der Werkstätte Bönigen dürfen unter Beachtung der Weichenstellungen bis vor den Bahnübergang Geissgasse vorgezogen werden.</p>	
R	Rangierbewegungen von und nach Gleis 35	
	Bei Rangierbewegungen von und nach Gleis 35 ist eine Beschleunigung mit angetriebenen Achsen im Bereich der Brückendilatation nach Möglichkeit zu vermeiden. Rangierbewegungen, welche im Gleis 35 die Fahrtrichtung wechseln, haben den Halteort entsprechend zu wählen.	
R	Strassenbahnbereich	
	<p>Der Strassenbahnbereich befindet sich von km 29.094-29.112 beim BUe Geissgasse. Es sind keine Vor-, Anfangs- und Endsignale für den Strassenbahnbereich vorhanden. Der BUe Geissgasse ist bahnseitig auf beiden Seiten mit Strassenbahnsignalen signalisiert. Diese Signale bilden zugleich die Grenzen des Strassenbahnbereichs, wobei das Signal in der Gegenrichtung das Endsignal bedeutet.</p> <p>Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> v_{\max} 10 km/h.</p>	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge Werkstätte Bönigen	
	Das Befahren der Weichen 4 und 8 in Lage links ist für den TGV verboten.	

Interlaken West		361
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Fahrzeugbedingt sind Zugfahrten mit ICE4 aus der Güteranlage (ab Ausfahrtsignal B23) Richtung Därligen verboten.	
R	Befahren der Weiche 16 bzw. Weiche 23	
	Das Befahren der Weiche 16 sowie der Weiche 23 in Stellung nach Weiche 24 darf nur erfolgen, wenn die EV 30 abgeklappt ist. Das Umlegen der EV 30 ist beim Fahrdienstleiter zu verlangen.	

Islikon		741
ZR	Zufahrt zum Stamm- und Anschlussgleis Firma Schweizer Zucker AG	
	Für ankommende Züge Rickenbach-Attikon – Islikon gilt als Zustimmung zur Rangierbewegung das Fahrt zeigende Zwergsignal 10A bzw. 9A.	



Kandersteg		351
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis 13, 14, 15, 56 und 57 dürfen Autotunnelzüge bis max. 590 t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe unmittelbar vor Prellbock abgestellt werden. Es ist als Zugfahrt oder Rangierbewegung bis an den Prellbock zu fahren.	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 7, 45, 56 und 57 sind für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge verboten (ausgenommen Autotunnelzüge).	
Z	Abfahrerlaubnis Gleise 55-57	
	Autotunnelzügen wird die Abfahrerlaubnis durch das Verladepersonal erteilt.	
Z	Melden des Abschlusses der Zugvorbereitung im Autoverlad	
	Der Fahrdienstleiter oder das Verladepersonal kann für Autotunnelzüge die Meldung des Abschlusses der Zugvorbereitung verlangen: <ul style="list-style-type: none"> • bei Abweichungen vom Sollfahrplan (vorzeitiges / verspätetes Verkehren) • an Verkehrstagen mit Verkehren von > 4 Autotunnelzügen pro Std/Richtung • bei Verladeproblemen (Grossraumfahrzeuge, Pannenfahrzeuge usw.) Die temporäre Meldung kann für einen oder mehrere Züge verlangt werden und ist gegenseitig abzusprechen.	
R	Einschränkung Gleis 25 (Senkanlage)	
	Das Befahren von Gleis 25 ist nur für das Zustellen bzw. Abholen von Fahrzeugen in und aus Gleis 25 sowie in Notfällen gestattet. Der Rangierleiter hat den Fahrweg nach/via Gleis 25 explizit zu verlangen.	

Kerzers		252 381
Z	<u>Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln</u>	
		<u>Begriff</u> <u>Halteort</u> <u>Bedeutung</u> Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 9 ist für Streckentriebfahrzeuge und vierachsige Reisezugwagen verboten.	

Konolfingen		331 484
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	In Gleis 1 westlich des Schaltpostens sind Rangierbewegungen nur erlaubt, wenn sich keine Reisenden auf dem schmalen Perron zwischen Gleis 1 und Gleis 2 befinden. Verladearbeiten westlich des Schaltpostens sind verboten.	

Kreuzlingen		761 771 772
R	Profil EBV O2	
	Gleise 34, 41 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

zur Vernehmung

La Conversion		121
Z	Verständigung	
	Steht auf Gleis 1 oder 2 ein startender Zug oder ein Zug, für welchen die Fahrstrasse aufgelöst wurde, zur Abfahrt bereit, muss der Fahrdienstleiter, vor dem auf <i>Fahrt</i> stellen des Ausfahrsignals den Lokführer des Zuges, der nicht abfahren darf, darüber quittungspflichtig verständigen.	
Lalden		351
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleise 4, 5: minimaler Radius = 99 m.	
Landquart		642
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	von Bad Ragaz	Gleis 1 Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrsignal C1, 2: Halt vor dem Zwergsignal 23B
R	Rangierbewegungen Normalspur	
	Der Rangierleiter verlangt den Fahrweg für Normalspur beim Fahrdienstleiter SBB, ausgenommen sind Fahrten über die Durchschneidung RhB (Rangiersignale V3-V5). Diese sind beim Fahrdienstleiter RhB zu verlangen.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise S1, S2, S11 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Langenthal GB		141 493
R	Radius Ablaufberg	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	250 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  ». Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 250 m beträgt.
R	Ablaufberg: Ablauf ohne bediente Handbremse	
	Abläufe von Wagen und Wagengruppen bis maximal 8 Achsen sind ohne bediente Handbremse zugelassen.	
Langenthal Süd		493
Z	Bahnhof ohne Weichen	

Langnau			331 332 483
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Reisezüge	Gleis 3	Sofern möglich Halt entlang der Perronrampe vermeiden

Lanzenhäusern			372
Z	Bahnhof ohne Weichen		

Laufenburg			601
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Koblenz	Gleise 2-4	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrsignal C43: Halt vor dem letzten <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwergsignal
	von Sisseln	Gleise 2-4	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrsignal B33: Halt vor dem letzten <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwergsignal

Lausen			411
R	Verlad ACTS-Wagen in den Gleisen 37-47		
	<p>Um signalmässige Zugfahrten über Weiche 42 zu ermöglichen, ist entlang des Gleises 47 zwischen Zwergsignal 47A und Zwergsignal 46A (Gleis 46) eine Bodenmarkierung mit gelbem Text: (Verbot für Holz-/ACTS-Umschlag) angebracht.</p> <p>Gleis 46 ist dauernd gesichert. Weil es sich um ein Gleis nach dem Übergang, in den nicht zentralisierten Bereich handelt, ist durch den Fahrdienstleiter eine Sicherung im Übergabegleis vorzunehmen. Das Gleis 46 ist durch den Rangierleiter beidseits mit Haltsignal zu decken.</p> <p>Muss das Gleis 46 befahren werden, hat sich der Rangierleiter zu vergewissern, dass im Gleis 47 keine Verladearbeiten stattfinden. Anschliessend meldet er dem Fahrdienstleiter, dass die Sicherung Gleis 46 aufgehoben werden kann. Der Fahrdienstleiter hebt die Sicherungsmassnahmen für Gleis 46 auf und erteilt dem Rangierleiter die Zustimmung zur Fahrt nach Gleis 46. Der Rangierleiter entfernt das/die Haltsignal(e).</p> <p>Nach Verlassen von Gleis 46 verlangt der Rangierleiter beim Fahrdienstleiter die erneute Sicherung von Gleis 46 und bringt das/die Haltsignal(e) wieder an.</p>		
R	Sichern von Fahrzeugen in Gleis 76		
	In Gleis 76 dürfen auf Grund des verwendeten Schienenprofils nur die grünen Hemmschuhe mit einer Laschenweite von 80 mm eingesetzt werden.		
R	Profil EBV O2		
	Gleis 96 ist bis zum Gittertor der IKEA für Profil EBV O2 freigegeben.		

Lenzburg		151 436 521
R	Zustimmung zur Rangierbewegung	
	Rangierbewegungen von Gleis 58 nach den Gleisen 50-57, K21-K41 und umgekehrt müssen in jedem Fall durch den Rangierleiter beim Fahrdienstleiter angefordert werden. Der Fahrdienstleiter stellt den Fahrweg ein und erteilt die Zustimmung zur Fahrt mündlich. (Weichen 71-85 sind nicht zentralisiert).	
R	Profil EBV O2	
	Gleis 58 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Les Hauts-Geneveys		272
R	Grundsatz	
	Auf den Gleisen 1 und 2 in Richtung Les Geneveys-sur-Coffrane muss sich das Triebfahrzeug talseitig befinden und die Anhängelast muss mit der Luftbremse gebremst werden.	
R	Stromabnehmer	
	Bei elektrischen Triebfahrzeugen nach Gleis 4 ist ausnahmslos der Stromabnehmer Seite La Chaux-de-Fonds zu verwenden.	

Lindenholz		493
Z	Haltepunkt Lindenholz	
	Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.	

Linthal		751
R	Profil EBV O2	
	Gleis 71 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	


Locarno		551
R	Profil EBV O2	
	Gleis 5 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Lugano Vedeggio		542
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Der Gleisabschnitt A11-A21 (Einfahrtsignal bis Weiche 3) darf nur mit Rangierbewegungen befahren werden deren Lok gegen das Einfahrtsignal eingereiht ist. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeuge in den Gleisen A11-A21 abzustellen.	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	alle Züge	Gleise A3/A4 Halteort vor dem Profil der letzten Weiche

Luzern		332 422 431 453 461 532
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis 522 ist das Abstellen von Reisezugwagen mit Aussenschwingtüren verboten. In den Gleisen 429 und 430 auf der Höhe der markierten Felder der Eingleisstelle ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.	
R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleise 429-430, 577-578, 663-665.	
R	Abstossen von Wagen	
	Das Abstossen von Wagen von und nach PB sowie von und nach 500er und 900er Gleisgruppen ist verboten.	
R	Nachfahren in Kopfbahnhöfen	
	Ohne gegenteiligen Auftrag folgen die Loks des ankommenden Zuges bzw. die Spitzenpendel/Spitzentriebzüge dem ausfahrenden Zug oder der Rangierbewegung in Bremswegentfernung bis zum ersten Zwergsignal. Für ankommende Spitzenwagen, die abgehängt und zurückgestellt werden, gilt das gleiche Vorgehen. Können die Fahrzeuge dem ausfahrenden Zug oder der Rangierbewegung nicht unmittelbar folgen, hat der Rangierleiter die Zustimmung für die Rangierbewegung beim Fahrdienstleiter einzuholen.	
R	Stehenlassen der Lok	
	Hat der Lokführer in seiner Einteilung den Vermerk «Lok stehen lassen», so darf das Triebfahrzeug erst verlassen werden, wenn dasselbe bzw. die Zugspitze abgekuppelt ist. Trifft kein Rangierer zum Abkuppeln ein, verständigt der Lokführer den Fahrdienstleiter.	
R	Waschanlage Gleis 305	
	Gleis 305 ist mit einer Portalwaschanlage ausgerüstet. Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt als Erlaubnis, die Fahrt im Gleis 305 für Waschvorgänge zu bewegen. Will eine weitere Fahrt in das belegte Gleis 305 gelangen, muss der Fahrdienstleiter beim Rangierleiter der bereits im Gleis 305 befindlichen Rangierbewegung eine Bewilligung einholen.	

Lyss		252 321
R	Profil EBV O2	
	Gleise 34, 64, 84, 94 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	v _{max}	
	Ab Weiche 30 Richtung Gleise D1-D4 gilt v _{max} 10 km/h.	

zur Vernehmung

Oberburg		483 484
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 1 ist für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge verboten.	
ZR	Umlad von ACTS-Containern	
	Für den Umlad von ACTS-Containern in Gleis 5 muss Gleis 6 nicht gesichert werden.	
ZR	v_{max}	
	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v _{max} 10 km/h.	
Z	Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis	
	Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis von Seite Burgdorf ist die Geschwindigkeitsschwelle entgegen der <i>Merktafel für Geschwindigkeitsschwelle</i>  beim Einfahrsignal A123 / A223. Der Fahrdienstleiter hat den Lokführer vor dem auf <i>Fahrt</i> stellen des Einfahrsignals A123 / A223 quittungspflichtig über die besetzte Einfahrt und die Geschwindigkeitsschwelle beim Einfahrsignal zu verständigen. Die Merktafel am Vorsignal A*831 / A*832 ist durch den Lokführer nicht zu beachten.	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	Gleise 23 – 28 (Werkstätte): der dem Hallentor am nächsten abgestellte Wagen ist mit Feststellbremse und einem Hemmschuh Seite Halle zu sichern. Gleise 54 und 70: abgestellte Wagen sind mit Feststellbremse und einem Hemmschuh Seite Burgdorf zu sichern.	
R	Rangierbewegungen aus Gleis 71 bis 74	
	Das Weichensignal der Handweiche 52 befindet sich nach dem Zwergsignal 27C. Der Rangierleiter hat bei Rangierbewegungen aus den Gleisen 71-74 die richtige Stellung der Handweiche 52 anhand des Weichensignals zu prüfen.	

Oberglatt		611 612
R	Profil EBV O2	
	Gleis 13 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Oberriet		721
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	In den Gleisen 22-2-52, 71-81 und 72-82 sind im Normalbetrieb Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen verboten. In folgenden Fällen sind in diesen Gleisen Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen zugelassen: <ul style="list-style-type: none"> • bei Störungen und Ereignissen • bei Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB 	

Olten		141 142 151 411 421 422	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Wendezüge mit einer Länge 140-150 m von Süden/ Westen	Gleis 1	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal M1
	Züge mit einer Länge >375 m von Süden/ Westen	Gleise 2 und 3	Halteort bei Halteorttafel «4»
	Wendezüge mit einer Länge 55-75 m von Norden/ Osten	Gleis 71	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal T71
Z	Richtungssignale Begriff R		
	Zur Orientierung des Personals über eine nach Olten RB eingestellte Fahrstrasse wird an den Richtungssignalen der Buchstabe «R» signalisiert.		
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen		
	Auf den Abschnitten Olten Hammer – Olten – Olten RB ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.		
R	Rangierbewegung Olten – Olten RB		
	Bei Rangierbewegungen vom zentralisierten Bereich Olten in den nicht zentralisierten Bereich Olten RB liegt die Grenze zwischen diesen zwei Bereichen beim Rangierhaltsignal V 598. Bei <i>Halt</i> zeigendem Rangiersignal V 598 kann der Lokführer mit dem RStw 3 über GSM-R 1310 Verbindung aufnehmen.		
R	Profil EBV O2		
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

Olten Hammer		311
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
	Auf den Abschnitten Olten Hammer – Olten – Olten RB ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.	
R	Profil EBV O2	
	Die Gleise 1, 6, 7, 8, 9 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleis C10: minimaler Radius = 73 m. Gleis C18: minimaler Radius = 108 m.	

Olten RB		151 411 421 422	
ZR	Verantwortung Weichenstellen		
	Während den Öffnungszeiten des Anlageteils Olten RB: <ul style="list-style-type: none">dürfen Rangierbewegungen von Seite Rangierstellwerk 1 nur in Absprache mit dem Fahrdienstleiter Stellwerk 3 ausgeführt werdendürfen Weichen (inkl. Handweichen) nur durch ausgebildete und geprüfte Mitarbeitende von der Infrastruktur bedient werden <u>(ausgebildete und geprüfte Mitarbeitende ausserhalb von Infrastruktur dürfen Handweichen nur in Zustimmung mit dem Fahrdienstleiter Stellwerk 3 bedienen).</u>		
ZR	Sicherung mit Hemmschuhen		
	Werden Hemmschuhe zur Sicherung von Zügen oder Zugteilen verwendet, sind die Hemmschuhe beidseitig aufzulegen um die Last Seite West und Seite Ost/Nord gegen das Entlaufen zu sichern.		
Z	Abfahrerlaubnis in Sonderfällen		
	Abgehende Züge Richtung Süd und West erhalten die Abfahrerlaubnis via GSM-R.		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Westen	Gleise E4, G1 und G4	Halteort vor dem Profil der Weichenstrasse
	von Hauenstein / Läufe fingen	Gleis E4	Halteort nach den Vorschriften «Beschränkt ausnützbare Gleis»
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen		
	Auf den Abschnitten Olten Hammer – Olten – Olten RB ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.		
R	Rangierbewegung Olten – Olten RB		
	Bei Rangierbewegungen vom zentralisierten Bereich Olten in den nicht zentralisierten Bereich Olten RB liegt die Grenze zwischen diesen zwei Bereichen beim Rangierhaltsignal V 598. Bei <i>Halt</i> zeigendem Rangiersignal V 598 kann der Lokführer mit dem RStw 3 über GSM-R 1310 Verbindung aufnehmen.		
R	v _{max}		
	In der F-Gruppe gilt v _{max} 15 km/h.		
R	Profil EBV O2		
	Sämtliche Gleise, inkl. Industriewerk, sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

Otelfingen Golfpark		171
Z	Haltepunkt Otelfingen Golfpark	
	Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.	

Othmarsingen		151 436 521
R	Profil EBV O2	
	Gleis 16 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Rothrist – Burgdorf – Mattstetten		141
ZR	Selbstrettung Tunnel Thunstetten Nord / Süd	
	<p>Die Tunnel Thunstetten Nord / Süd bestehen aus zwei getrennten Doppelspurröhren, welche mit 2 Schiebetüren verbunden sind. Diese Türen sind weder verschlossen noch überwacht. Daher sind für die Einleitung von Sofortmassnahmen bzw. die Sicherung bei Alarm / Betriebsstörung die Gleise 361 und 461 und 755-756 und 855-854 als durchgehend vierspurig geführter Tunnelabschnitt zu betrachten.</p> <p>Auf <i>Fahrt auf Sicht</i> darf verzichtet werden, wenn beide Tunnelröhren kontrolliert wurden.</p>	
Z	CAB-Fahrerlaubnis	
	<p>Erhält der Lokführer eines nicht auf die Strecke mit Führerstandssignalisierung verkehrenden Zuges eine CAB-Fahrerlaubnis, hält er den Zug sofort an. Der Lokführer verständigt den Fahrdienstleiter und führt einen Fahrzeugreset durch.</p>	
(Lausanne) – Daillens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F		201
ZR	Zulassung von Fahrzeugen	
	<p>Auf der Strecke (Lausanne)-Daillens-Vallorbe-Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebzüge der Bauart TGV 2N2 	
Puidoux – Vevey		231
R	Neigung von Gleisen	
	<p>Wegen starker Neigung ist es auf dem Streckengleis 301 verboten, Wagen abzuhängen oder sie in Richtung Anschlussgleis Le Verney abzukreuzen. Diese Manöver sind immer im Bahnhof Puidoux auszuführen.</p>	
R	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Le Verney» (km 07.065)	
	<p>Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 07.065 (W101) darf nur von Puidoux als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 101 ist in Dokumentation D PUI.00 beschrieben.</p> <p>Der Schlüssel für die Bedienung der Weiche 101 befindet sich im Kasten auf dem Perron zu Gleis 3 in Puidoux.</p>	

Monthey – Le Bouveret		232
R	Zufahrt zu Anschlussgleisen auf der Strecke «CABV» (km 09.088) und «AGIP» (km 10.090)	
	<p>Die Zufahrt zu Anschlussgleisen km 09.088 (W51) und km 10.090 (W101) darf nur von Monthey als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weichen 51 und 101 ist in Dokumentation D MTH.00 beschrieben.</p> <p>Der Schlüssel für die Bedienung der Weichen 51 und 101 befindet sich in Monthey, im Kasten zwischen den Gleisen 3 und 4 Richtung Le Bouveret.</p>	

Murten/Morat – Galmiz		252
R	Zufahrt zu Nebengleisen auf der Strecke in Muntelier (km 79.133)	
	<p>Die Zufahrt zu Nebengleisen km 79.133 (W102) darf nur von Murten/Morat als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 102 ist in Dokumentation D MRT.00 beschrieben.</p>	

Estavayer-le-Lac – Cugy		261
R	Zufahrt zu Anschlussgleisen auf der Strecke «Siporex» (km 19.470) und «Sévaz» (km 20.030)	
	<p>Die Zufahrt zu Anschlussgleisen km 19.470 (W51) und km 20.030 (W101) darf nur von Estavayer-le-Lac als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weichen 51 und 110 ist in Dokumentation D EST.00 beschrieben.</p>	

Payerne – Grolley		261
R	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Tanklager Léchelles» (km 38.025)	
	<p>Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 38.025 (W110) darf nur von Grolley als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 110 ist in Dokumentation D GRO.00 beschrieben.</p>	
R	Zufahrt zum Nebengleis auf der Strecke in der Haltestelle Cousset (km 31.609)	
	<p>Die Zufahrt zum Nebengleis km 31.609 (W105) darf nur von Payerne als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 105 ist in Dokumentation D PAY.00 beschrieben.</p>	

Auvernier – Bôle		271
R	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Cottendart» (km 07.690)	
	<p>Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 07.690 (W101) darf nur von Auvernier als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 101 ist in Dokumentation D CLB.00 beschrieben.</p> <p>Der Schlüssel für die Bedienung der Weiche 101 befindet sich im Kasten bei Ausfahrtsignal 26C3 in Auvernier.</p>	
La Chaux-de-Fonds – Les Hauts-Geneveys		271 272
Z	Rückkehr der nichtgekuppelten Schiebelok	
	<p>Endet der Schiebedienst einer nicht gekuppelten Schiebelok auf der Strecke darf diese unter nachfolgenden Bedingungen nach La Chaux-de-Fonds zurückfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei km 28.000 (Eingang Tunnel Mont-Sagne) hat die Schiebelok anzuhalten. • Nach dem Führerstandwechsel darf die Schiebelok ohne weitere Verständigung die Zugfahrt in Richtung La Chaux-de-Fonds aufnehmen. • Für die Einfahrt in La-Chaux-de-Fonds ist das Einfahrtsignal zu beachten. 	
La Chaux-de-Fonds – Renan BE		281
Z	Rückkehr der nichtgekuppelten Schiebelok	
	<p>Endet der Schiebedienst einer nicht gekuppelten Schiebelok auf der Strecke darf diese unter nachfolgenden Bedingungen nach La Chaux-de-Fonds zurückfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei km 76.425 (Eingang Tunnel des Crosettes) hat die Schiebelok anzuhalten. • Nach dem Führerstandwechsel darf die Schiebelok ohne weitere Verständigung die Zugfahrt in Richtung La Chaux-de-Fonds aufnehmen. • Für die Einfahrt in La-Chaux-de-Fonds ist das Einfahrtsignal zu beachten. 	
Grenchen Nord – Moutier		291
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge mit elektrischer Vorspannlok • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB • Fahrten für Hilfeleistungen • Einsatz- und Übungsfahrten des LRZ 	

Courfaivre – Bassecourt		292
Z	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «BKW» (km 92.449)	
	<p>Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 92.449 (W101) darf als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen.</p> <p>Die Weiche 101 ist verschraubt. Ihre Bedienung darf nur durch den technischen Dienst erfolgen.</p>	
Solothurn – Oensingen		311
Z	CAB-Fahrerlaubnis	
	<p>Erhält der Lokführer eines nicht auf die Strecke mit Führerstandssignalisierung verkehrenden Zuges eine CAB-Fahrerlaubnis, hält er den Zug sofort an. Der Lokführer verständigt den Fahrdienstleiter und führt einen Fahrzeugreset durch.</p>	
Spiez – Heustrich		322
ZR	Selbstrettung Hondrichtunnel	
	<p>Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30001:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handlauf (ohne Alarmauslösung) • Fluchtweg markiert • Hilfsbeleuchtung / Dauerbeleuchtung 	
Spiez – Brig		322 351
Z	Schlechte Adhäsionsverhältnisse	
	<p>Wenn Lokführer schlechte Adhäsionsverhältnisse feststellen, melden sie dies dem Fahrdienstleiter. Dieser verständigt den Dispatcher.</p> <p>Der Dispatcher meldet die schlechten Adhäsionsverhältnisse den EVU. Diese veranlassen, wenn notwendig, die Verstärkung der Traktionsmittel an Zügen Spiez-Brig in Einfachtraktion mit folgenden Anhängelasten:</p> <p>4-achsige Lok = 400 t 6-achsige Lok = 600 t</p> <p>Sobald sich die Witterungsverhältnisse bessern, werden die EVU durch den Dispatcher entsprechend verständigt.</p>	

Frutigen – Brig		351
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge mit elektrischer Vorspannlok • Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB • Fahrten für Hilfeleistungen • Einsatz und Übungsfahrten des LRZ 	

Goppenstein – Brig		351
Z	Brandausbruch am Bahnkörper	
	<p>Um bei einem Brand das Ausbreiten des Feuers durch den Fahrtwind möglichst zu vermeiden, beträgt die v_{\max} über den betroffenen Abschnitt 50 km/h. Der Fahrdienstleiter ordnet die Geschwindigkeitsermässigung an.</p>	

Goppenstein – Hohtenn		351
ZR	Selbstrettung Mittelgrabentunnel II und Hohtenntunnel	
	<p>Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30001:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handlauf (ohne Alarmauslösung) • Fluchtweg markiert • Hilfsbeleuchtung / Dauerbeleuchtung • Querverbindung zum anderen Streckengleis <p>Für die Einleitung von Sofortmassnahmen bzw. die Sicherung bei Alarm / Betriebsstörung sind die Gleise 151-153 und 251-253 als durchgehend doppelspurig geführter Tunnelabschnitt zu betrachten.</p> <p>Eine allfällig vorgeschriebene <i>Fahrt auf Sicht</i> darf erst aufgehoben werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Freigabe beider Streckengleise durch die Interventionsdienste erfolgt, oder • der Lokführer der alarmauslösenden Fahrt bestätigt, dass keine Personen den Zug verlassen haben. 	

Interlaken Ost – Interlaken West		361
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<ul style="list-style-type: none"> • Streckenklasse D2: zulässig • Streckenklasse D3: nur 1 Fahrzeug pro Zug/Rangierbewegung zulässig 	


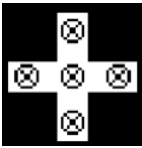

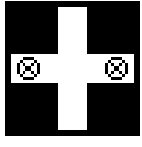
Interlaken Ost – Spiez		361
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	ICE4 (BR 412/812) dürfen nur nach Zugreihe A verkehren.	

Spiez – Zweisimmen		362
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<ul style="list-style-type: none"> • Streckenklasse D2: zulässig • Streckenklasse D3: nur 1 Fahrzeug pro Zug/Rangierbewegung zulässig 	

Bern Holligen – Belp – Thun		371
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<ul style="list-style-type: none"> • ICE4 (BR 412/812) dürfen nur nach Zugreihe A verkehren. • RABe 528 dürfen maximal in Dreifachtraktion verkehren. 	

Bern Fischermätteli – Schwarzenburg		372
Z	Sicherungsanlagen	
	Automatischer Block ohne Zugschlusskontrolle.	
Z	Weiterfahrt nach einer Zugtrennung	
	Bei einer Zugtrennung darf mit dem ersten Teil des Zuges auch bei <i>Fahrt</i> zeigendem Einfahrsignal nur in den nächsten Bahnhof eingefahren werden, wenn der Fahrdienstleiter verständigt worden ist und dieser die Zustimmung erteilt hat. Vor dem Erteilen der Zustimmung hat der Fahrdienstleiter das betroffene Streckengleis durch Einschalten der Streckensperre zu sichern.	
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	ICN dürfen nur in Einfachtraktion verkehren. Triebfahrzeuge mit mehr als 3 starren Achsen sowie RAe 2/4 1001, Ae 610 und BLS Ae 6/8 sind verboten.	

Köniz – Schwarzenburg		372
ZR	Örtliche Bedienung der Weichen mit Weichenschlüssel	
	<p>Beginn und Ende der örtlichen Bedienung der Weichen mit Weichenschlüssel sind mit dem Fahrdienstleiter abzusprechen.</p> <p>Die Weichenschlüsselkasten befinden sich in Köniz, Gasel und Mittelhäusern am Schaltposten, in Niederscherli am Mast Nr. 18 und in Schwarzenburg am Mast Nr. 26 vis-à-vis Güterschuppen und beim Schaltposten.</p>	

	Zugriffsmöglichkeit haben Fahrdienstleiter vor Ort, Fach- und Unterhaltsdienste der BLS sowie instruierte Lokführer.
ZR	Rangiersignale mit Zusatzinformationen
Bei den Ausfahrtsignalen sind Rangiersignale angebracht, welche zusätzliche Informationen an Züge und Rangierbewegungen auf die Strecke geben. Sie können folgende Begriffe zeigen:	
	Rangierhaltsignal (nachts nicht angeleuchtet). Halt für Rangierbewegungen vor dem Signal. Gilt das Signal für mehrere Gleise, ist der Halteort beim Sicherheitszeichen der betreffenden Weiche.
	Rangierhaltsignal (5 Lampen als stehendes Kreuz). Zusätzlich wird angezeigt, dass ein Kreuzungszug zu erwarten ist.
	Rangieren gestattet (3 Lampen vertikal). Rangierbewegungen sind über die Ausfahrweiche hinaus bis zur Rangiergrenze gestattet. Auffahrbare Weichen dürfen nicht aufgefahren werden (Ausnahme gemäss Bestimmung «Auffahrbahre Weichen»).
	Schwarzenburg: für jede Rangierbewegung über die zentralisierte Ausfahrweiche ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich.
	Als zusätzliche, im I-30001, 300.2 nicht enthaltene Stellung: (2 Lampen horizontal). Das Ausfahrtsignal ist gesperrt durch einen Zug, eine Rangierbewegung auf die Strecke, einen belegten Block oder eine eingeschaltete Streckensperre.

Köniz – Mittelhäusern**372****ZR Auffahrbare Weichen**

Die Bahnhöfe Köniz, Gasel, Niederscherli und Mittelhäusern verfügen über auffahrbare Ausfahrweichen. Auffahrbare Weichen sind von der Wurzel her nur in einer Stellung auffahrbar. Die Weichen können für das Befahren des andern Gleises umgestellt werden, dürfen dann jedoch nicht aufgefahren werden.

Die auffahrbare Stellung (Grundstellung) ist durch ein weiss-grünes Weichensignal, die nicht auffahrbare Stellung durch ein weisses Weichensignal gekennzeichnet.

Die Endlage der auffahrbaren Weichen wird elektrisch überwacht und im Einfahrtsignal kontrolliert. Deshalb entfällt die Überwachung mit dem weissen Licht. Geht eine auffahrbare Weiche nach dem Auffahren nicht in ihre Grundstellung zurück, kann das Einfahrtsignal nicht mehr auf *Fahrt* gestellt werden.

Sobald eine auffahrbare Weiche mit der ersten Achse aufgefahren wird, darf keinesfalls auf der Weiche zurückgerollt oder -gefahren werden. Dies führt zur Beschädigung der Weiche.

Das Auffahren von Weichen durch Rangierbewegungen im Bahnhof, Rangierbewegungen auf die Strecke, die den Bahnhof nicht vollständig verlassen sowie Kleinwagen ist verboten. Für solche Fahrten sind die Weichen mit dem auf dem Bahnhof deponierten Schlüssel zu entriegeln und von Hand umzustellen. Ausnahme: Pendel- und Triebzüge von fahrplanmässigen Reisezügen, die auf Grund von Verspätungen, bei Störungen oder Bauarbeiten gewendet werden, dürfen zum Umstellen der Komposition die Weichen auffahren.

Z	Fahrstrassensicherung
	Auf den Bahnhöfen Köniz bis Mittelhäusern sind alle in der Einfahr- und Ausfahrstrasse liegenden Weichen in der Grundstellung verschlossen.
Z	Gruppensignale
	Die Gruppensignale haben keine Zusatzsignalisierung. Die Bestimmungen gemäss I-30001, 300.6, Ziffer 3.3.3 (Gruppensignal ohne Zusatzsignalisierung) gelten auch im Fernbetrieb.

Fanelwald – Marin-Epagnier		381
R	Bedienung Kiesumschlaganlage km 35.700	
	Die Bedienung der Umschlaganlage erfolgt als Rangierbewegung auf die Strecke. Die Länge der Entladestelle entlang des Streckengleises beträgt 20 m. Während dem Entlad bleibt die Fahrleitung dauernd unter Spannung.	

(Rosshäusern) – (Gümmenen) Rosshäuserntunnel		381
300.9 2	Kernprozess Störungen Störungen Beleuchtung Handlauf Bei einer Störung der Dauerbeleuchtung des Handlaufs bis 24 Stunden kann der Betrieb ohne Einschränkungen weitergeführt werden. Bei Störungen > 24 Stunden muss der Betrieb eingestellt werden. Der Operator Technik Betrieb (OTB) verständigt bei Störungseintritt den Fahrdienstleiter. Störungen am Lüfter Im Rosshäuserntunnel ist ein Lüfter angebracht, welcher den Tunnel bei Unterhaltsarbeiten oder bei Ereignissen mit Frischluft versorgt. Bei einer Störung des Lüfters bis 24 Stunden kann der Betrieb ohne Einschränkungen weitergeführt werden. Bei Störungen > 24 Stunden muss der Betrieb eingestellt werden. Der Operator Technik Betrieb (OTB) verständigt bei Störungseintritt den Fahrdienstleiter. Brandmeldealarm Technikräume Die Technikräume sind mit Brandmelder überwacht. Bei einem Brandmeldealarm sprechen sich der Operator Technik Betrieb (OTB) und der Einsatzleiter über das weitere Vorgehen ab. Der OTB verständigt den Fahrdienstleiter über allfällige Massnahmen.	
300.9 13	Gefährdungen und Unfälle Grundausrüstung für die Selbstrettung <ul style="list-style-type: none"> • Handlauf (ohne Alarmauslösung) mit Dauerbeleuchtung • Fluchtweg markiert • Notausstieg (dauerbeleuchtet) mit manuellem Schiebetor und Personenlift in der Tunnelmitte • Beidseitig durchgehendes und begehbare Bankett • Notrufsäulen bei den Tunnelportalen sowie beim Notausstieg Offenes Schiebetor Notausstieg gegen die Fahrbahn (Tunnelalarm Türüberwachung) Der Tunnelalarm wird beim Fahrdienstleiter auf dem ZKE-Terminal angezeigt. Sofortmassnahmen gemäss I-30001, 300.9 Ziffer 13. Vorgehen, wenn kein Unterhaltspersonal vor Ort ist:	

	<p><u>Der Fahrdienstleiter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> erteilt den Fahrten im betroffenen Abschnitt <i>Fahrt auf Sicht</i>. gibt dem Lokführer des nächsten geeigneten Zuges oder der nächsten Rangierbewegung den Auftrag zur Kontrolle des Schiebetors. <p><u>Der Lokführer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> hält beim Notausstieg an erkennt allfällige Personen schliesst das Schiebetor und informiert den Fahrdienstleiter. <p>Sofern Personen im Tunnel festgestellt werden, richtet sich das weitere Vorgehen nach dem Prozess «Personen in Gleisnähe». Bis zur Freigabe des Tunnels durch den Einsatzleiter verkehren sämtliche Züge im Tunnel mit <i>Fahrt auf Sicht</i>. Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit <i>Befehl 6</i>.</p> <p>Wird nach den Kontrollfahrten sowie dem Kontrollhalt keine Unregelmässigkeit festgestellt und konnte das Schiebetor geschlossen werden, kann der Tunnel wieder normal befahren werden. Konnte das Schiebetor nicht geschlossen werden, dürfen sämtliche Züge über den betroffenen Abschnitt wegen des Tunnellüfters nur mit v_{\max} 80 km/h verkehren. Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit <i>Befehl 5</i>.</p>
--	--

Emmenbrücke – Gütsch		422 431
Z	Indirektes Führen von Zügen	
	Züge der Instandhaltung können mangels Trassenkapazität zwischen Gütsch und Luzern von Emmenbrücke nach Gütsch und umgekehrt gemäss I-30001 indirekt geführt verkehren.	

Gänsbrunnen – Crémînes		481
Z	Entlad von Heizöl bei km 16.200	
	<ul style="list-style-type: none"> Die Züge verkehren signalmässig ab Gänsbrunnen. Die Wagen sind bei der Entladestelle zu bremsen und durch 2 Hemmschuhe zu sichern. Vor dem Öffnen der Domdeckel muss die Fahrleitung ausgeschaltet (Sektor 72) und geerdet werden. Zum Bewegen des Zuges sind die Domdeckel zu schliessen und die Fahrleitung einzuschalten. Die Weiterfahrt des Zuges ist dem Fahrdienstleiter zu melden. 	

Oberdorf – Gänsbrunnen		481
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> Züge mit elektrischer Vorspannlok Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB Fahrten für Hilfeleistungen Einsatz und Übungsfahrten des LRZ 	

Solothurn – Wiler**482****ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Fahrzeuge mit Ladungen bis ~~P/G~~ 70/400, C70/400 sind freigegeben.

Ramsei – Sumiswald-Grünen**491****ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Verkehren elektrische Triebfahrzeuge in Doppel- oder Mehrfachtraktion, darf die zulässige Anhängelast die Normallast des stärksten eingereihten Triebfahrzeugs nicht übersteigen.

(Erstfeld) – Göschenen**531/a****ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FP erfolgen.

Der Besteller der betroffenen Dienstextrazüge verlangt die Auflistung der durch I-FUB-FP erlassenen Bestimmungen und Einschränkungen auf der Anordnung.

Göschenen – Airolo – (Bodio)**541/a****ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FP erfolgen.

Der Besteller der betroffenen Dienstextrazüge verlangt die Auflistung der durch I-FUB-FP erlassenen Bestimmungen und Einschränkungen auf der Anordnung.

ZR Selbstrettung Gotthard-Scheiteltunnel

Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30001:

- Handlauf (ohne Alarmauslösung)
- Fluchtweg markiert
- Tunnelorientierungsbeleuchtung (kann durch die Betriebszentrale Süd eingeschaltet werden)

Fehraltorf – Pfäffikon ZH**661****ZR Witzberg (Anschlussgleis)**

Für Zustellfahrten mit Zügen aus Richtung Fehraltorf liegt der Endpunkt der Zugfahrt vor dem Deckungssignal T610. Weiterfahrt nach einer Zustimmung am Rangiersignal V101. Es gilt v_{\max} 30 km/h zwischen Deckungssignal T610 und Weiche 102.

Altenrhein – Rheineck		721
Z	Stromsystem: Transition	
	Die dynamische Transition des Stromsystems (Stromabnehmer) für Züge des grenzüberschreitenden Verkehrs findet bei km 58.900 (im Bereich der Schutzstrecke) statt. Bei sämtlichen Fahrzeugen mit BL3 Fahrzeugausrüstung wird eine Textmeldung zur Aufforderung eines Wechsels des Stromabnehmers angezeigt. Züge, welche keine Transition ins Ausland durchführen müssen, können diese Textmeldung ignorieren.	

Thalheim – Ossingen			732
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	Triebwagen und Triebzüge	Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t	Höchstzulässige Meterlast 3.6 t/m
Triebwagen und Triebzüge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten.			
	Triebfahrzeuge (Lokomotiven)	Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t	Höchstzulässige Meterlast 5.5 t/m
Einfachtraktion	Zulässig		
Doppeltraktion und mehr	Verboten		
Doppellokpendelzug	Zwischen zwei Triebfahrzeugen als Doppellokpendelzug müssen mindestens vier Wagen mit einer Meterlast von höchstens 3.0 t/m und einem Abstand von ca. 80 m eingereiht sein.		
Triebfahrzeuge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten.			
	Wagen	Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t	Höchstzulässige Meterlast 3.6 t/m
Wagen mit grösseren Radsatzlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten.			
Einzelne Wagen mit Meterlasten von höchstens 5.5 t/m dürfen wie folgt eingereiht werden:			
Vor und nach jedem solchen Einzelwagen müssen mindestens zwei Wagen mit einer Meterlast von höchstens 3.0 t/m eingereiht sein, d.h. mindestens vier leichte Wagen und mindestens ca. 40 m zwischen zwei Einzelwagen mit grösserer Meterlast als 3.0 t/m.			

Bischofzell Nord – Hauptwil				742
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge			
	Es sind nur Triebfahrzeuge und Wagen zugelassen, welche die nachfolgenden aufgeführten Lasten einhalten:			
	Höchstzulässige Radsatzlast 22,5 t	Höchstzulässige Meterlast 6,4 t/m		

Ziegelbrücke – Linthal		751
ZR	Streckenklasse	
	Streckenklasse C2 freigegeben.	

Abgrenzung SBB – SOB		751 752 753 781 782 791
ZR	Ereignismanagement durch SBB	
	<ul style="list-style-type: none"> • Kaltbrunn – Wattwil, Gleis 825: bis Einfahrtsignal G825 Wattwil • Lichtensteig – Dietfurt, Gleis 813: bis Einfahrtsignal A813 Lichtensteig • Pfäffikon SZ – Rapperswil, Gleis 703 	
ZR	Ereignismanagement durch SOB	
	<ul style="list-style-type: none"> • Pfäffikon SZ – Freienbach SOB, Gleis 604: bis Einfahrtsignal A604 Pfäffikon SZ • Romanshorn – Neukirch-Egnach, Gleis 301: bis Einfahrtsignal O301 Romanshorn • St. Gallen – St. Gallen Haggen, Gleis 321: bis Einfahrtsignal G321 St. Gallen • Steinerberg – Arth-Goldau, Gleis 637: bis Einfahrtsignal J637 Arth-Goldau • Wädenswil – Burghalden, Gleis 701: bis Einfahrtsignal H71 Wädenswil • Wittenbach – St. Gallen St. Fiden, Gleis 313: bis Einfahrtsignal A313 St. Gallen St. Fiden 	

Weinfelden – Weinfelden Süd		761
Z	Indirektes Führen von Zügen	
	<p>Die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd Gleis 51 oder umgekehrt, können mangels Umfahrungsmöglichkeit im Anschlussgleis gemäss I-30001 indirekt geführt verkehren.</p> <p>In Ausnahmefällen können die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd Gleise 1-3 mangels Umfahrungsmöglichkeit oder vorhandenem Zeitfenster gemäss I-30001 indirekt geführt verkehren.</p>	

Schaffhausen - Feuerthalen		771	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
Triebwagen und Triebzüge mit Radsatzabstand ≥ 1.8 m		Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t	Höchstzulässige Meterlast 5.0 t/m
Triebwagen und Triebzüge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten (auch als aussergewöhnliche Sendung).			
Triebfahrzeuge mit Radsatzabstand ≥ 2.4 m (Lokomotiven)		Höchstzulässige Radsatzlast 21.0 t	Höchstzulässige Meterlast 5.5 t/m
Einfachtraktion		Zulässig	
Doppeltraktion und mehr		Verboten	
Doppellokpendelzug		Zwischen zwei Triebfahrzeugen als Doppellokpendelzug müssen mindestens fünf Wagen gemäss den nachfolgenden Vorgaben mit einem Abstand von ca. 100 m eingereiht sein.	
Triebfahrzeuge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten (auch als aussergewöhnliche Sendung).			
Wagen		Höchstzulässige Radsatzlast	Höchstzulässige Meterlast
• mit Radsatzabstand ≥ 1.8 m		20.0 t	4.9 t/m
• mit Radsatzabstand < 1.8 m		15.0 t	4.9 t/m
Wagen mit grösseren Radsatzlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten (auch als aussergewöhnliche Sendung).			

Kesswil – Langwiesen		771 772
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Begriff <i>Halteort</i>	
	Bedeutung Halteort für Reisezüge mit einer Länge von 40 m	
Dieses Signal ist vorhanden in:		
Altnau	Langwiesen	Schlatt
Berlingen	Landschlacht	Schlattingen
Bottighofen	Mammern	St. Katharinental
Kurzrickenbach-Seepark	Mannenbach-Salenstein	Tägerwilen-Gottlieben
Kesswil	Münsterlingen-Scherzingen	Triboltingen

Herisau – Gübsensee		791
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Die Radsatzmessenanlage an km 28.766 im Tal-Tunnel darf nur befahren werden durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interoperable Fahrzeuge und Spezialfahrzeuge, welche die Bezugslinie EBV U1 einhalten. • Zweiwegefahrzeuge ohne direkten Antrieb durch die Pneuräder auf die Schienen (Maschinen der Kategorie 9c verboten). 	
Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal		791
Z	Ereignisfall in Tunnel	
	<p>Im Ereignisfall dürfen in den folgenden Tunnel auf der Strecke Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal ausschliesslich die Fahrzeugtüren auf der linken Seite des Gleises in Fahrrichtung Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal geöffnet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tunnel Neuhaus km 42.735-42.807 • Tunnel Russen km 43.380-43.450 • Tunnel Schoren km 44.776-44.917 	
Wattwil – Romanshorn		791
Z	Rampengleis	
	<p>In Rampengleise dürfen folgende Züge ohne Halt vor der Rampe einfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ohne Personenbeförderung • mit Personenbeförderung ohne vorgeschriebenen Halt auf diesem Bahnhof 	

Mattstetten/Solothurn – Wanzwil – Rothrist

142

300.1
2.10

Technische Werte

RBC-Daten

RBC-Name	Olten
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	4864
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7344896
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 501
Netzwerk-ID	22806F

Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)

Rothrist – Mattstetten	km 54.472
Mattstetten – Rothrist	km 12.770
Solothurn – Wanzwil	km 78.879

300.5
1.3

Indirekt geführte Züge

Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand darf höchstens 100 Meter betragen.

300.5
4.4

Startende Züge in Solothurn und Rothrist Richtung Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS)

Lokführer startender Züge in Solothurn und Rothrist in Richtung Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS) melden den Abschluss der Zugvorbereitung und die vorhandene ETCS-Ausrüstung an den Fahrdienstleiter.

300.6
3

Aufstellen von Zügen in Rothrist

Abfahrbereite Züge in Rothrist, Gleis 2-4 sind 50 Meter oder weiter vor der Signalstaffel D aufzustellen. Grund: die letzte Anmeldebalise befindet sich 50 m vor den Signalen D2-D4.

300.6
3.8

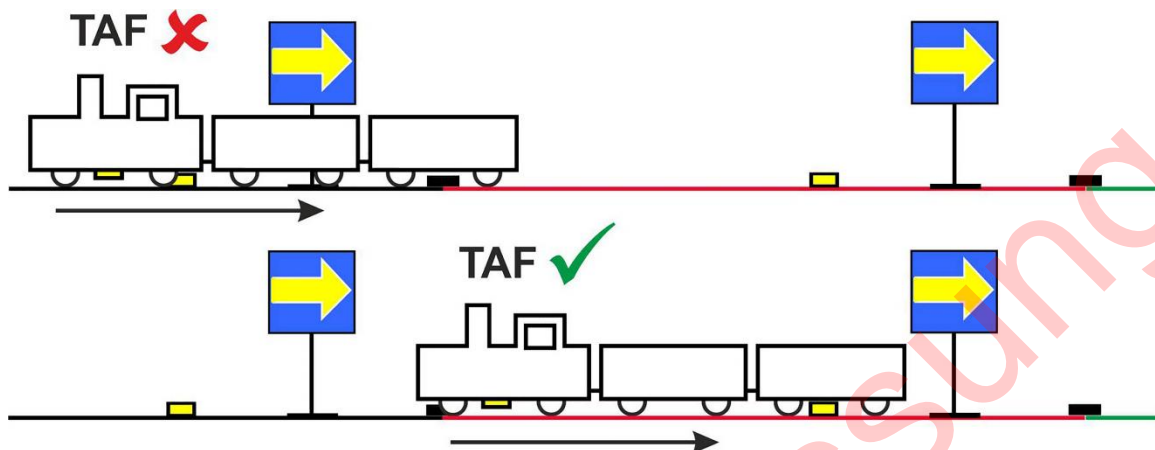
Startende, indirekt geführte Züge auf der Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS)

Startende, indirekt geführte Züge auf der Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS) starten nach dem Prozess «Startende Züge im Bereich der Führerstandsignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible] (SR)».

Ergänzungen zum Prozess:

- Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer protokollpflichtig
 - mit *Befehl 7* die Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR) und die Zustimmung zur Vorbeifahrt am ETCS Haltsignal und
 - mit *Befehl 7-9.90* den Auftrag: «TAF» am nächsten ETCS Haltsignal nicht zu bestätigen bzw. abzulehnen.
- Der Lokführer startet die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR).
- Der Lokführer darf das vor dem nächsten ETCS Haltsignal angebotene «TAF» nicht bestätigen bzw. lehnt «TAF» ab.

- Der Lokführer bestätigt «TAF» vor der Vorbeifahrt am übernächsten ETCS Haltsignal.



300.9
4

Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen

Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung bei Schnellfahrweichen

Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.

Die Verwendung der Bedienung «Weichenisolierungsumgehung (WIUM)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.

Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.

Bedienung Weichenisolierungsumgehung (WIUM)

Die Bedienung von WIUM ist nur im Zusammenhang mit Erhaltungsarbeiten in der Aussenanlage (z.B. Wechseln von Herzstück) bei aktiviertem Erhaltungsbezirk zulässig.

300.9
5

Einfahrkontrolle bei Fahrt mit Hilfssignal

Vor der Fahrt mit Hilfssignal am letzten Aussensignal prüft der Fahrdienstleiter, dass sich der Zug korrekt am RBC angemeldet hat und keine Meldung über eine nicht erfolgreiche Einfahrkontrolle im Meldungsverwalter vorhanden ist.

300.9
13

Gefährdungen und Unfälle

Selbstrettung Tunnel Thunstetten Nord / Süd

Die Tunnel Thunstetten Nord / Süd bestehen aus zwei getrennten Doppelspurröhren, welche mit 2 Schiebetüren verbunden sind. Diese Türen sind weder verschlossen noch überwacht. Daher sind für die Einleitung von Sofortmassnahmen bzw. die Sicherung bei Alarm / Betriebsstörung die Gleise 361, 461, 755-756 und 855-854 als durchgehend vierspurig geführter Tunnelabschnitt zu betrachten.

Auf *Fahrt auf Sicht* darf verzichtet werden, wenn beide Tunnelröhren kontrolliert wurden.

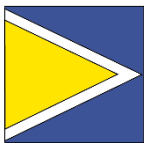

(Lausanne) – Pully – Vevey - Villeneuve		211/a																						
300.1 1.2	Bereich																							
300.1 2.10	Technische Werte	<table><tr><th colspan="2">RBC-Daten</th></tr><tr><td>RBC-Name</td><td>Lavaux</td></tr><tr><td>RBC-ID Fahrzeuge BL 2</td><td>10001</td></tr><tr><td>RBC-ID Fahrzeuge BL 3</td><td>7350033</td></tr><tr><td>Land / Region</td><td>448</td></tr><tr><td>Telefon</td><td>0041 512 800 506</td></tr><tr><td>Netzwerk-ID</td><td>22806F</td></tr><tr><th colspan="2">Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)</th></tr><tr><td>Lausanne – Pully</td><td>km 2.222</td></tr><tr><td>Corseaux/Cornalles – Vevey Funi</td><td>km 1.448</td></tr><tr><td>Roche – Villeneuve</td><td>km 31.031</td></tr></table>	RBC-Daten		RBC-Name	Lavaux	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10001	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350033	Land / Region	448	Telefon	0041 512 800 506	Netzwerk-ID	22806F	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)		Lausanne – Pully	km 2.222	Corseaux/Cornalles – Vevey Funi	km 1.448	Roche – Villeneuve	km 31.031
RBC-Daten																								
RBC-Name	Lavaux																							
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10001																							
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350033																							
Land / Region	448																							
Telefon	0041 512 800 506																							
Netzwerk-ID	22806F																							
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)																								
Lausanne – Pully	km 2.222																							
Corseaux/Cornalles – Vevey Funi	km 1.448																							
Roche – Villeneuve	km 31.031																							
300.6 1.1.4	Auflösen von Fahrstrassen im Übergangsbereich ETCS Level 0/1 – Level 2	Muss bei Nutzung von Ittis N-R die Zufahrstrasse an das Signal mit EK 3 aufgelöst werden, ist an diesem Signal zu kontrollieren, ob die Schleuse eingelegt ist.																						

300.6 6.1	Probefahrten
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none">• die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none">• das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtskontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>


Sion – St-Léonard – Sierre/Siders		221																				
300.1 1.2	Bereich																					
	<div><p>Das Diagramm zeigt die Strecke von Ardon über Sion und Sierre/Siders bis Salgesch. Der Rangierbereich Sion (Zone de manœuvre Sion / Settore di manovra Sion) ist zentral dargestellt. Die Strecke verläuft von Ardon (links) über Sion (Mitte) und Sierre/Siders (rechts) bis Salgesch (rechts). Die Fahrpläne sind wie folgt angegeben:</p><ul style="list-style-type: none">Ardon - Sion: km 87.789 (B102, B123)Sion - Sierre/Siders: km 87.930 (CAB)Sion - Salgesch: km 88.012 (SIO122S), km 88.999 (SIO122P), km 89.057 (SIO132S, SIO132P, SIO133S, SIO133P)Sierre/Siders - Salgesch: km 110.214 (S3683IS, S3663IS, SIE892P, SIE992P), km 112.084 (CAB)Salgesch - P893: km 112.505 (P893, P993)<p>Legende:</p><ul style="list-style-type: none">Führerstandssignalisierung: Signalisation en cabine, Segnalazione in cabina di guidaAussensignalisierung: Signalisation extérieure, Segnalazione esterna</div>																					
300.1 2.10	Technische Werte																					
	<div><table><tr><th colspan="2">RBC-Daten</th></tr><tr><td>RBC-Name</td><td>Valais</td></tr><tr><td>RBC-ID Fahrzeuge BL 2</td><td>10003</td></tr><tr><td>RBC-ID Fahrzeuge BL 3</td><td>7350035</td></tr><tr><td>Land / Region</td><td>448</td></tr><tr><td>Telefon</td><td>0041 512 800 508</td></tr><tr><td>Netzwerk-ID</td><td>22806F</td></tr><tr><th colspan="2">Level-Übergang (CAB Anfang - / CAB Ende Tafel)</th></tr><tr><td>Ardon - Sion</td><td>km 87.930</td></tr><tr><td>Sierre/Siders - Leuk</td><td>km 112.084</td></tr></table></div>		RBC-Daten		RBC-Name	Valais	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10003	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350035	Land / Region	448	Telefon	0041 512 800 508	Netzwerk-ID	22806F	Level-Übergang (CAB Anfang - / CAB Ende Tafel)		Ardon - Sion	km 87.930	Sierre/Siders - Leuk	km 112.084
RBC-Daten																						
RBC-Name	Valais																					
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10003																					
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350035																					
Land / Region	448																					
Telefon	0041 512 800 508																					
Netzwerk-ID	22806F																					
Level-Übergang (CAB Anfang - / CAB Ende Tafel)																						
Ardon - Sion	km 87.930																					
Sierre/Siders - Leuk	km 112.084																					
300.5 1.3	Indirekt geführte Züge																					
	Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand darf höchstens 20 Meter betragen.																					

300.6 6.1	Probefahrten
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none">• die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none">• das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtskontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>

Lötschberg-Basisstrecke LBS (Wengi-Ey)/(Frutigen) – (Visp)			391														
300.1 1.2	Bereich																
<div></div> <p>Der Perimeter der LBS umfasst die Strecke zwischen den optischen Signalen in Wengi-Ey, Frutigen und Visp.</p> <table><tr><th>Ort</th><th>Signalbezeichnung</th><th>km</th></tr><tr><td>Wengi-Ey</td><td>S710</td><td>km 10.933</td></tr><tr><td rowspan="2">Frutigen</td><td>F514</td><td>km 14.278</td></tr><tr><td>F614</td><td>km 14.930</td></tr><tr><td>Visp</td><td>A389, A489</td><td>SBB km 133.150</td></tr></table>				Ort	Signalbezeichnung	km	Wengi-Ey	S710	km 10.933	Frutigen	F514	km 14.278	F614	km 14.930	Visp	A389, A489	SBB km 133.150
Ort	Signalbezeichnung	km															
Wengi-Ey	S710	km 10.933															
Frutigen	F514	km 14.278															
	F614	km 14.930															
Visp	A389, A489	SBB km 133.150															
300.1 2.10	Technische Werte																
RBC-Daten																	
RBC-Name		Frutigen															
RBC-ID Fahrzeuge BL 2		3714															
RBC-ID Fahrzeuge BL 3		7343746															
Land / Region		448															
Telefon		0041 512 800 502															
Netzwerk-ID		22806F															
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)																	
Wengi-Ey		km 11.268															
Frutigen	km 14.378 (Gleis 514 – 515, Fahrt via Frutigen Gleis 3-8)																
	km 14.555 (Gleis 614 – 615, Fahrt via Frutigen Gleis 2)																
Visp	km 49.535 (Gleis 389 – 760, Oströhre)																
	km 49.594 (Gleis 489, Weströhre)																
	km 49.594 (Gleis 489 – 860, Weströhre)																

300.2 6.2	ETCS Haltsignal <u>(ETCS Stop Marker)</u>
	<p>Der Pfeil des ETCS Haltsignals zeigt auf das zugehörige Gleis.</p> <div data-bbox="220 376 363 517">  </div> <div data-bbox="408 376 1166 678"> <p>Begriff <i>ETCS Haltsignal <u>(ETCS Stop Marker)</u></i></p> <p>Bedeutung Bei fehlender CAB Fahrerlaubnis Halt vor dem ETCS Haltsignal Zielpunkt einer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangierbewegung ausserhalb von Rangierbereichen oder • Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» </div>
300.2 6.6	Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal
	<div data-bbox="220 801 363 943">  </div> <div data-bbox="408 801 767 981"> <p>Begriff <i>Weiche in gerader Stellung</i></p> <p>Bedeutung Fahrt über den geraden Zweig</p> </div>
300.5 1	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	<p>Verboten für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge mit einem äusseren Radsatzabstand von < 4 m. <p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge mit elektrischer Vorspannlok • Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB • Fahrten für Hilfeleistungen • Einsatz und Übungsfahrten des LRZ
300.5 1.3	Einreihen der Triebfahrzeuge
	Die EVU regeln die Bedingungen für das Einreihen der Triebfahrzeuge in ihren Betriebsvorschriften.
300.5 1.3	Indirekt geführte Züge
	<p>Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand darf höchstens 70 Meter betragen.</p>

300.6 1.2	Beachten der Zuglaufoptimierung (ZLO)								
	Der Lokführer muss die Informationen der ZLO beachten, solange sie nicht im Widerspruch zu geltenden Vorschriften stehen. Eine allfällige adaptive Lenkung (ADL) im Zulauf zum L2-Bereich ist zu beachten.								
	<table> <tr> <th>Information ZLO</th><th>Bedeutung / Handlung durch den Lokführer</th></tr> <tr> <td>$V_{opt} = xx \text{ km/h}$</td><td>Vorgegebene Geschwindigkeit annehmen. Bei Verzögerung: <ul style="list-style-type: none"> Bei einer Bergfahrt genügt es, die Zugkraft abzuschalten Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen. </td></tr> <tr> <td>$V_{opt} = 0$</td><td>Zug anhalten <ul style="list-style-type: none"> Bei einer Bergfahrt genügt es die Zugkraft abzuschalten Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen. </td></tr> <tr> <td>$V_{opt} = END$</td><td>Zug wieder entsprechend Vorgabe fahren</td></tr> </table>	Information ZLO	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer	$V_{opt} = xx \text{ km/h}$	Vorgegebene Geschwindigkeit annehmen. Bei Verzögerung: <ul style="list-style-type: none"> Bei einer Bergfahrt genügt es, die Zugkraft abzuschalten Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen. 	$V_{opt} = 0$	Zug anhalten <ul style="list-style-type: none"> Bei einer Bergfahrt genügt es die Zugkraft abzuschalten Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen. 	$V_{opt} = END$	Zug wieder entsprechend Vorgabe fahren
Information ZLO	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer								
$V_{opt} = xx \text{ km/h}$	Vorgegebene Geschwindigkeit annehmen. Bei Verzögerung: <ul style="list-style-type: none"> Bei einer Bergfahrt genügt es, die Zugkraft abzuschalten Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen. 								
$V_{opt} = 0$	Zug anhalten <ul style="list-style-type: none"> Bei einer Bergfahrt genügt es die Zugkraft abzuschalten Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen. 								
$V_{opt} = END$	Zug wieder entsprechend Vorgabe fahren								
300.6 1.2	Zuglaufverfolgung (ZLV)								
	Um Fehlalarme der ZLV zu vermeiden, informiert der Lokführer den Fahrdienstleiter, wenn die erreichbare Geschwindigkeit des Zuges kleiner als die in den Zugdaten eingegebene v_{max} ist (z.B. Frontscheibe defekt). Der Fahrdienstleiter darf die ZLV für den betreffenden Zug ausschalten.								
300.6 3	Abfahrt								
	Aufstarten von Zügen vor dem letzten Signal der Aussensignalisierung Beim Aufstarten vor dem letzten Signal der Aussensignalisierung wird für die Fahrt bis zum Levelwechsel (CAB-Tafel) eine zur CAB-Anfangstafel v_{max} von 40 km/h empfohlen. Bei schnellerer Fahrt bleibt dem ETCS System nicht genug Zeit, den Zug beim RBC anzumelden und ihm eine MA zu erteilen, was an der Levelgrenze einen zum Wechsel nach L2-TR anstatt L2-FS zur Folge hat führt.								
300.6 4.8	Langsamfahrstellen im Übergangsbereich								
	Die verminderte Geschwindigkeit ist im Bereich der Führerstandssignalisierung und im Übergangsbereich gemäss I-30001 anzuordnen und im RBC einzugeben.								
	Eingabebereich ausserhalb dem Bereich der Führerstandssignalisierung:								
	<table> <tr> <th>Bereich</th><th>Eingabebereich</th></tr> <tr> <td>Frutigen / Wengi-Ey</td><td>ab/bis Streckengleis 109/209, km 9.108</td></tr> <tr> <td>Visp</td><td>ab/bis Gleis 75/76, km 137.291</td></tr> </table>	Bereich	Eingabebereich	Frutigen / Wengi-Ey	ab/bis Streckengleis 109/209, km 9.108	Visp	ab/bis Gleis 75/76, km 137.291		
Bereich	Eingabebereich								
Frutigen / Wengi-Ey	ab/bis Streckengleis 109/209, km 9.108								
Visp	ab/bis Gleis 75/76, km 137.291								

300.7	Halteort für Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV)			
		Begriff	<i>Halteort</i>	Bedeutung
		Halt für Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV)		
		Standort	Gleis	Signal
				km
		Frutigen	2	E432
			3-8	E435-438
		Visp	154-156 und 147	D154-156 und D147
	<p>Unmittelbar nach dem Halt bei der RV-Tafel hat der Lokführer die ETCS-ETCS-Fahrzeugausrüstung in den Level 0 / 1 zu verbringen und dem Fahrdienstleiter die Fahrbereitschaft zu melden.</p> <p>Züge, die in der Betriebsart «Reversing» (RV) in Richtung Engstligentunnel fahren, halten gemäss dem DMI an (Bremszielpunkt 0). Im Engstligentunnel sind keine Halteorttafeln für Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV) angebracht.</p>			
300.9 2	Kernprozess Störungen			
	<p>Störungen an Bahntunneltor</p> <p>Ist das Bahntunneltor gestört, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer quittungspflichtig Halt vor dem Bahntunneltor (km-Angabe) zu übermitteln und den Lokführer zu beauftragen eine Profilkontrolle durchzuführen. Die Fahrt im Gleisabschnitt mit dem Bahntunneltor erfolgt in der Betriebsart «On Sight» (OS).</p>			
	<p>Störungen an Schiebetoren</p> <p>Bei einer Störung an Schiebetoren sind die betreffenden Schiebetore im Auftrag des Fahrdienstleiters durch den Operator Technik Betrieb (OTB) zu öffnen und wieder zu schliessen. Falls die Überwachung nicht vorhanden ist, ist das Schiebetor durch anwesendes Fachdienstpersonal oder durch den Lokführer eines geeigneten Zuges manuell zu öffnen und wieder zu schliessen.</p> <p>Nach der örtlichen Kontrolle und wenn die Bestätigung des OTB vorliegt, dass sich keine Personen im entsprechenden Bereich befinden, darf die Schiebetorüberwachung durch den Fahrdienstleiter ausgeschaltet werden.</p>			
300.9 12	Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss			
	<p>Die Einfahrt in die LBS mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.</p> <p>Müssen auf der LBS am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, ist die Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4) zugelassen.</p>			

300.9
13**Gefährdungen und Unfälle****Grundausrüstung für die Selbstrettung im Lötschberg-Basis-, Engstligen- und Widitunnel**

- Durchgehender Perron (35 cm über Schienenoberkante)
- Beleuchtung auf der Evakuierungsseite
- Handlauf
- Beschilderung des Fluchtwegs
- Schiebetore mit manueller Notöffnung (ca. alle 330 m)
- Telefon und Handfeuerlöscher in den Querschlägen beim Schiebetor.

Beim ca. 200 Meter langen Widitunnel befindet sich der Notausstieg bei den Tunnelportalen. Schiebetore, Telefone und Feuerlöscher sind nicht vorhanden.

Nothaltestelle (NHS) Ferden, km 37.6

Die NHS Ferden ist zusätzlich zur Grundausrüstung wie folgt ausgerüstet:

- Halteorttafeln 300 m und 400 m
- Perron 55 cm über Schienenoberkante auf 472 m Länge
- 6 Fluchtquerstollen mit Schiebetoren alle 85 Meter
- Lautsprecher
- Videoüberwachung
- Überdruck mit Frischluft im geschützten Bereich
- Rauchabzuganlage im Bahntunnel.

Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird allen Zügen die Distanz zur NHS Ferden auf dem DMI als Textmeldung angezeigt.

Interventionsstelle (IVS) Wengi-Ey, km 11.1

Die IVS Wengi-Ey ist mit einem Rückhaltebecken für Lösch- und Schmutzwasser ausgerüstet. Sie dient primär für die Ereignisbewältigung an havarierten Güterzügen.

Interventionsstelle (IVS) Tellenfeld, km 14.4

Die IVS Tellenfeld ist wie folgt ausgerüstet:

- Halteorttafeln für Reisezüge mit einer Länge von 300 m (aus Richtung LBT)
- Perron 35 cm über Schienenoberkante
- Beleuchtung
- Videoüberwachung.

Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird allen Zügen die Distanz zur IVS Tellenfeld auf dem DMI als Textmeldung angezeigt.

Interventionsstelle (IVS) Raron (Bhf Visp), km 133.6

Die IVS Raron ist wie folgt ausgerüstet:

- Beleuchtung (vor Ort bedienbar)
- Lautsprecher (vor Ort bedienbar).

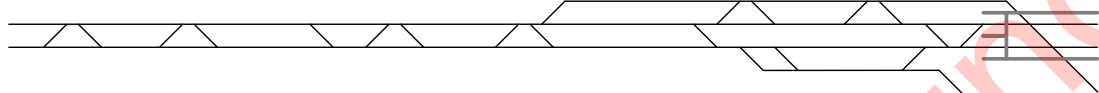
Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird allen Zügen die Distanz zur IVS Raron auf dem DMI als Textmeldung angezeigt.

Fluchtweg aus der Versuchsstrecke Mitholz (VSM), km 21.8

Zur Evakuierung von Besuchern des LBT aus der Versuchsstrecke Mitholz (VSM) ist in der Oströhre im Bereich des Spurwechsels Mitholz (im Rohbau) ein gegen den Bahntunnel eingezäunter Warteraum vorhanden.

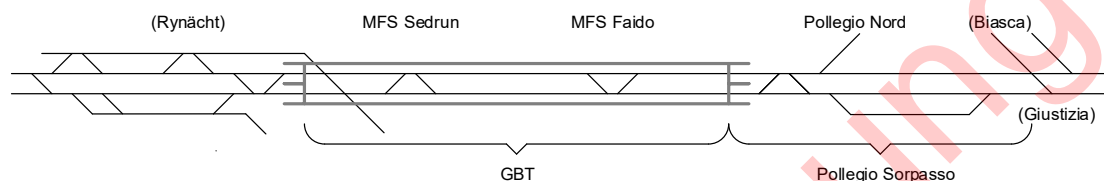
	<p>Von der VSM führt ein signalisierter Fluchtweg durch ein Schiebetor in den Warteraum. Das Öffnen des Schiebetors führt auf dem TLS des Operator Technik Betrieb (OTB) zu einem Alarm. Eine Alar- mierung kann auch mündlich durch den Besucherführer oder Personal vor Ort erfolgen.</p> <p>Der OTB löst den Alarm «Brand im Dienststollen und VSM» gemäss CL-T 303 aus und verständigt den Fahrdienstleiter.</p> <p>Der Fahrdienstleiter löst auf den Gleisen 726-730 ein Alarm Ereignis (AE) «Flucht aus VSM (Ver- suchsstrecke MITH)» aus.</p> <p>Das weitere Vorgehen richtet sich nach den Betriebsführungsprozessen LBS.</p>
	Gefahr vermindern
	<p>Geschwindigkeitsreduktion bei Brandausbruch</p> <p>Bei Vermutung eines Brandes im Zug darf mit v_{\max} 80 km/h bis zum nächsten Halteort gefahren wer- den.</p>
	<p>Halteorte im Ereignisfall</p> <p><u>Reisezüge</u></p> <p>In Brand geratene Reisezüge halten, wenn möglich, in der IVS Tellenfeld (km 14.4) bzw. der IVS Ra- ron (km 133.6) oder in der NHS Ferden (km 37.6) an.</p> <p><u>Züge der Rollenden Landstrasse (RoLa)</u></p> <p>Bei einem Brand in einem Begleitwagen ist sofort, wenn möglich bei einem Fluchstollen (ca. alle 330 m), anzuhalten.</p> <p>Bei einem Brand auf einem NT-Wagen ist gemäss «Übrige Züge» vorzugehen.</p> <p><u>Übrige Züge</u></p> <p>In Brand geratene Güterzüge, Dienstzüge der Infrastruktur, Lokzüge, Probe- und Messzüge sowie Leermaterialzüge haben, wenn möglich, aus dem Tunnel zu fahren und in der IVS Tellenfeld (km 14.4) bzw. der IVS Raron (km 133.6) anzuhalten. Nach Verständigung durch den Fahrdienstlei- ter haben nordwärts fahrende Güterzüge in die IVS Wengi-Ey (km 11.1) zu fahren.</p>
300.9 14	Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis auf der Lötschberg-Basisstrecke
	<p>Freilegen der Strecke im Ereignisfall</p> <p><u>Weiterfahrt der Züge bis Leuk bei Räumung der LBS</u></p> <p>Um eine rasche Räumung der auf der LBS stehenden Züge zu ermöglichen, dürfen Züge, die sich zwischen Brig und Visp befinden bzw. aus der LBS geräumt wurden, nach quittungspflichtiger Ver- ständigung durch den Fahrdienstleiter bis Leuk verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnum- mer wird verzichtet.</p>
	<p>Alarm Grossereignis (AGE)</p> <p>Der Fahrdienstleiter löst Alarm Grossereignis auf der LBS insbesondere im Brandfall, bei Entglei- sung oder einem Zusammenstoss aus.</p> <p>Züge, die am Ereignisort vorbeigefahren sind, verlassen die LBS vorwärts in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <p>Für Züge, die gegen den Ereignisort fahren, werden keine weiteren Zugfahrstrassen eingestellt. Die Züge verlassen die LBS mit der automatischen Tunnelräumung in der Betriebsart «Reversing» (RV).</p>

	<p>Alarm Ereignis (AE)</p> <p>Der Fahrdienstleiter löst Alarm Ereignis auf der LBS insbesondere bei Störungen an der Sicherungsanlage oder an Fahrzeugen, wenn die Weiterfahrt verhindert ist, aus.</p> <p>Züge, die am Ereignisort vorbeigefahren sind, verlassen die LBS vorwärts in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <p>Für Züge, die gegen den Ereignisort fahren, werden keine weiteren Zugfahrstrassen eingestellt. Die Züge verlassen die LBS wie folgt:</p> <p><u>Alle, ausser Güterzüge:</u></p> <p>Reisezüge, Dienstzüge der Infrastruktur, Lokzüge, Probe- und Messzüge sowie Leermaterialzüge werden grundsätzlich gewendet (Führerstandwechsel) und verlassen die LBS in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Führerstand darf nur nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter gewechselt werden. • Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer ab, ob eine funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung auf dem Führerstand am Zugschluss vorhanden ist, bevor er den Auftrag zum Führerstandwechsel erteilt. • Ohne funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung am Zugschluss verlässt der Zug die LBS gemäss «Güterzüge». <p><u>Güterzüge:</u></p> <p>Güterzüge sowie Züge ohne funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung am Zugschluss verlassen die LBS in der Betriebsart «Reversing» (RV).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit <i>Befehl 5</i> über Langsamfahrstellen < 80 km/h und quittungspflichtig über aktive Schutzstrecken. • Der Fahrdienstleiter stellt Rückwärtszugfahrstrassen manuell ein.
	<p>Reisezüge ohne Betriebsbewilligung für Rettungszwecke</p> <p>Bei Alarm Grossereignis (AGE) dürfen für Rettungszwecke Reisezüge eingesetzt werden, die im normalen kommerziellen Betrieb nicht zugelassen sind. Die Fahrzeuge an Zugspitze und -schluss müssen mit einer auf der LBS zugelassenen und funktionsfähigen ETCS Fahrzeugausrüstung ausgerüstet sein.</p>

(Brunnen) – Rynächt – (Erstfeld)			531/b
300.1 1.2	Bereich		
	<div>SisikonFlüelenAltdorfRynächt</div> 		
300.1 2.10	Technische Werte		
	RBC-Daten		
	RBC-Name	Axen (Brunnen) – Altdorf	GBT Rynächt – GBT/(Erstfeld)
	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5875	2757
	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345907	7342789
	Land / Region	448	448
	Telefon	0041 512 800 503	0041 512 800 504
	Netzwerk-ID	22806F	22806F
	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)		
	Brunnen – Sisikon	km 21.510	
	Erstfeld – Rynächt	km 40.438	
	Streckenzentralen-Übergänge und Grenzen KGB – EGB		
	Die Streckenzentralen-Übergänge sind identisch mit den Grenzen KGB-EGB.		
	Altdorf – Rynächt	km 36.921 (Signal P121) km 36.346 (Signal P92) km 36.396 (Signal P93)	
	Rynächt – Altdorf	km 36.921 (Signal AL5215S) km 36.346 (Signal AL6201S) km 36.398 (Signal AL7201S)	
300.2 1.1	Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale		
	Nachfolgend aufgeführte ETCS Haltsignale sind rechts aufgestellt:		
	Flüelen		
	Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
	1	FL1P	
	42-2		FL2S

	43-3	FL43P	
	51		FL51S
	52	FL52P	
	52-2	FL2P	
	53-3		FL53S
	Altdorf		
	Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
	2-52-02		AL6201S, AL52S
	4	AL4P	
	5-64	AL64P	AL5S
	Rynächt		
	Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
	6201-6273		S6263, S6251, S6243, S6223, S6213
	7201-7263	P7221, P7223, P7241, P7243, P7251	
300.6 3.8	Startende Züge in Altdorf, Richtung Rynächt		
	<p>In Altdorf dürfen in Richtung Rynächt vor den folgenden Signalen keine Züge aufstarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signal P121 (Gleis 121) • Signal AL111P (Gleis 111) • Signal P92 (Gleis 92) • Signal P93 (Gleis 93) 		
300.6 4.8	Langsamfahrstellen im Übergangsbereich		
	<p>Die verminderte Geschwindigkeit im Bereich der Führerstandsignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss I-30001 anzuordnen und im RBC einzugeben.</p> <p>Eingabebereich ausserhalb dem Bereich der Führerstandsignalisierung:</p>		
	Bahnhof / Strecke	Eingabebereich	
	Brunnen	Zwischen Level-Übergang km 20.974 und km 21.510	
	Erstfeld	Zwischen Level-Übergang km 40.438 und km 40.798 (Gleis 139) Zwischen Level-Übergang km 40.036 und km 40.917 (Gleis 239)	

300.6 6.1	Probefahrten
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtkontrolle und dieTunneleinfahrtkontrolle dürfen umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>
300.9 2.3	EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört
	<p>Normalbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normalbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
	<p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Um eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage zu verbringen, gilt der Prozess gemäss Anhang B7 der I-50197 «Wechsel von Erhalten zu Fahren».</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
300.9 4	Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen
	<p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p>
	<p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» mit v_{max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p> <p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p> <p>Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.</p>

Gotthard-Basisstrecke GBS
(Rynächt) – GBT – Pollegio Sorpasso – (Giustizia)/(Biasca)
533
300.1
1.2 **Bereich**

300.1
2.10 **Technische Werte**
RBC-Daten

RBC-Name	GBT Rynächt – GBT – (Biasca)/Pollegio Sorpasso
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	2757
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7342789
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 504
Netzwerk-ID	22806F

Grenzen KGB – EGB

Altdorf – Rynächt	km 36.921 (Signal P121) km 36.346 (Signal P92) km 36.396 (Signal P93)
Rynächt – Altdorf	km 36.921 (Signal AL5215S) km 36.346 (Signal AL6201S) km 36.398 (Signal AL7201S)
Pollegio Sorpasso – Biasca	km 157.415 (Grenze Erhaltungsbezirk)
Biasca - Pollegio Sorpasso	km 157.415 (Grenze Erhaltungsbezirk)
Pollegio Sorpasso – Giustizia	km 163.400 (Signale GIDI6877P & GIDI7877P)
Giustizia – Pollegio Sorpasso	km 163.400 (Signale S33 & S34)

300.2 1.1	Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale		
	Nachfolgend aufgeführte ETCS Haltsignale sind rechts aufgestellt:		
	Pollegio Sorpasso		
	Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
	32	POLS42P, POLS52P	
	6851-6855		S6851, S6855
	7841-7865	P7841, P7851, P7855, P7861, P7865	
300.4 4	Rangierbewegung auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord (POLN)		
	<p>Für Rangierbewegungen auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord sind folgende Bedingungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none">Bei Fahrt nach Gleis 127 sind in POLN Zugfahrten über die Weichen 93 – 94 in ablenkender Stellung verboten.Bei Fahrt nach Gleis 227 sind in POLN Zugfahrten über die Weiche 92 in ablenkender Stellung verboten.		
300.5 1	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	<p>Verboten für:</p> <ul style="list-style-type: none">Fahrzeuge mit einem äusseren Radsatzabstand von < 4 m. <p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none">Züge mit elektrischer VorspannlokÜberführung von Rangier-TriebfahrzeugenBau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISBVersuchs- und Messfahrten im Auftrag ISBFahrten für HilfeleistungenEinsatz- und Übungsfahrten des LRZ		
300.5 1.2	Zugbildung		
	<p>Einschränkung für Reisezüge im GBT</p> <p>Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).</p> <p>Ausnahme</p> <p>Ist die ETCS-Fahrzeugausrüstung auf dem hintersten Endführerstand aufgrund einer Störung nicht funktionsfähig oder nicht vorhanden (z.B. lokbespannter Charterzug), darf ein Reisezug durch den GBT verkehren. Der Lokführer muss vor der Abfahrt über den Zustand informiert sein und den Fahrdienstleiter informieren.</p>		

300.5 1.4	Aussergewöhnliche Sendungen und Messfahrten im GBT	
	<p>Aussergewöhnliche Sendungen oder Messfahrten, mit Abweichungen (z.B. v_{\max} kleiner als 80 km/h, Wenden im Normalbetrieb, usw.), dürfen nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none">die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung vorgeschrieben sind oderdas Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.	
300.5 3.7	v_{\max} im GBT	
	<p>Im GBT gilt v_{\max} 230 km/h, ausgenommen für Probefahrten mit einem Sicherheitskonzept. Für Güterzüge gilt v_{\max} 120 km/h.</p>	
300.5 4	Einsatz von Bremsen	
	<p>Nachfolgende Bremsen dürfen auf der GBS für Betriebsbremsungen nicht eingesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">WirbelstrombremsenMagnetschienenbremsen und andere Bremsen mit direkter mechanischer Einwirkung auf die Schienen. <p>Nachfolgende Bremsen dürfen auf der GBS für Zwangsbremsen nicht eingesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">Wirbelstrombremsen.	
300.6 1.2	Zuglaufverfolgung (ZLV)	
	<p>Um Fehlalarme der ZLV zu vermeiden, informiert der Lokführer den Fahrdienstleiter, wenn die erreichbare Geschwindigkeit des Zuges kleiner als die in den Zugdaten eingegebene v_{\max} ist (z.B. Frontscheibe defekt). Der Fahrdienstleiter darf die ZLV für den betreffenden Zug ausschalten.</p>	
300.6 6.1	Probefahrten	
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none">die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none">das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtskontrolle und die Tunnelleinfahrtskontrolle dürfen umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>	
300.7	Textmeldungen im GBT	
	<p>Je nach Situation können im GBT folgende, vordefinierte Textmeldungen auf dem DMI angezeigt werden.</p>	
	Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
	Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen.

v ott / v opt = XXX km/h	Fahren gemäss v _{opt} . Die v _{opt} sollte ca. 1000 Meter nach Erhalt der Meldung erreicht sein.
v ott / v opt END	Optimierung ist beendet. Beschleunigen auf die erlaubte Geschwindigkeit und fahren nach ESF-Regeln.
ADL DIST	Langsam fahren. Nötige v _{opt} unterschreitet die ADL-Minimalgeschwindigkeit von 40 km/h.
ADL Cancel	Optimierung ist nicht mehr möglich, ein Halt ist zu erwarten. Ab dem nächsten Hauptsignal gilt Fahrt ohne bzw. entsprechend der neuen Fahrempfehlung.
ADL Vmax	Fahren mit erlaubter v _{max} .
Ankündigung «Abfahrt in: > 30 Minuten»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt mehr als 30 Minuten.
Ankündigung «Abfahrt in: 15-30 Minuten»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt zwischen 15 und 30 Minuten.
Ankündigung «Abfahrt in: < 15 Minuten»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt weniger als 15 Minuten.
Ankündigung «Bereitmachen zur Abfahrt»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt weniger als 2 Minuten. Vorbereiten zur Abfahrt.
Abfahrtszeit unbekannt	Die disponierte Abfahrtszeit wurde zurückgesetzt. Aktuell ist keine Information über den Zeitpunkt der Weiterfahrt verfügbar.
Climatizzazione del treno: OFF	Zugsammelschiene ausschalten.
Climatizzazione del treno: ON	Zugsammelschiene darf wieder eingeschaltet werden.
Allarme ICT/ZKE: non fermare il treno	Fahrt mit der auf dem DMI angezeigten v _{max} . Halt im Tunnel vermeiden.
Allarme ICT/ZKE: 40 km/h precisi	Fahrt mit v _{max} 40 km/h. Halt im Tunnel vermeiden.
Allarme ICT/ZKE: 10 km/h precisi	Fahrt mit v _{max} 10 km/h (für Fahrt über Weichen). Halt im Tunnel vermeiden.
Treno sotto velocità obiettivo	Warnung Zuglaufverfolgung (ZLV). Geschwindigkeit erhöhen, wenn nicht möglich, sofort Fahrdienstleiter informieren.
Treno sotto velocità obiettivo annullato	Warnung Zuglaufverfolgung aufgehoben. Keine weitere Massnahme nötig.
Info: Fermata d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Nothaltestelle Sedrun / Faido. Diese Meldung erscheint nur im Ereignisbetrieb, oder wenn ein Ereignisvorschlag, z.B. ZLV-Warnung, vorliegt. Die Anzeige erfolgt in 500-Meter-Schritten.
Info: Posto discesa d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Notausstiegstelle Rynächt / Pollegio. Diese Meldung erscheint nur im Ereignisbetrieb, oder wenn ein Ereignisvorschlag, z.B. ZLV-Warnung, vorliegt. Die Anzeige erfolgt in 500-Meter-Schritten.
Abbassare pantografo / Pantograph senken	Stromabnehmer senken. Weiterfahrt nach I-30001, 300.9, Ziffer 9.2 (Fahrleitung spannungslos). Diese Meldung erscheint nur, wenn beim Ausfall der Fahrleitungsspannung eine Fahrstrasse über den spannungslosen Abschnitt eingestellt ist.

	Alzare pantografo / Pantograph heben	Stromabnehmer heben. Fahrleitung wieder spannungsführend. Normale Weiterfahrt.
	Zug wenden / Invertire treno	Der Lokführer wechselt nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter den Führerstand.
	Liberare la tratta in Modo RV	Wechsel in die Betriebsart «Reversing» (RV).
	Ridurre la velocità a 40 km/h	Bei Ausfahrt aus dem GBT in der Betriebsart «Reversing» (RV). Reduktion der Geschwindigkeit auf 40 km/h, innerhalb 60 Sekunden.
300.7	Anlage 1	
	Unterscheidung Ereignisbetrieb und Normalbetrieb mit Störung Der Fahrdienstleiter entscheidet nach Abklärung mit dem Lokführer bzw. der meldenden Person, ob der Tunnel in den Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb) versetzt wird oder im Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb) belassen wird. Grundsatz: <ul style="list-style-type: none"> • bei Gefahr für Personen → Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb) • ohne Gefahr für Personen → Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb). 	
	Betriebsart «Reversing» (RV) im GBT	
	Grundsatz Die Betriebsart «Reversing» wird im Gotthard-Basistunnel (GBT) zum Räumen des Tunnels im Ereignisfall oder im Normalbetrieb mit Störung angewendet und wird durch das System angeboten. Die v_{\max} für «Reversing» (RV) im GBT beträgt 80 km/h, in Rynächt und Pollegio 40 km/h. Die maximale Rücksetzdistanz und die Grenzen für die Betriebsart «Reversing» werden durch das System überwacht und dem Lokführer angezeigt. Die Betriebsart «Reversing» ist bei Ereignissen mit unmittelbarer Gefahr für Personen (inkl. Fahrpersonal) für alle Züge erlaubt. Bei Normalbetrieb mit Störung ist die Betriebsart «Reversing» nur für die durch die Störung blockierten Züge erlaubt. Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet.	
	Ereignisbetrieb: Einleiten «Reversing» Der GBT muss sich vor dem Einleiten von «Reversing» im Ereignisbetrieb befinden. Für das Einstellen von Rückwärtszugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten: <ul style="list-style-type: none"> • Im Fahrweg der Rückwärtszugfahrstrassen dürfen keine Erhaltungsbezirke aktiv sein • Spurwechselfahrten im GBT sind verboten, während Züge in der Betriebsart «Reversing» im GBT verkehren • Bei mehreren blockierten Zügen ist beim Einleiten von «Reversing» (bzw. Wenden) die Reihenfolge vom Tunnelportal (erster Zug) zum Ereignis (letzter Zug) zwingend einzuhalten • Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nur für die Rückwärtsfahrt von Zügen verwendet werden • Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich zwei Züge in einem Gleisabschnitt befinden. • Rückwärtszugfahrstrassen Richtung Pollegio Nord (POLN) sind nur für Züge im Bereich des Spurwechsels vor dem Südportal zulässig. 	
	Ereignisbetrieb: Anpassung Itis-Zuglenkdaten bei «Reversing» Der Fahrdienstleiter darf die Itis-Zuglenkdaten (z.B. mittels GeoEdit) nur im Ausnahmefall anpassen (die Reversingfahrt wird z.B. wegen Fahrzeugdefekt einer anderen Reversingfahrt oder wegen defekter Fahrleitung blockiert), weil dadurch die Rückwärtszugfahrstrassen in einen Bereich ohne Reversingschutzzone eingestellt werden.	

	<p>Normalbetrieb mit Störung: Einleiten «Reversing»</p> <p>Der GBT muss sich vor dem Einleiten von «Reversing» im Normalbetrieb mit Störung befinden.</p> <p>Für das Einstellen von Rückwärtszugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Fahrweg der Rückwärtszugfahrstrassen dürfen keine Erhaltungsbezirke aktiv sein • Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nur für die Rückwärtsfahrt von Zügen verwendet werden • Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich zwei Züge in einem Gleisabschnitt befinden • Rückwärtszugfahrstrassen Richtung Pollegio Nord (POLN) sind nur für Züge im Bereich des Spurwechsels vor dem Südportal zulässig.
	<p>Normalbetrieb mit Störung: Anpassung Ittis-Zuglenkdaten bei «Reversing»</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf die Ittis-Zuglenkdaten (z.B. mittels GeoEdit) nicht anpassen, weil dadurch die Rückwärtszugfahrstrassen in einen Bereich ohne Reversingschutzzone eingestellt werden.</p>
	<p>Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Manuelles Einleiten von «Reversing»</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf eine Reversingfahrt nur im Ausnahmefall manuell einleiten, z.B. wenn die Tunnelautomatik GBT die Rückwärtsfahrstrasse ablehnt.</p>
	<p>Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Halteort</p> <p>Der Halteort befindet sich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • im Ereignisbetrieb <ul style="list-style-type: none"> – ausserhalb des GBT in Rynächt oder Pollegio Sorpasso. • im Normalbetrieb mit Störung, je nach Standort des Zuges bei der Einleitung von «Reversing» (RV) <ul style="list-style-type: none"> – nach der Spurwechselstelle Sedrun oder Faido, – an einer beliebigen Stelle im GBT oder – ausserhalb des GBT in Rynächt oder Pollegio Sorpasso. <p>Der Halteort wird mit folgenden Textmeldungen angekündigt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. «ridurre la velocità a 40 km/h» 2. «fermare dietro Pxxxx/Sxxxx» <p>Ca. 250 Meter vor dem Halteort des Zuges wird auf dem DMI die Textmeldung «fermare dietro Pxxxx/Sxxxx» angezeigt (Signalname abhängig vom Halteort). Aufgrund der Textmeldung ist die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass hinter dem angezeigten Signal angehalten werden kann. Pxxxx/Sxxxx ist das erste ETCS-Haltsignal entgegen der Fahrriichtung, an welchem nach der Ankündigung vorbeigefahren wird.</p>

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing» Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.			
Betriebspunkt	Gleis	Signal	km
Rynächt	5243	P5243	38.616
	6243	P6243	38.606
	7223	P7223	37.845
	8253	P8253	38.971
Pollegio Sorpasso	6873	S6873	161.218
	7873	S7873	161.352
	51	POLS51S	128.156
	52	POLS52S	128.278
Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing» Der Fahrdienstleiter darf allfällig nicht mehr benötigte Rückwärtszugfahrstrassen und allfällige Reversing-Sicherungsfahrstrassen erst auflösen, wenn der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung durch Abrüsten des Führerstands in die Betriebsart «Stand By» (SB) verbracht hat.			
<u>Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen</u> <u>Vor dem Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden und es muss eine Bestätigung des ELT und OMC vorliegen, dass dies aus ihrer Sicht zulässig ist.:</u>			
<u>Beenden des Normalbetriebs mit Störungen</u> <u>Vor dem Beenden des Normalbetriebs mit Störung müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden.</u>			
300.9 2	Kernprozess Störungen		
Störungen am Spurwechseltor Die Endlage des Spurwechseltors ist nicht bestätigt. Zugfahrstrasse für Erhaltungszüge, Evakuierungszüge und LRZ kann eingestellt werden: <ul style="list-style-type: none">Die Fahrt über den Spurwechsel erfolgt in der Betriebsart «On Sight» (OS). Zugfahrstrasse kann nicht eingestellt werden: <ul style="list-style-type: none">Es ist keine Zugfahrt über den Spurwechsel mehr möglich.			
Offene Türen gegen die Fahrbahn Stellt die Tunnelleittechnik eine offene Türe gegen die Fahrbahn fest und ist kein Unterhaltspersonal vor Ort, ist wie folgt vorzugehen: Der Spezialist Tunneltechnik (SP TT) informiert sofort den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter <ul style="list-style-type: none">erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) <i>Fahrt auf Sicht</i>			

	<ul style="list-style-type: none"> erteilt dem Lokführer quitungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Türe. <p>Der Lokführer</p> <ul style="list-style-type: none"> hält bei der Türe an erkennt allfällige Personen informiert allfällige Personen über das Verhalten und das weitere Vorgehen schliesst die Türe und informiert vor der Weiterfahrt den Fahrdienstleiter. <p>Allfällige Personen werden nach Anordnung durch den Fahrdienstleiter mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.</p>
	<p>Ausfall Tunnelkommunikation (GSM-R und GSM-P)</p> <p>Kommt ein Zug infolge ausgefallener Tunnelkommunikation zum Stehen und ist keine Verbindungsaufnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.</p>
300.9 2.3	<p>Gleisfreimeldeeinrichtung gestört</p>
	<p>Normal- und Ereignisbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normal- und Ereignisbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
	<p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Um eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage zu verbringen, gilt der Prozess gemäss Anhang B7 der I-50197 «Wechsel von Erhalten zu Fahren».</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
300.9 4	<p>Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen</p>
	<p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p>
	<p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» (OS) mit v_{\max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p> <p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p>

	Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.
300.9 12	Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss <p>Der Lokführer informiert sofort den Fahrdienstleiter, wenn auf der Zufahrt zum GBT am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden müssen.</p> <p>Die Einfahrt von Zügen in den GBT und Pollegio Sorpasso mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten. In Rynächt sind solche Fahrten über die Gleisachsen 6000 und 7000 nach Erstfeld zu vermeiden.</p> <p>Müssen am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, gilt folgendes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Rynächt, Fahrtrichtung GBT <ul style="list-style-type: none"> – ungebremste Fahrzeuge werden mit einer Hilfslokomotive oder dem LRZ weggestellt • in Rynächt, Fahrtrichtung Altdorf <ul style="list-style-type: none"> – Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4) • in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung GBT <ul style="list-style-type: none"> – ungebremste Fahrzeuge werden mit einer Hilfslokomotive oder dem LRZ weggestellt • in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung Giustizia <ul style="list-style-type: none"> – Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4) • im GBT <ul style="list-style-type: none"> – Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4).
300.9 13	Gefährdungen, Unfälle und Störungen <p>Stillstand eines Reisezuges im GBT</p> <p>Kommt im GBT ein Reisezug ausserhalb einer Nothaltestelle ungeplant zum Stillstand, müssen die nachfolgende Prozesse angewendet werden. Für Halte in den Nothaltestellen gelten die Regelprozesse.</p> <p>Sicherungsmassnahmen</p> <p>Normalbetrieb mit Störung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommt der von einer Fahrzeugstörung betroffene Reisezug zum Stillstand oder ist ein Wenden eines Reisezuges notwendig, informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleitechnik (TLT) zu überwachen • Werden Querschlagtüren auf der Höhe des gestörten/wendenden Reisezuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter schaltet in der Gegenröhre, auf Höhe der geöffneten Querschlagtüren, manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein und informiert den Lokführer des gestörten Zuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) über die getroffenen Sicherungsmassnahmen. Der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre darf über den betroffenen Bereich, bzw. über den Bereich mit geöffneten Querschlagtüren, mit <i>Fahrt auf Sicht</i> weiterfahren. Dazu ist folgendes Vorgehen anzuwenden: <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt. 2. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben. 3. Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern <p>Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des gestörten/wendenden Zuges befinden, oder

- der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass der Evakuierungszug mit «On Sight» (OS) gegenüber dem gestörten Zug in der Gegenröhre zum Abholen der Reisenden fahren darf.
- Werden Querschlagtüren nicht auf der Höhe der gestörte Reisezug geöffnet, ist gemäss Ziffer 300.9 2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen.

Ereignisbetrieb

Kommt ein Reisezug zum Stillstand:

- schaltet der Fahrdienstleiter auf Höhe des Ereigniszuges in der Gegenröhre manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein. Belegt der Ereigniszug zwei Abschnitte, sind entsprechend beide gegenüberliegenden Abschnitte zu sichern. Somit wird verhindert, dass für Züge eine Fahrstrasse in diesen Bereich einläuft. Bereits eingestellte Fahrstrassen sind zu belassen und
 - informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen. Werden Querschlagtüren auf Höhe des Ereigniszuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Dieser informiert den Lokführer des Ereigniszuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT).
 - ist der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre verboten. Für den LRZ und den Evakuierungszug ist folgendes Vorgehen anzuwenden:
 - der ELT bestätigt dem Fahrdienstleiter, dass der LRZ/Evakuierungszug gegenüber dem Ereigniszug in der Gegenröhre fahren darf.
 - Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt.
 - Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben.
 - Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern.
- Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereigniszuges befinden.
- Werden Querschlagtüren nicht auf der Höhe des Ereigniszuges geöffnet, ist gemäss Ziffer 300.9 2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen.

Kommt ein Güterzug zum Stillstand:

- ist der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre, ausser für die Räumung des Tunnels verboten.

Öffnung der Spurwechseltore in Sedrun und Faido im Ereignisfall

Im Ereignisfall dürfen die Spurwechseltore aus Sicherheitsgründen nur mit der Zustimmung des ELT geöffnet werden.

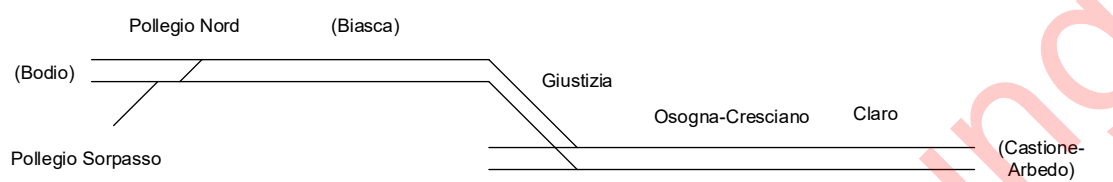
Grundausrüstung für die Selbstrettung im Gotthard-Basistunnel (GBT) (pro Tunnelröhre)

- Hindernisfreier Seitenweg auf der Querschlagseite (mind. 1 m breit)
- automatisch (und manuell) einschaltende Brandbeleuchtung auf der Querschlagseite
- Handlauf entlang der Tunnelwände
- Fluchtweg-Orientierungstafeln, optische Signale bei den Querschlags- und NHS-Eingängen
- Beleuchtbare Querschläge ca. alle 325 m mit Abschlüssen zwischen den im Abstand von ca. 40 m parallel verlaufenden Tunnelröhren
- Schiebetüren bei allen Querschlägen
- Sprechstellen in den Querschlägen bei der Schiebetür.

	<p>MFS Sedrun</p> <p>Je Tunnelröhre eine Nothaltestelle (NHS) (Oströhre km 120.280-120.730, Weströhre km 221.590-222.040) mit je 6 Schiebetüren zum Seitenstollen.</p>
	<p>MFS Faido</p> <p>Je Tunnelröhre eine Nothaltestelle (NHS) (Oströhre km 138.947-139.397, Weströhre km 240.612-241.062) mit je 6 Schiebetüren zum Seitenstollen.</p>
	<p>Die MFS Sedrun und Faido sind zusätzlich zur Grundausrüstung wie folgt ausgerüstet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perron 55 cm über Schienenoberkante auf 450 m Länge • Halteorttafeln «H» Ende Perron in jeder Richtung beider NHS • Ein Seitenstollen als geschützter Bereich, zur Verbindung der beiden NHS • Lautsprecher • Videoüberwachung • Überdruck mit Frischluft im geschützten Bereich • Sitzgelegenheiten • Mobilift • Rauchabzuganlage im Bahntunnel • Je Nothaltestelle ist ein First Aid Point im Seitenstollen sowie einer auf halber Gehstrecke zwischen den Nothaltestellen vorhanden. Die First Aid Points bestehen aus Trinkwasser, mehreren Ersthilfekoffer, mehreren Bahren, einem Sauerstoffgerät und einem Defibrillator. Sie sind an einem gekennzeichneten und gut sichtbaren Ort im Seitenstollen platziert. Zusätzlich sind die First Aid Points im Bereich der Nothaltestelle mit Rollstühlen ausgerüstet. <p>Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird bei Reisezügen die Distanz zur nächsten mit einer Betriebsbremsung erreichbaren NHS als Textmeldung auf dem DMI angezeigt.</p>
	<p>Zusätzliche Infrastruktur für die Fremdrettung</p> <p>Für die Fremdrettung stehen folgende zusätzliche Installationen zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wasserentnahmestellen in den MFS Sedrun und Faido • Druckwasseranschlüsse (Leistung 20 l/Sek. bei 5 Bar) bei den Notausstiegsstelle (NAS) Rynächt und Pollegio Sorpasso • Beleuchtung bei den NAS Rynächt und Pollegio Sorpasso • Kommunikationsmittel • Portalbereiche mit wintersicheren Zufahrten für Strassen gebundene Einsatz- und Rettungsfahrzeuge (28 t-Klasse) • Möglichkeit, Züge im Portalbereich anzuhalten • In Pollegio existiert eine NAS mit einer Perronkante P35 auf dem östlichen Gleis • Trockenleitung in allen NHS • Automatische Notfallerdungen in allen NHS • Task-Force-Räume für die Ereignisdienste im Bahntechnikgebäude Erstfeld und in der Betriebszentrale Pollegio.
	<p>Gefahr vermindern</p>
	<p>Geschwindigkeitsreduktion bei Brandausbruch</p> <p>Der Lokführer reduziert bei einem festgestellten oder vermuteten Brand im Zug die v_{max} auf 80 km/h.</p>
	<p>Geschwindigkeitsreduktion bei Überbrücken der Notbremse</p> <p>Überbrückt der Lokführer die Wirkung der Notbremse, darf mit v_{max} 80 km/h bis zum nächsten geeigneten Halteort gefahren werden.</p>

	<p>Halteorte im Ereignisfall</p> <p><u>Reisezüge</u></p> <p>Im Brandfall sind Reisezüge, wenn immer möglich, in den Nothaltestellen Sedrun bzw. Faido anzuhalten. Erfolgt die Alarmauslösung im letzten Tunnelabschnitt (nach Vorbeifahrt an der zweiten Nothaltestelle), ist möglichst aus dem Tunnel bis nach Altdorf oder Biasca zu fahren. Ist die Fahrt bis Altdorf oder Biasca nicht möglich, muss an der Notausstiegsstelle (NAS) in Pollegio Sorpasso bzw. Rynächt angehalten werden.</p> <p>Ist aufgrund des Ereignisses weder die Fahrt in eine NHS noch das Herausführen aus dem Tunnel möglich, hält der Zug notgedrungen an beliebiger Stelle im Tunnel.</p> <p>Eine allfällige Evakuierung erfolgt durch die Querschläge in die Gegenröhre.</p> <p><u>Güterzüge mit Personenbeförderung</u></p> <p>Bei einem Brand in einem Begleitwagen oder Reisezugwagen ist sofort bei einem Querschlag (ca. alle 325 m) anzuhalten. Die Evakuierung erfolgt in die Querschläge. Dort sind weitere Anweisungen abzuwarten.</p> <p>Bei einem Brand auf einem Güterwagen ist gemäss «Güterzüge» zu verfahren.</p> <p><u>Güterzüge</u></p> <p>Ein in Brand geratener Güterzug fährt, wenn immer möglich aus dem Tunnel.</p>
300.9 14	<p>Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis im Gotthard-Basistunnel</p>
	<p>Weiterfahrt der Züge bis Erstfeld bei Evakuierung des GBT</p> <p>Um die rasche Evakuierung der im GBT stehenden Züge zu ermöglichen, können Züge, die sich zwischen Altdorf und Rynächt befinden (inkl. Züge, die aus dem GBT evakuiert wurden), nach quit- tungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrord- nung und neue Zugnummer wird verzichtet.</p>
	<p>Alarmauslösung</p> <p>Ist die Fahrgeschwindigkeit über eine gewisse Zeit um 30 % unterschritten, im Vergleich zum einge- gegebenen v_{\max}-Wert in den Zugdaten und ist dieser Wert tiefer als 130 km/h, erfolgt durch die Zug- laufverfolgung (ZLV) ein Ereignisvorschlag. Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer die Ursache ab (Fahrzeugstörung, Brand usw.). Wird der Ereignisvorschlag angenommen, löst die Tunnelauto- matik die notwendigen Sofortmassnahmen und Tunnelreflexe aus.</p> <p>Meldet der Lokführer dem Fahrdienstleiter einen Alarm, bevor die ZLV diesen auslöst, muss der Fahrdienstleiter den Alarm manuell auslösen.</p> <p>Im Erhaltungsbetrieb muss der Fahrdienstleiter den Ereignisbetrieb (insbesondere die Tunnelreflexe) in jedem Fall manuell auslösen bzw. auslösen lassen.</p> <p>Nach erfolgter Alarmauslösung werden folgende betriebliche Sofortmassnahmen ausgelöst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfahrten in den Perimeter SA-GBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert. • Einfahrten in den GBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert. • Folgezüge werden mit richtungsabhängigen Sperren gestoppt. • Reduktion der v_{\max} auf 80 km/h für Züge in der dem Ereigniszug gegenüberliegenden Tunnel- röhre, wenn der Ereigniszug ein Reisezug ist. • Textmeldung an alle Züge im GBT, mit der Aufforderung die Klimaanlage auszuschalten. • Reversing oder Wenden für die Rückwärtsfahrt von Zügen wird angeboten. <p>Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet (Führerstandwechsel) und verlassen den Be- reich als Zugfahrt in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Führerstand darf nur nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter gewechselt werden.

	<ul style="list-style-type: none"> Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer ab, ob eine funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung auf dem Führerstand am Zugschluss vorhanden ist, bevor er den Auftrag zum Führerstandwechsel erteilt.
	<p>Übermittlung von Langsamfahrstellen und aktiven Schutzstrecken bei Fahrten in der Betriebsart «Reversing» (RV)</p> <p>Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit <i>Befehl 5</i> über Langsamfahrstellen < 80 km/h sowie über aktive Schutzstrecken.</p>
	<p>Grundsätze zur Evakuierung</p> <p>Ist die Weiterfahrt eines Reisezuges aufgrund einer technischen Störung nicht möglich, erhält der Lokführer 10 Minuten Zeit, um die Störungsbehebung zu versuchen. Nach dieser Frist fährt der Lös- und Rettungszug (LRZ) der Intervention zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des LRZ abgeschleppt werden, wird ein Evakuierungszug definiert.</p> <p>Im Brandfall erfolgt die Evakuierung in die Gegenröhre sofort nach dem Halt.</p> <p>Ist eine Evakuierung von Reisenden aus dem Tunnel notwendig, gilt folgendes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die zu evakuierenden Reisenden begeben sich über die Multifunktionsstellen oder die Querschläge in die Gegenröhre. Der Evakuierungszug fährt bis zum Ort, wo sich die Reisenden in der Gegenröhre aufhalten. Im Brandfall erfolgt die Weiterfahrt nach der Aufnahme der Reisenden in der gleichen Fahrrichtung, in welcher der Evakuierungszug die Aufnahmestelle erreicht hat. Auf die ursprüngliche Fahrrichtung der evakuierten Reisenden wird keine Rücksicht genommen. Der Evakuierungszug bringt die Reisenden: <ul style="list-style-type: none"> - im Brandfall nach Biasca oder Altdorf, wo sie weiter betreut werden, - im Störfall in der Regel bis Bellinzona oder Arth-Goldau.
	<p>Evakuierungszug</p> <p>Für Evakuierungsfahrten bei Ereignissen dürfen auch nicht GBT-taugliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Minimalanforderungen lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spitzenfahrzeug mit für den GBT zugelassener und funktionsfähiger ETCS-Fahrzeugausrüstung. Der Lokführer ist GBT-kundig, andernfalls ist er durch einen GBT-kundigen Lokführer zu pilotieren. Im Brandfall muss der Evakuierungszug vor der Einfahrt in den GBT geräumt werden. Ein Zug, der sich bereits im GBT befindet, darf als Evakuierungszug eingesetzt werden.

Pollegio N. – (Biasca) – Giustizia – (Castione-Arbedo)				541/b
300.1 1.2	Bereich			
				
300.1 2.10	Technische Werte			
	RBC-Daten			
	RBC-Name	Claro (Castione-A.) – (Biasca)	GBT (Biasca) – Pollegio Sorpasso (Biasca) – (Bodio) (Giustizia) – Pollegio Sorpasso	
	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10002	2757	
	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350034	7342789	
	Land / Region	448	448	
	Telefon	0041 512 800 507	0041 512 800 504	
	Netzwerk-ID	22806F	22806F	
	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)			
	Bodio – Biasca	km 127.473		
	Biasca – Castione-Arbedo	km 133.179		
	Castione-Arbedo – Biasca	km 146.837		
	Biasca – Bodio	km 131.016		
300.2 1.1	Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale			
	Nachfolgend aufgeführte ETCS Haltsignale sind rechts aufgestellt:			
	Claro			
	Gleis	Nord - Süd	Süd – Nord	
	2	CLA2P		
	655		CLA655S	

300.6 4.8	Langsamfahrstellen im Übergangsbereich										
	<p>Die verminderte Geschwindigkeit im Bereich der Führerstandssignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss I-30001 anzuordnen und im RBC einzugeben.</p> <p>Eingabebereich ausserhalb dem Bereich der Führerstandssignalisierung:</p> <table> <tr> <th>Bahnhof / Strecke</th><th>Eingabebereich</th></tr> <tr> <td>Bodio</td><td>Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.141 (Gleis 127) Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.230 (Gleis 227)</td></tr> <tr> <td>Biasca von Norden</td><td>Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.617 (Gleis 324) Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.517 (Gleis 424)</td></tr> <tr> <td>Biasca von Süden</td><td>Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.769 (Gleis 331) Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.728 (Gleis 431)</td></tr> <tr> <td>Castione-Arbedo</td><td>Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.404 (Gleis 41) Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.389 (Gleis 43)</td></tr> </table>	Bahnhof / Strecke	Eingabebereich	Bodio	Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.141 (Gleis 127) Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.230 (Gleis 227)	Biasca von Norden	Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.617 (Gleis 324) Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.517 (Gleis 424)	Biasca von Süden	Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.769 (Gleis 331) Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.728 (Gleis 431)	Castione-Arbedo	Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.404 (Gleis 41) Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.389 (Gleis 43)
Bahnhof / Strecke	Eingabebereich										
Bodio	Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.141 (Gleis 127) Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.230 (Gleis 227)										
Biasca von Norden	Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.617 (Gleis 324) Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.517 (Gleis 424)										
Biasca von Süden	Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.769 (Gleis 331) Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.728 (Gleis 431)										
Castione-Arbedo	Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.404 (Gleis 41) Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.389 (Gleis 43)										
300.6 6.1	Probefahrten										
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtkontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>										

(Bellinzona) – Giubiasco – (Rivera) / (Cadenazzo)**541/c 542 551 552****(Bellinzona) – CBT – (Mendrisio)****300.1
2.10****Technische Werte****RBC-Daten**

RBC-Name	CBT (Bellinzona) – CBT – Lugano (Bellinzona) – (Cadenazzo) (Bellinzona) – (Rivera-B.) Lugano – (Lamone-C.)	Rovio (Lugano) – Paradiso – Capolago – (Mendrisio)
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5561	10004
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345593	7350036
Land / Region	448	448
Telefon	0041 512 800 505	0041 512 800 509
Netzwerk-ID	22806F	22806F

Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)

Bellinzona – Giubiasco	km 152.228
Cadenazzo – Giubiasco	km 157.690
Rivera-B. – Giubiasco	km 157.508
Taverne-T. – Vezia	km 175.904
Mendrisio – Capolago-R.	km 197.152

Grenzen KGB – EGB

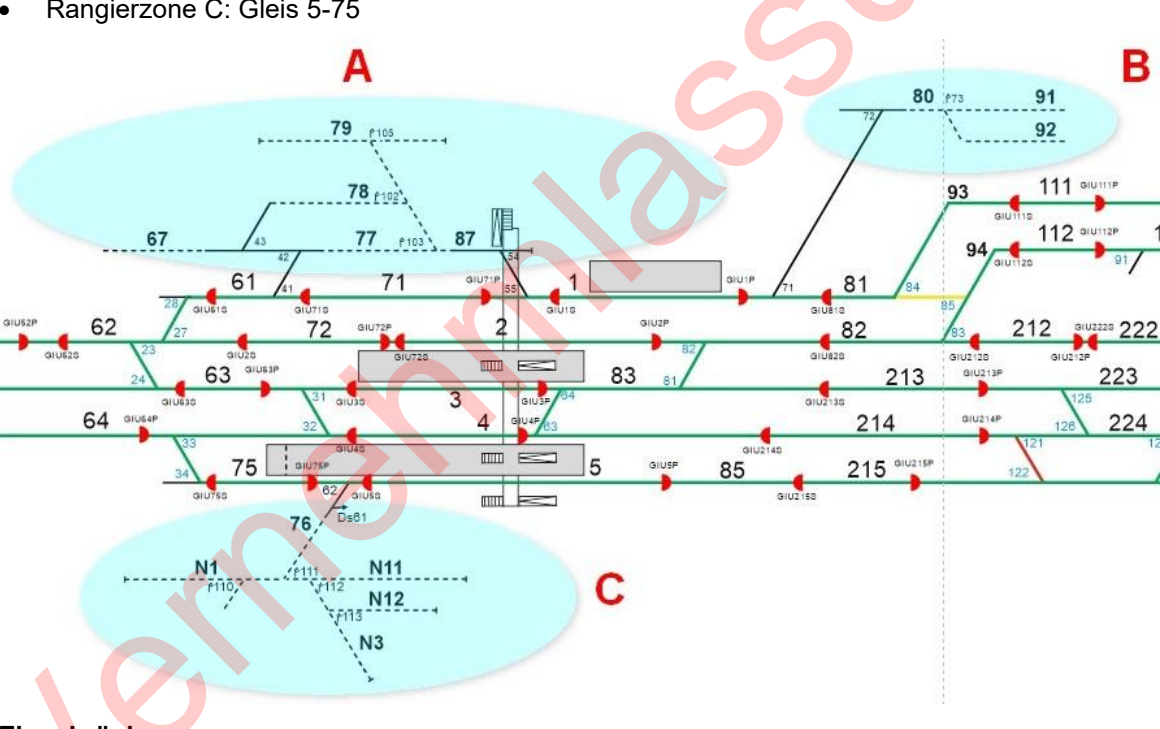
Giubiasco Gl. 232-6007	km 155.011 (Signale CBT232P / GIU6007S)
Giubiasco Gl. 243-7007	km 226.242 (155.350) (Signale CBT243P / GIU7007S)
Giubiasco Gl. 302-8011	km 226.551 (Signale CBT302P / GIU8011S)
Vezia (Ost)	km 177.769 / 243.072 (Signale VEZB6083P / CBT911S)
Vezia (West)	km 342.803 (Signale VEZB7081P / CBT912S)

**300.2
2.8****Giubiasco: Signale für den Strassenbahnbetrieb**

Die Strassenbahnbereiche sind nur mit Anfangs- und Endsignalen für Strassenbahnbereich signalisiert:

- ab Bahnübergang «Via Moderna» (Gleis 76)
- ab Bahnübergang «Freiverlad» (Gleis 79)-

Es sind keine Vorsignale aufgestellt.

	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v_{\max} 10 km/h.
300.4 2.1	Giubiasco: Rangierbewegungen
	<p>Der Rangierbereich Giubiasco ist in drei Rangierzonen unterteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangierzone A: Gleise 67/77/78/79/87 • Rangierzone B: Gleise 80/91/92 • Rangierzone C: Gleis 76 <p>Für Zugbildung (lokale Güterzüge, Dienstzüge usw.) und für Rangierbewegungen können folgende Gleise genutzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangierzonen A und B: Gleise 61-71-1 • Rangierzone C: Gleis 5-75  <p>Einschränkungen</p> <p>Auf den Gleisen 2-72, 3 und 4 sind Rangierbewegungen im Normalbetrieb verboten und es dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.</p> <p>In folgenden Fällen sind in den Gleisen 2-72, 3 und 4 Rangierbewegungen zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei Störungen und Ereignissen • bei Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • bei Arbeiten in den Gleisen 61-71-1 / 5-75.
300.5 1	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge im CBT
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge mit elektrischer Vorspannklok • Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB • Fahrten für Hilfeleistungen • Einsatz- und Übungsfahrten des LRZ

300.5 1.2	Zugbildung
	<p>Giubiasco und Vezia: Zugbildung</p> <p>Schiebe- und Zwischendienst in Giubiasco und Vezia ist in Richtung Ceneri Bergstrecke erlaubt.</p> <p>In Giubiasco darf die Schiebe- bzw. Zwischenlok erst ab Mitte Perron Schiebe- bzw. Zugkraft ausüben.</p> <p>In Vezia darf die Schiebe- bzw. Zwischenlok erst ab der Notausstiegstelle Schiebe- bzw. Zugkraft ausüben.</p> <p>Die Schiebelok darf im Bereich der Führerstandssignalisierung von Bellinzona bis Chiasso und umgekehrt am Zugschluss überführt werden.</p> <p>Einschränkungen für Reisezüge im CBT</p> <p>Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).</p> <p>Ausnahme</p> <p>Ist die ETCS-Fahrzeugausrüstung auf dem hintersten Endführerstand aufgrund einer Störung nicht funktionsfähig oder nicht vorhanden (z.B. lokbespannter Charterzug), darf ein Reisezug durch den CBT verkehren. Der Lokführer muss vor der Abfahrt über den Zustand informiert sein und den Fahrdienstleiter informieren.</p>
300.5 1.4	Aussergewöhnlichen Sendungen und Messfahrten im CBT
	<p>Aussergewöhnlichen Sendungen oder Messfahrten, mit Abweichungen (z.B.: v_{\max} kleiner als 80 km/h, Wenden im Normalbetrieb, ...), dürfen nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung vorgeschrieben sind oder das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.
300.5 3.7	v_{\max} im CBT
	<p>Im CBT gilt v_{\max} 230 km/h, ausgenommen für Probefahrten mit einem Sicherheitskonzept.</p> <p>Für Güterzüge gilt v_{\max} 120 km/h.</p>
300.6 1.2	Zuglaufverfolgung (ZLV)
	<p>Um Fehlalarme der ZLV zu vermeiden, informiert der Lokführer den Fahrdienstleiter, wenn die erreichbare Geschwindigkeit des Zuges kleiner als die in den Zugdaten eingegebene v_{\max} ist (z.B. Frontscheibe defekt). Der Fahrdienstleiter darf die ZLV für den betreffenden Zug ausschalten.</p>
300.6 4.8	Langsamfahrstellen im Übergangsbereich
	<p>Die verminderte Geschwindigkeit im Bereich der Führerstandssignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss I-30001 anzuordnen und im RBC einzugeben.</p> <p>Eingabebereich ausserhalb dem Bereich der Führerstandssignalisierung:</p>

	Bahnhof / Strecke	Eingabebereich
	Bellinzona	Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.629 (Gleis 881) Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.751 (Gleis 882)
	Cadenazzo	Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.878 (Gleis 459) Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.758 (Gleis 359)
	Vigana	Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 811) Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 812)
	Taverne-T.	Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.831 (Gleis 175) Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.745 (Gleis 275)
	Mendrisio	Zwischen Level-Übergang km 197.152 und km 198.104 (Gleis 873) Zwischen Level-Übergang km 197.152 und km 198.190 (Gleis 973)
300.6 6.1	CBT: Probefahrten	
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none">die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none">das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtskontrolle und die Tunnelerfahrtskontrolle dürfen umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>	
300.7	Textmeldungen im CBT	
	Je nach Situation können im CBT folgende, vordefinierte Textmeldungen auf dem DMI angezeigt werden.	
	Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
	Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen.
	v ott / v opt = XXX km/h	Fahren gemäss v _{opt} . Die v _{opt} sollte ca. 1000 Meter nach Erhalt der Meldung erreicht sein.
	v ott / v opt END	Optimierung ist beendet. Beschleunigen auf die erlaubte Geschwindigkeit und fahren nach ESF-Regeln.
	ADL DIST	Langsam fahren. Nötige v _{opt} unterschreitet die ADL-Minimalgeschwindigkeit von 40 km/h.
	ADL Cancel	Optimierung ist nicht mehr möglich, ein Halt ist zu erwarten. Ab dem nächsten Hauptsignal gilt Fahrt ohne bzw. entsprechend der neuen Fahrempfehlung.
	ADL Vmax	Fahren mit erlaubter v _{max} .
	Climatizzazione del treno: OFF	Zugsammelschiene ausschalten.

	Climatizzazione del treno: ON	Zugsammelschiene darf wieder eingeschaltet werden.
	Treno sotto velocità obiettivo	Warnung Zuglaufverfolgung (ZLV) Geschwindigkeit erhöhen. Wenn nicht möglich, sofort Fahrdienstleiter informieren.
	Treno sotto velocità obiettivo annullato	Warnung Zuglaufverfolgung aufgehoben. Keine weitere Massnahme nötig.
	Info: Posto discesa d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Notausstiegstelle Vezia. Diese Meldung erscheint nur im Ereignisbetrieb, oder wenn ein Ereignisvorschlag, z.B. ZLV-Warnung, vorliegt. Die Anzeige erfolgt in 500-Meter-Schritten.
	Abbassare pantografo / Pantograph senken	Stromabnehmer senken. Weiterfahrt nach I-30001, 300.9, Ziffer 9.2 (Fahrleitung spannungslos). Diese Meldung erscheint nur, wenn beim Ausfall der Fahrleitungsspannung eine Fahrstrasse über den spannungslosen Abschnitt eingestellt ist.
	Alzare pantografo / Pantograph heben	Stromabnehmer heben. Fahrleitung wieder spannungsführend. Normale Weiterfahrt.
	Liberare la tratta in Modo RV	Wechsel in die Betriebsart «Reversing» (RV).
	Zug wenden / Invertire treno	Zug wenden mittels Führerstandwechsel.
300.7	Anlage 1	
	Unterscheidung Ereignisbetrieb und Normalbetrieb mit Störung Der Fahrdienstleiter entscheidet nach Abklärung mit dem Lokführer bzw. der meldenden Person, ob der Tunnel in den Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb) versetzt wird oder im Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb) belassen wird. Grundsatz: <ul style="list-style-type: none"> • bei Gefahr für Personen → Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb) • ohne Gefahr für Personen → Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb) 	
	Betriebsart «Reversing» (RV) im CBT	
	Grundsatz <u>Gültig bis 28.11.2026:</u> Die Betriebsart «Reversing» wird im Ceneri-Basistunnel (CBT) zum Räumen des Tunnels im Ereignisfall angewendet und wird durch das System angeboten. Die v_{\max} für «Reversing» (RV) im CBT beträgt 40 km/h. Die maximale Rücksetzdistanz und die Grenzen für die Betriebsart «Reversing» werden durch das System überwacht und dem Lokführer angezeigt. Die Betriebsart «Reversing» ist bei Ereignissen mit unmittelbarer Gefahr für Personen (inkl. Fahrpersonal) für alle Züge erlaubt. Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet. <u>Gültig ab 29.11.2026 mit Release CBT-1:</u>	

Die Betriebsart «Reversing» wird im Ceneri-Basistunnel (CBT) zum Räumen des Tunnels im Ereignisfall oder im Normalbetrieb mit Störung angewendet und wird durch das System angeboten.

Die v_{\max} für «Reversing» (RV) im CBT beträgt 40 km/h.

Die maximale Rücksetzdistanz und die Grenzen für die Betriebsart «Reversing» werden durch das System überwacht und dem Lokführer angezeigt.

Die Betriebsart «Reversing» ist bei Ereignissen mit unmittelbarer Gefahr für Personen (inkl. Fahrpersonal) für alle Züge erlaubt. Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet.

Bei Normalbetrieb mit Störung ist die Betriebsart «Reversing» nur für die durch die Störung blockierten Züge erlaubt. Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet.

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Einleiten «Reversing» (~~Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026~~)

Der CBT muss sich vor dem Einleiten von «Reversing» im Ereignisbetrieb befinden.

Für das Einstellen von Rückwärtszugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Im Fahrweg der Rückwärtszugfahrstrassen dürfen keine Erhaltungsbezirke aktiv sein
- Verkehren Züge in der Betriebsart «Reversing» Richtung Giubiasco, sind alle anderen Fahrten über die Weichen 32, 73 und 74 (Verzweigung Camorino) verboten
- Bei mehreren blockierten Zügen ist beim Einleiten von «Reversing» (bzw. Wenden) die Reihenfolge vom Tunnelportal (erster Zug) zum Ereignis (letzter Zug) zwingend einzuhalten
- Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nur für die Rückwärtsfahrt von Zügen verwendet werden
- Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich zwei Züge in einem Gleisabschnitt befinden.

Ereignisbetrieb: Anpassung Ittis-Zuglenkdaten bei «Reversing»

Der Fahrdienstleiter darf die Ittis-Zuglenkdaten (z.B. mittels GeoEdit) nur im Ausnahmefall anpassen (die Reversingfahrt wird z.B. wegen Fahrzeugdefekt einer anderen Reversingfahrt oder wegen defekter Fahrleitung blockiert), weil dadurch die Rückwärtszugfahrstrassen in einen Bereich ohne Reversingschutzzone eingestellt werden.

Normalbetrieb mit Störung: Anpassung Ittis-Zuglenkdaten bei «Reversing» (~~gültig ab 29.11.2026~~)

Der Fahrdienstleiter darf die Ittis-Zuglenkdaten (z.B. mittels GeoEdit) nicht anpassen, weil dadurch die Rückwärtszugfahrstrassen in einen Bereich ohne Reversingschutzzone eingestellt werden.

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Manuelles Einleiten von «Reversing» (~~Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026~~)

Der Fahrdienstleiter darf eine Reversingfahrt nur im Ausnahmefall manuell einleiten, z.B. wenn die TA CBT die Rückwärtsfahrstrasse ablehnt.

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Halteort (~~Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026~~)

Der Halteort befindet sich im Ereignisbetrieb und im Normalbetrieb mit Störung, je nach Standort des Zuges bei der Einleitung von «Reversing» (RV):

- In Vezia Bif
- Ausserhalb des CBT zwischen Tunnelportal und Giubiasco.

Ca. 150 Meter vor dem Halteort des Zuges wird auf dem DMI die Textmeldung «fermare dietro Pxxxx/Sxxxx» angezeigt (Signalname abhängig vom Halteort). Aufgrund der Textmeldung ist die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass hinter dem angezeigten Signal angehalten werden kann. Pxxxx/Sxxxx ist das erste ETCS-Haltsignal entgegen der Fahrtrichtung, an welchem nach der Ankündigung vorbeigefahren wird.

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing» (~~Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026~~)

Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.

Betriebspunkt	Gleis	Signal	km
Giubiasco	2	GIU2P	154.242
Giubiasco	3	GIU3P	154.042
Giubiasco	4	GIU4P	154.050
Giubiasco	5	GIU5P	154.241

	Giubiasco (Richtung S. Antonino)	8011	CBT8011P	227.233
	Vezia	932	VEZB932S	177.880
	Vezia	931	VEZB931S	177.890
	Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing» (Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026) Der Fahrdienstleiter darf allfällig nicht mehr benötigte Rückwärtszugfahrstrassen und allfällige Reversing- Sicherungsfahrstrassen erst auflösen, wenn der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung durch Abrüsten des Führerstands in die Betriebsart «Stand By» (SB) verbracht hat.			
	<u>Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen</u> (Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026) Vor dem Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden und es muss eine Bestätigung des ELT und OMC vorliegen, dass dies aus ihrer Sicht zulässig ist.			
	<u>Beenden des Normalbetriebs mit Störung</u> Vor dem Beenden des Normalbetriebs mit Störung müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden.			
300.9 2	Kernprozess Störungen			
	Offene Tür gegen die Fahrbahn Stellt die Tunnelleittechnik eine offene Türe gegen die Fahrbahn fest und ist kein Unterhaltspersonal vor Ort, ist wie folgt vorzugehen: Der Spezialist Tunneltechnik (SP TT) informiert sofort den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter <ul style="list-style-type: none"> erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) <i>Fahrt auf Sicht</i> erteilt dem Lokführer quittungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Türe. Der Lokführer <ul style="list-style-type: none"> hält bei der Türe an erkennt allfällige Personen informiert allfällige Personen über das Verhalten und das weitere Vorgehen schliesst die Türe und informiert vor der Weiterfahrt den Fahrdienstleiter. Allfällige Personen werden nach Anordnung durch den Fahrdienstleiter mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.			
	Ausfall Tunnelkommunikation (GSM-R und GSM-P) Kommt ein Zug infolge ausgefallener Tunnelkommunikation zum Stehen und ist keine Verbindungsaufnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.			
300.9 2.3	EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört			

	<p>Normal- und Ereignisbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normal- und Ereignisbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
	<p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Um eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage zu verbringen, gilt der Prozess gemäss Anhang B7 der I-50197 «Wechsel von Erhalten zu Fahren».</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
300.9 4	<p>Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen</p>
	<p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p>
	<p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» mit v_{max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p> <p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p> <p>Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.</p>
300.9 12	<p>Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss im CBT</p>
	<p>Die Einfahrt von Zügen in Fahrrichtung Nord - Süd in den CBT mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.</p> <p>Müssen im CBT wegen einer Bremsstörung am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, ist die Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4) zulässig.</p>

300.9 13	Gefährdungen, Unfälle und Störungen
	<p>Stillstand eines Reisezuges im CBT</p> <p>Kommt ein Reisezug ungeplant zum Stillstand, müssen die nachfolgende Prozesse angewendet werden.</p>
	<p>Sicherungsmassnahmen</p> <p>Normalbetrieb mit Störung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommt der von einer Fahrzeugstörung betroffene Reisezug zum Stillstand oder ist ein Wenden eines Reisezuges notwendig, informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen • Werden Querschlagtüren auf der Höhe des gestörten/wendenden Reisezuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter schaltet in der Gegenröhre, auf Höhe der geöffneten Querschlagtüren, manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein und informiert den Lokführer des gestörten Zuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) über die getroffenen Sicherungsmassnahmen. Der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre darf über den betroffenen Bereich, bzw. über den Bereich mit geöffneten Querschlagtüren, mit <i>Fahrt auf Sicht</i> weiterfahren. Dazu ist folgendes Vorgehen anzuwenden: <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt. 2. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben. 3. Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern. <p>Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des gestörten/wendenden Zuges befinden oder – der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass der Evakuierungszug mit «On Sight» (OS) gegenüber dem gestörten Zug in der Gegenröhre zum Abholen der Reisenden fahren darf. • Werden Querschlagtüren <u>nicht</u> auf der Höhe der gestörte Reisezug geöffnet, ist gemäss Ziffer 300.9 2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen.
	<p>Ereignisbetrieb</p> <p>Kommt ein Reisezug zum Stillstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schaltet der Fahrdienstleiter auf Höhe des Ereigniszuges in der Gegenröhre manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein. Belegt der Ereigniszug zwei Abschnitte, sind entsprechend beide gegenüberliegende Abschnitte zu sichern. Somit wird verhindert, dass für Züge eine Fahrstrasse in diesen Bereich einläuft. Bereits eingestellte Fahrstrassen sind zu belassen und • informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen. Werden Querschlagtüren auf Höhe des Ereigniszuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Dieser informiert den Lokführer des Ereigniszuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) • Der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre ist verboten. Für LRZ und Evakuierungszug ist folgendes Vorgehen anzuwenden: <ol style="list-style-type: none"> 1. der ELT bestätigt dem Fahrdienstleiter, dass der LRZ/Evakuierungszug gegenüber dem Ereigniszug in der Gegenröhre fahren darf. 2. Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt. 3. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben. 4. Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern. <p>Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereigniszuges befinden.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Werden Querschlagtüren <u>nicht</u> auf der Höhe des Ereigniszuges geöffnet, ist gemäss Ziffer 300.9 2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen. <p><u>Kommt ein Güterzug zum Stillstand:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>ist der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre, ausser für die Räumung des Tunnels verboten.</u>
	<p>Grundausrüstung für die Selbstrettung im Ceneri-Basistunnel (CBT) (pro Tunnelröhre)</p> <ul style="list-style-type: none"> Hindernisfreier Seitenweg auf der Querschlagseite (mind. 1 m breit) Automatisch (und manuell) einschaltende Notfallbeleuchtung auf der Querschlagseite Handlauf entlang der Tunnelwände Fluchtweg-Orientierungstafeln, optische Signale bei den Querschlagtüren Beleuchtete Querschläge ca. alle 325 m mit Abschlüssen zwischen den im Abstand von ca. 40 m parallel verlaufenden Tunnelröhren Schiebetüren bei allen Querschlägen Sprechstellen in den Querschlägen bei der Schiebetür. <p>Achtung: Die Querschläge zwischen dem Portal Vezia und dem Abzweigungswerk Sarè weisen eine Neigung auf und haben eine Länge bis zu 181 m.</p>
	<p>Gefahr vermindern</p>
	<p>Geschwindigkeitsreduktion bei Brandausbruch</p> <p>Der Lokführer reduziert bei einem festgestellten oder vermuteten Brand im Zug die v_{\max} auf 80 km/h.</p>
	<p>Geschwindigkeitsreduktion bei Überbrücken der Notbremse</p> <p>Überbrückt der Lokführer die Wirkung der Notbremse, darf mit v_{\max} 80 km/h bis zur Notausstiegsstelle Vezia oder nach Giubiasco / San Antonino gefahren werden.</p>
	<p>Halteorte im Ereignisfall</p> <p><u>Reisezüge</u></p> <p>Im Brandfall sind Reisezüge, wenn immer möglich, aus dem Tunnel bis zur Notausstiegsstelle Vezia oder bis Giubiasco / San Antonino zu fahren.</p> <p>Ist aufgrund des Ereignisses die Fahrt aus dem Tunnel nicht möglich, hält der Zug an beliebiger Stelle im Tunnel.</p> <p><u>Güterzüge</u></p> <p>Ein in Brand geratener Güterzug fährt, wenn immer möglich, aus dem Tunnel.</p> <p>In der Fahrrichtung Nord – Süd hält der Lokführer, wenn immer möglich, in der Notausstiegsstelle Vezia an.</p> <p>In Fahrrichtung Süd – Nord hält ein in Brand geratener Güterzug, wenn immer möglich, in der Interventionsstelle Camorino, km 154.800 (signalisiert gemäss I-30001, 300.2, Ziffer 2.6.5, Bild 273) an.</p>
300.9 14	<p>Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis im Ceneri-Basistunnel</p>
	<p>Weiterfahrt der Züge bei Evakuierung des CBT</p> <p>Um die rasche Evakuierung der im CBT stehenden Züge zu ermöglichen, können Züge, inkl. Züge, die aus dem CBT evakuiert wurden, nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter wie folgt weitergeleitet werden, sofern das Zuggewicht dies zulässt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Züge in Giubiasco: nach Cadenazzo bzw. Ceneri Bergstrecke Züge in Vezia: nach Ceneri Bergstrecke. <p>Auf eine Fahrordnung und eine neue Zugnummer wird verzichtet.</p>

	<p>Züge in Lugano und Taverne dürfen nicht mehr Richtung Vezia weiterfahren, bis die Evakuierung des CBT abgeschlossen ist.</p>
	<p>Alarmauslösung</p> <p>Wird die eingegebene v_{\max} über eine gewisse Zeit um 30 % unterschritten und ist dieser Wert tiefer als 130 km/h, erfolgt durch die Zuglaufverfolgung (ZLV) ein Ereignisvorschlag. Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer die Ursache ab (Fahrzeugstörung, Brand usw.). Wird der Ereignisvorschlag angenommen, löst die Tunnelautomatik die notwendigen Sofortmassnahmen und Tunnelreflexe aus.</p> <p>Meldet der Lokführer dem Fahrdienstleiter einen Alarm, bevor die ZLV diesen auslöst, muss der Fahrdienstleiter den Alarm manuell auslösen.</p> <p>Im Erhaltungsbetrieb muss der Fahrdienstleiter den Ereignisbetrieb (insbesondere die Tunnelreflexe) in jedem Fall manuell auslösen bzw. auslösen lassen.</p> <p>Nach erfolgter Alarmauslösung werden folgende betriebliche Sofortmassnahmen ausgelöst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfahrten in den Perimeter SA-CBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert • Einfahrten in den CBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert • Folgezüge werden mit richtungsabhängigen Sperren gestoppt • Reduktion der v_{\max} auf 80 km/h für Züge in der dem Ereigniszug gegenüberliegenden Tunnelröhre, wenn der Ereigniszug ein Reisezug ist • Textmeldung an alle Züge im CBT, mit der Aufforderung, die Klimaanlage auszuschalten • Reversing oder Wenden für die Rückwärtsfahrt von Zügen wird angeboten. <p>Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet (Führerstandwechsel) und verlassen den Bereich als Zugfahrt in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Führerstand darf nur nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter gewechselt werden • Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer ab, ob eine funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung auf dem Führerstand am Zugschluss vorhanden ist, bevor er den Auftrag zum Führerstandwechsel erteilt.
	<p>Übermittlung von Langsamfahrstellen bei Fahrten in der Betriebsart «Reversing»</p> <p>Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit <i>Befehl 5</i> über Langsamfahrstellen < 40 km/h.</p>
	<p>Grundsätze zur Evakuierung</p> <p>Ist die Weiterfahrt eines Reisezuges aufgrund einer technischen Störung nicht möglich, erhält der Lokführer 10 Minuten Zeit, um die Störungsbehebung zu versuchen. Nach dieser Frist fährt der Lösch- und Rettungszug (LRZ) der Intervention zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des LRZ abgeschleppt werden, wird ein Evakuierungszug definiert.</p> <p>Im Brandfall erfolgt die Evakuierung in die Gegenröhre sofort nach dem Halt.</p> <p>Ist eine Evakuierung von Reisenden aus dem Tunnel notwendig, gilt folgendes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die zu evakuierenden Reisenden begeben sich über die Querschläge in die Gegenröhre • Der Evakuierungszug fährt bis zum Ort, wo sich die Reisenden in der Gegenröhre aufhalten • Im Brandfall erfolgt die Weiterfahrt nach der Aufnahme der Reisenden in der gleichen Fahrrichtung, in welcher der Evakuierungszug die Aufnahmestelle erreicht hat. Auf die ursprüngliche Fahrrichtung der evakuierten Reisenden wird keine Rücksicht genommen • Der Evakuierungszug bringt die Reisenden: <ul style="list-style-type: none"> – im Brandfall nach Giubiasco / Cadenazzo oder Lugano, wo sie weiter betreut werden, – im Störfall in der Regel bis Bellinzona oder Lugano.
	<p>Evakuierungszug</p> <p>Für Evakuierungsfahrten bei Ereignissen dürfen auch nicht CBT-taugliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Minimalanforderungen lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spitzenfahrzeug mit für den CBT zugelassener und funktionsfähiger ETCS-Fahrzeugausrüstung

- Der Lokführer ist CBT-kundig, andernfalls ist er durch einen CBT-kundigen Lokführer zu pilotieren.

Im Brandfall muss der Evakuierungszug vor der Einfahrt in den CBT geräumt werden. Ein Zug, der sich bereits im CBT befindet, darf als Evakuierungszug eingesetzt werden.

zur Vernehmlassung

(Emmenbrücke) – Waldibrücke – Lenzburg**431**

Dieses Kapitel enthält die für die Zugfahrten und Rangierbewegungen geltenden Zusatzbestimmungen und Ausnahmeregelungen für die Strecke Emmenbrücke (exkl.) – Lenzburg (inkl.).

**300.1
3.2****Begriffe****Bahnphase**

Die Zeit bei einer Verkehrsregelungsanlage, in welcher eine Zustimmung zur Fahrt für die Bahn besteht, und der Strassenverkehr aufgehalten wird.

Permanent betriebene Verkehrsregelungsanlage

Die strassenseitige Signalisierung ist dauernd in Betrieb. Die Strassenampel kann sämtliche Phasen anzeigen (rot, orange, grün, orange-blinkend).

Eine permanent betriebene Verkehrsregelungsanlage kann während den Randstunden auch situativ betrieben werden.

Situativ betriebene Verkehrsregelungsanlage

Die strassenseitige Signalisierung ist in der Grundstellung dunkel. Wird sie von der Bahn benötigt, schaltet die Anlage auf «Rot» um. Die Strassenampel kann nicht «Grün» zeigen.

**300.2
2.8****Signale für den Strassenbahnbetrieb****Strassenbahnbereich**

Die Strassenbahnbereiche sind mit Signalen für Strassenbahnbereich gekennzeichnet.

An folgenden Orten ist kein Vorsignal für Strassenbahnbereich vorhanden:

Fahrrichtung Lenzburg – Luzern

- Mosen
- Hitzkirch

Fahrrichtung Luzern – Lenzburg

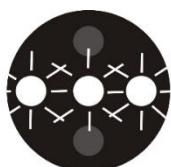
- Hochdorf Schönau
- Boniswil

Strassenbahnsignale

- Strassenbahnsignale, die in Abhängigkeit mit dem Stellwerk stehen, sind mit einem weissen reflektierenden Kreis gekennzeichnet
- Strassenbahnsignale ohne Abhängigkeit mit dem Stellwerk, sind mit einem quadratischen, weissen reflektierenden Rand gekennzeichnet.

Signalbegriffe

Im Störfall (gestörte Verkehrsregelungsanlage, Spannungsausfall, usw.) kann auch das folgende Signalbild angetroffen werden:



blinkend

Begriff


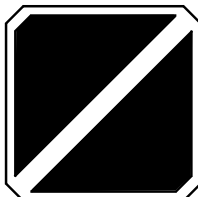
Vorsicht

Bedeutung

Fahrt mit Vorsicht

Beziehung zu anderen Signalen

Die Verkehrsregelungsanlage ist gestört

300.2 5.3	Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel		
		Begriff Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel Bedeutung Vorbeifahrt an der Gruppensignal-Halttafel nur nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter	
300.2 5.4	Merktafel für fehlendes Vorsignal zu einem Hauptsignal		
		Begriff <i>Fehlendes Vorsignal zum Hauptsignal</i> Bedeutung In Bremswegentfernung folgt ein Hauptsignal. Am Hauptsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten	
300.3	Anordnungen und Übermittlung		
	Zwingender Halt Die Züge und Rangierbewegungen haben in allen Bahnhöfen und Haltestellen von Ballwil (inkl.) bis Seon Nord (inkl.) infolge Abhängigkeiten zum Einschalten von Bahnübergangs- und Verkehrsregelungsanlagen anzuhalten. Die Einschaltzeiten sind auf anhaltende Züge abgestimmt. Ausnahmen: <ul style="list-style-type: none">• Hochdorf Schönau (Fahrrichtung Lenzburg – Luzern): Durchfahrt möglich, ausser mit RABe 520 geführte Züge.• Baldegg Kloster (beide Fahrrichtungen): Durchfahrt möglich.		
300.4 1.5	Rangierbewegungen in Bahnhöfen		
	In folgenden Bahnhöfen sind Rangierbewegungen ohne Fahrordnung bis zum Rangierhaltsignal zugelassen: <ul style="list-style-type: none">• Seon und Beinwil am See, Seite Lenzburg• Birrwil und Baldegg, Seite Luzern		
300.4 1.7	Neigung von Gleisen		
	Beinwil am See		
	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
	2	7	Birrwil
	41	9	Birrwil

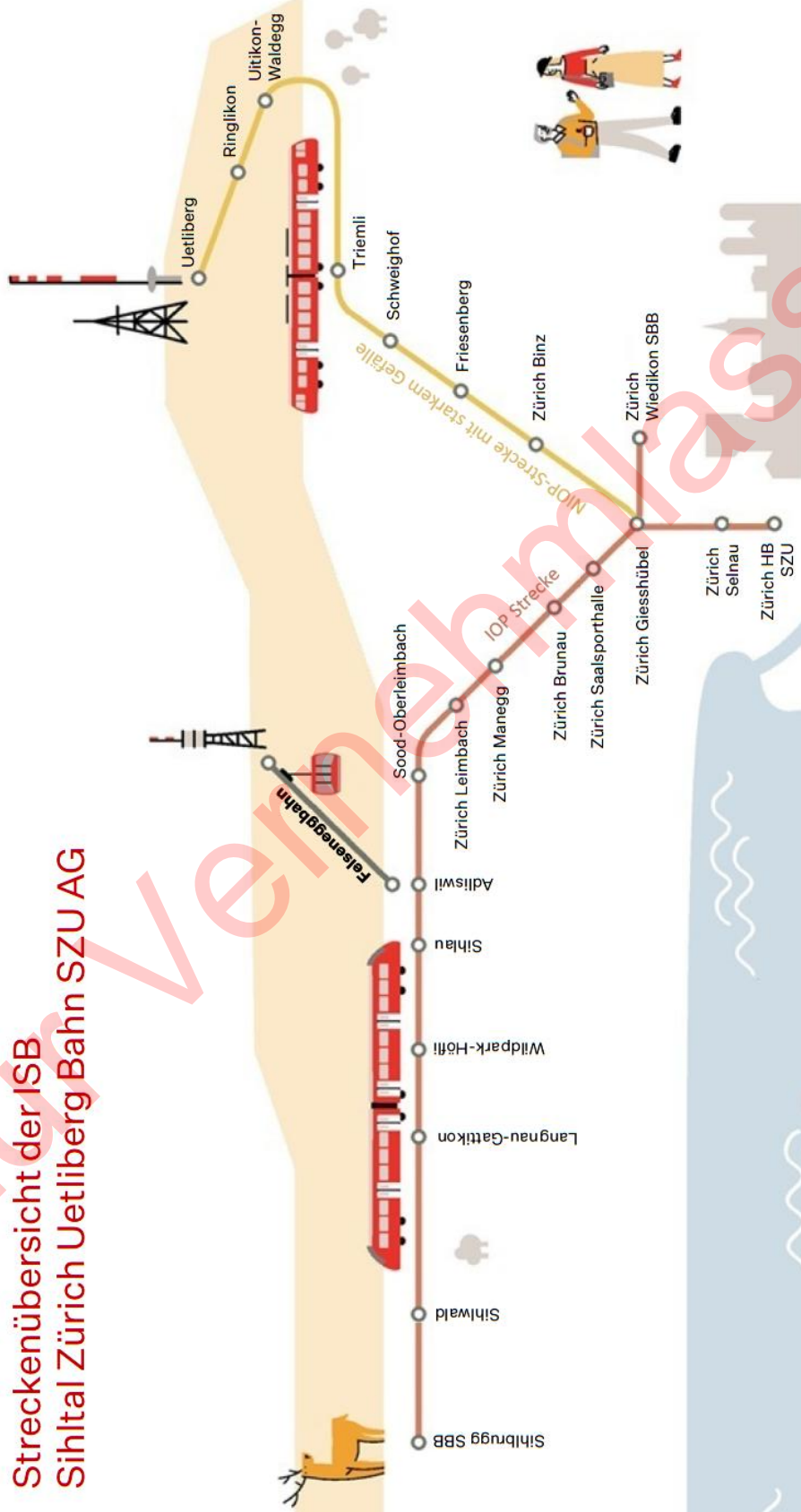
300.4 2.7	Rangierbewegungen im Strassenbahnbereich bzw. über Bahnübergänge
	<p>Die erforderliche Zustimmung wird vom Fahrdienstleiter unabhängig der Anzeige der Strassenbahnsignale erteilt.</p> <p>Bei Rangierbewegungen im Bahnhof (exkl. Lenzburg) und auf die Strecke sind alle Bahnübergangs- bzw. Verkehrsregelungsanlagen als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten. Kann der Rangierleiter durch das <i>Fahrt</i> zeigende Strassenbahnsignal feststellen, dass die Bahnübergangs- oder Verkehrsregelungsanlage eingeschaltet ist, darf der Bahnübergang mit <i>Fahrt auf Sicht</i> gemäss I-30001, 300.4, Ziffer 2.7.1, befahren werden.</p>
300.5 1.3	Einreihung der Triebfahrzeuge
	<p>Waldibrücke (inkl.) – Lenzburg (inkl.)</p> <p>Zulässig sind maximal zwei arbeitende Triebfahrzeuge an einer Stelle.</p>
300.5 1.4	Streckeneinschränkungen (Profil)
	<p>Waldibrücke (exkl.) – Lenzburg Gleis 7</p> <p>Das Profil EBV O1 muss eingehalten werden.</p> <p>Fahrzeuge, welche das spezielle Profil SEETAL einhalten (z.B. RABe 520), sind ohne Einschränkungen zugelassen.</p> <p>Fahrzeuge, welche das spezielle Profil SEETAL nicht einhalten, verkehren mit v_{\max} 40 km/h.</p> <p>Im Strassenbahnbereich gilt v_{\max} gemäss Ziffer <u>300.6-4.4</u> (v_{\max} im Strassenbahnbereich).</p> <p>Im Personenverkehr dürfen nur Fahrzeuge ohne öffnungsfähige Fenster verkehren.</p> <p>Das Hinauslehnen und die <i>Fahrt</i> auf Trittbrettern sind verboten.</p> <p>Gelegentliche Fahrten mit historischen Fahrzeugen sind möglich, wenn das EVU in seinen Betriebsvorschriften geeignete Massnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs festlegt.</p>
300.6 3	Abfahrt
	<p>Abfahrprozess beim Strassenbahnsignal</p> <p>Bei der Abfahrt gilt die durch das Strassenbahnsignal signalisierte <i>Fahrt</i> bis zum nächsten Strassenbahnsignal bzw. zum Ausfahrtsignal.</p> <p>Bei fehlender Sicht auf das Ausfahrtsignal oder bei <i>Halt</i> zeigendem Ausfahrtsignal gilt das <i>Fahrt</i> zeigende Strassenbahnsignal als Zustimmung zur Fahrt. Am Ausfahrtsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten.</p> <p>Abfahrprozess bei Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Lokführer meldet sich rechtzeitig unter Angabe des Abfahrgleises beim Fahrdienstleiter • Nach Einstellen der Fahrstrasse bestätigt der Fahrdienstleiter dem betreffenden Lokführer quittungspflichtig, dass die Fahrstrasse eingestellt ist • Der Lokführer darf abfahren, sofern alle Bedingungen für die Abfahrt erfüllt sind.
300.6 4.4	v_{\max} im Strassenbahnbereich
	<p>Im Strassenbahnbereich ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch den ISB mit Rücksicht auf die Fahrzeuge und auf die örtlichen Verhältnisse festgelegt wird. Im Strassenbahnbereich gelten zusätzlich die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung.</p> <p>Zulässige v_{\max} bei <i>Fahrt auf Sicht</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • v_{\max} 40 km/h für die mit RABe 520 geführten Fahrten • v_{\max} 10 km/h für alle anderen Fahrzeuge.

300.6 5.2	Halteort
	<ul style="list-style-type: none"> • RABe 520: Bei der Zuglängentafel. Wo diese fehlt, Ende Perron • Übrige Formationen / Züge: ca. 10 m vor Ende Perron. Damit wird der Standort der Balisen- gruppe 13 m vor dem Perronende berücksichtigt.
300.6 5.4	Einfahrt in ein besetztes Gleis in den Bahnhöfen von Waldibrücke (inkl.) bis Lenzburg (exkl.)
	Wo die besetzte Einfahrt nicht mittels Besetzttsignal angeordnet werden kann, können die im I-30001 festgelegten Distanzen nicht eingehalten werden. Das Hindernis kann bereits nach der ersten Weiche stehen. Der Fahrdienstleiter verständigt den Lokführer in diesen Fällen mit <i>Befehl 5</i> .
300.9	Störungen
	<p>Grundsatz für die Strecke Eschenbach – Lenzburg</p> <p>In folgenden Fällen sind die Bahnübergangs- bzw. Verkehrsregelungsanlagen als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignalen • bei Vorbeifahrt an <i>Halt</i>, <i>Vorsicht</i> oder <i>Ausser Betrieb</i> zeigenden Strassenbahnsignalen • bei einem Halt oder einer durchschnittlichen $v_{\max} < 30$ km/h zwischen Hauptsignal bzw. <i>Kontrolllicht bzw.</i> Merktafel für Streckengerät der Zugbeeinflussung und Bahnübergangsanlage • bei Rangierbewegungen (siehe auch <i>Ziffer 300.4, 2.7</i>)
300.9 7.2	Strassenbahnsignal bleibt auf <i>Halt</i>
	<p>Strassenbahnsignal mit einem weissen Kreis</p> <p>Zeigt das Strassenbahnsignal mit einem weissen Kreis <i>Halt</i> oder <i>Vorsicht</i> oder ist dunkel, ist zwingend anzuhalten. Für die Weiterfahrt ist eine quittungspflichtige Verständigung des Fahrdienstleiters erforderlich.</p> <p>Diese beinhaltet nur den einwandfreien Zustand des Fahrwegs bis zum folgenden Hauptsignal.</p> <p>Strassenbahnsignal mit einem quadratischen, weissen Rand</p> <p>Zeigt das Strassenbahnsignal mit einem quadratischen, weissen Rand <i>Halt</i> oder <i>Vorsicht</i> oder ist dunkel, darf der Lokführer ohne Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis zum nächsten Strassenbahn- oder Hauptsignal fahren.</p> <p>Einleitung der Bahnphase bei der Verkehrsregelungsanlage</p> <p>Ist beim Strassenbahnsignal ein oranger Tastenkasten vorhanden, ist mit dem Vierkantschlüssel die Bahnphase der Verkehrsregelungsanlage einzuleiten.</p>

Grundlegende Bestimmungen ISB SZU		635 636
ZR	Streckendaten	
	Die detaillierten Streckendaten der ISB SZU sind dem aktuellen Network Statement der SZU zu entnehmen. Das Dokument ist unter www.szu.ch/de/kundenservice/netzzugang-szu/ abzurufen.	
ZR	Netzzugang	
	Ergänzend zur Betriebsbewilligung des BAV benötigen Zweiwege-Fahrzeuge, ausgleisbare Maschinen und Anhänger für Einsätze auf dem Netz der SZU eine Arbeitsgenehmigung der SBB. Das in der Arbeitsgenehmigung eingetragene maximal zulässige Gefälle ist immer einzuhalten. Weiter sind insbesondere beim Ein- und Ausgleisen die erforderlichen Festhaltekräfte jederzeit zu gewährleisten. Der Einsatz von ungebremsten Dienstfahrzeugen ist unabhängig vom Gefälle verboten. Das gilt insbesondere auch für Anhänger. Diese dürfen ebenfalls nur mit automatischer Bremse eingesetzt werden.	
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Das direkte Abstellen von Fahrzeugen an Prellböcken ist auf dem ganzen Netz der ISB SZU erlaubt.	
ZR	Profilfreies Abstellen von Zügen	
	Beim Abstellen von Zügen muss in jedem Fall die profilfreie Abstellung durch den Lokführer zu den Nachbargleisen visuell überprüft werden. Ragt der Zug ins Profil eines Nachbargleises, muss zwingend mit der VLZ das weitere Vorgehen besprochen werden.	
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Fahrzeuge, welche mit dem Zugbeeinflussungssystem «Signum» verkehren, dürfen nur auf der Strecke ZUSZ - ZGH - SBG verkehren.	
Fdl	Bahnstromversorgung	
	<p>Ist die Stromzufuhr für die Sihltallinie ab Sihlbrugg, bzw. der Uetliberglinie ab Zürich Wiedikon nicht möglich, kann mit dem Lastschalter 30 ZGH die Speisung ab Zürich Wiedikon, bzw. Sihlbrugg sichergestellt werden. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kupplungsschaltung kann unter Last durchgeführt werden. Die Stromabnehmer der Fahrzeuge müssen nicht gesenkt werden. • Die Zusammenschaltung der beiden Unterwerke darf 60 Sekunden nicht überschreiten. • Kurzschlüsse während der Kupplungsschaltung sind dem OMC Bahnstrom der SBB AG zu melden. • Nach einem Kurzschluss, der zum Auslösen des Lastschalters führte, darf ein einmaliger Einschaltversuch des entsprechenden Schalters ausgeführt werden. Ist dieser Einschaltversuch negativ, ist unverzüglich der Bereitschaftsdienst Fahrleitung zu informieren, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Ist der Schalter 1000 ZGH vom Kurzschluss betroffen, ist die Checkliste «Kurzschluss Schalter 1000 ZGH» anzuwenden. 	

Netzübersicht SZU

635 636



Streckenübersicht der ISB
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

Strecke Zürich HB SZU – (Sihlbrugg)

635

ZR Bahnübergangsanlagen Zürich Saalsporthalle – Sihlbrugg

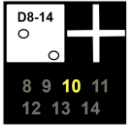
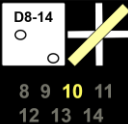
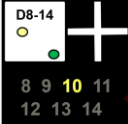
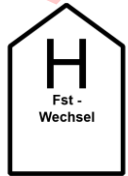
Strecke	Name BÜe	Art BÜe	km BÜe
Zürich HB SZU			
Zürich Selnau			
Zürich Giesshübel			
Zürich Saalsporthalle			
Zürich Brunau	Brunastrasse	Schrankenanlage	2,357
	Hinterhagenweg	Schrankenanlage	3,392
	Maneggstrasse	Schrankenanlage	3,680
Zürich Manegg	Spindelstrasse	Schrankenanlage	4,137
	Butzenstrasse	Schrankenanlage	4,350
	Sihlbogen	Schrankenanlage	4,518
Zürich Leimbach			
	Sihlhofweg	Schrankenanlage	5,974
Sood-Oberleimbach	Soodstrasse	Schrankenanlage	6,343
Adliswil			
Sihlau			
Wildpark-Höfli			
	Sonvico	Schrankenanlage	10,173
Langnau-Gattikon			
	Zufahrt Zeltplatz	Schrankenanlage RGS	11,662
	Rütiboden	Schrankenanlage RGS	11,918
	alte Sihltalstrasse	Schrankenanlage	13,069
Sihlwald	Flurweg	Andreaskreuz	13,364
	Forsthaus	Schrankenanlage	13,443
	Im weissen Stein	Zutritt nur mit Berechtigung	13,998
	Forst	Zutritt nur mit Berechtigung	14,977
Sihlbrugg			

ZR	Bahnhöfe und Haltestellen				
	Ort	Abkürzung	Bhf	H	Bemerkungen
	Zürich HB SZU	ZUSZ	X		
	Zürich HB SZU Süd	ZUSS	X		Bahnhofteil von ZUSZ ohne Publikumsverkehr
	Zürich Selnau	ZSEL		X	Wenden nur aus Richtung ZGH möglich
	Zürich Giesshübel	ZGH	X		
	Zürich Saalsporthalle	ZSAA		X	Wenden möglich
	Zürich Brunau	ZBRU		X	Wenden möglich
	Höcklerbrücke	HOEB	X		Bahnhofteil von ZLE ohne Publikumsverkehr
	Zürich Manegg	ZMA		X	Bahnhofteil von ZLE
	Zürich Leimbach	ZLE	X		
	Sood-Oberleimbach	SOOD		X	
	Adliswil	ADW	X		
	Sihlau	SIA		X	
	Wildpark-Höfli	WP		X	
	Langnau-Gattikon	LNG	X		
	Sihlwald	SIW	X		
ZR	Nachbarbahnhöfe der ISB SBB				
	Ort	Abkürzung			
	Zürich Wiedikon	ZWIE			
	Sihlbrugg	SBG			

Sihltunnel (ZUSZ-ZSEL)		635 636
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Während den Betriebszeiten sind Fahrten mit thermischen Fahrzeugen verboten. Ausnahmen können durch die Verkehrsleitzentrale SZU bewilligt werden.	
Z	Adhäsionsprobleme Rampe Selnau, 50‰	
	<p>Im Bereich der Rampe (km 0.275 - Selnau) können bestimmte Umstände (meist durch Feuchtigkeit und Laub verursacht) dazu führen, dass schlechte Adhäsionsverhältnisse herrschen.</p> <p>Werden schlechte Adhäsionsverhältnisse festgestellt, sind durch den Lokführer folgende Handlungen vorzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Lokführer meldet es der Verkehrsleitzentrale, welche die folgenden Züge informiert und zugleich ein Sanden des betroffenen Abschnittes veranlasst. • Die Zugkraft ist so zu wählen, dass ein Durchdrehen der Antriebsachsen unbedingt vermieden wird und ein permanentes Sanden ist empfehlenswert. <p>Kommt ein Zug zum Stehen ist folgendes vorzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine erneute Anfahrt ist nicht erlaubt (erhöhte Gefahr von Schleuderstellen) • Bremsung einleiten und Zug sichern • (Achtung: Führerstandwechsel DPZ in Neigungen über 6‰ besonders beachten) • Fahrdienstleiter und Fahrgäste informieren • Führerstandwechseln nach Absprache mit dem Fahrdienstleiter • Nach Wechsel Fahrbereitschaft melden • Anweisungen des Fahrdienstleiters folgen • Führerstandwechsel und Fahrbereitschaft erneut melden • Anweisungen des Fahrdienstleiters folgen • (Weiterfahrt als Zug und ohne Halt in Selnau mit Grüner Welle in Richtung Zürich Giesshübel) 	
R	<u>Einsatz besonderer Fahrzeuge</u>	
	<u>Bei der Einsatzplanung von besonderen Fahrzeugen ist zwischen ZSEL und ZGH vorgängig das Thema Schienenreinigung zu berücksichtigen. Die ISB SZU hat dazu die Betriebsvorschrift R-25-1002-Schienenreinigung erstellt, welche den einzuhaltenden Ablauf beschreibt und die Verantwortung definiert.</u>	

Zürich HB SZU		635 636
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Die Weichen 160 / 161 in Zürich HB SZU dürfen in ablenkender Stellung nur von Pendelzügen befahren werden. Sämtlichen anderen Fahrzeugen ist das Befahren in ablenkender Stellung verboten.	
Z	Einfahrt	
	Bei <i>Fahrbeginn</i> 2 am Abschnittsignal D101 ist in Zürich HB SZU vor dem <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal 151 C anzuhalten (Einfahrt gegen ein <i>Halt</i> zeigendes Zwergsignal).	
Z	Geschwindigkeitsschwelle im Bahnhof	
	Einfahrten auf Gleise 21 und 22: v_{\max} 30 km/h ab Perronanfang.	
Z	v_{\max}	
	Die Weichen 153, 154, 160 und 161 in Zürich HB SZU sind Symmetrieweichen und können in beide Richtungen mit der Streckenhöchstgeschwindigkeit befahren werden. Beim Nachschalten der Signale auf eine höhere Geschwindigkeit darf beschleunigt werden, wenn das Signalbild eindeutig dem Fahrweg zugewiesen werden kann.	

Zürich Selnau		635 636
Z	Rückmeldung	
	<p>Wenn Züge Richtung Zürich in Selnau enden, ist zwingend eine Rückmeldung durch den Lokführer erforderlich. Mit der Rückmeldung wird bestätigt, dass der Zug vollständig an der Haltestelle Selnau eingetroffen ist.</p> <p>Die Rückmeldung erfolgt durch Drücken der entsprechenden Gleistaste im roten Kasten, Höhe Perronmitte an der Säule, Seite Gleis 1.</p> <p>Nach dem Rückmelden kann die Fahrstrasse für die Gegenrichtung gestellt werden.</p>	

Zürich Giesshübel		635 636
ZR	Bahnhofkenntnisse	
	Für den Bahnhof Zürich Giesshübel sind besondere Bahnhofkenntnisse notwendig, welche eine nachweispflichtige Instruktion voraussetzen. Terminanfragen für die Instruktion sind frühzeitig an die Mailadresse netzzugang@szu.ch zu richten.	
ZR	Kombiniertes ortsfestes Gruppensignal für Zug- und Rangierfahrten	
	Das Signal kombinierte, ortsfeste Gruppensignal für Zug- und Rangierfahrten kommt nur in ZGH, in den Gleisen D8-D14 zur Anwendung und kann jeweils nur einen Begriff anzeigen.	
		<p>Begriff <i>Halt für Rangierbewegungen</i></p> <p>Bedeutung Halt für Rangierbewegungen</p>
		<p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Zustimmung zur Rangierbewegung</i></p> <p>Bedeutung Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt aus dem angezeigten Gleis</p>
		<p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Abfahrerlaubnis</i></p> <p>Bedeutung Erteilte Abfahrerlaubnis aus dem angezeigten Gleis</p>
ZR	Halteorttafeln für Zug- und Rangierfahrten	
		<p>Begriff <i>Halteort</i></p> <p>Bedeutung Halteort bei Fahrrichtungsänderung</p>
ZR	Weichenstellung	
	Bei Fahrten von und nach D3 bis D5 muss die Weiche D4/5 immer in gerader Stellung sein.	
ZR	Stellung Handweichen	
	<ul style="list-style-type: none"> Die Handweiche 47 (Gleise 69 «Tagi» und 70) ist wegen der fehlenden Fahrleitung immer in Richtung Gleis 70 zu stellen. Die Handweiche D2 ist wegen der fehlenden Fahrleitung immer in Richtung Gleis 6 zu stellen. Für die richtige Stellung der nicht zentralisierten Weichen im Fahrweg ist der Lokführer auch dann verantwortlich, wenn für ihn eine Zustimmung zur Fahrt vorliegt. 	

ZR Sichern von abgestellten Fahrzeugen

Im Bahnhof Zürich Giesshübel muss zum Sichern von Zügen und Zugteilen das letzte zum Gefälle stehende Fahrzeug mit der Feststellbremse gesichert werden. Ist dies nicht möglich, muss zusätzlich mit Hemmschuhen gesichert werden, auf welche aufgefahren werden muss. Die Mindestfesthaltekraft muss erfüllt sein.

Werden einzelne Fahrzeuge oder Triebzüge vor dem Depot (Gleise D2-D9) abgestellt, muss in jedem Fall die Profelfreiheit zu den Nachbargleisen durch den Lokführer oder Rangierleiter visuell überprüft, und gegebenenfalls die VLZ informiert werden.

Werden Fahrzeuge oder Triebzüge in den Gleisen D10-D14 abgestellt, muss die Profelfreiheit durch den Lokführer oder Rangierleiter visuell überprüft werden, wenn die Gesamtlänge der Fahrzeuge folgende maximale Gleislängen überschreitet:

Gleis	Länge
D10	62 m
D11	50 m
D12	50 m
D13	34 m
D14	71 m

ZR Verhalten im Gleisbereich

Führerstandswechsel bei Zugfahrten und Rangierbewegungen, welche in Zürich Giesshübel im Gleis 12-22 oder Gleis 13-23 wenden, dürfen ausschliesslich zwischen dem stehenden Zug und der Brückenaussenseite erfolgen. Beim Aufenthalt zwischen den Gleisen 12 und 13 muss nach den Bestimmungen «Fehlender Sicherheits-Zwischenraum» vorgegangen werden.

ZR Lichtraumprofil nicht eingehalten

Beim Gleis 41 ist das Lichtraumprofil eingeschränkt. Das EVU muss vorab sicherstellen, dass das Gleis schadlos befahren werden kann.

ZR Fahrleitungsschaltungen

Das Ein- und Ausschalten der Fahrleitungen in den Gleisen D7-D9 erfolgt ohne Schaltbefehl.

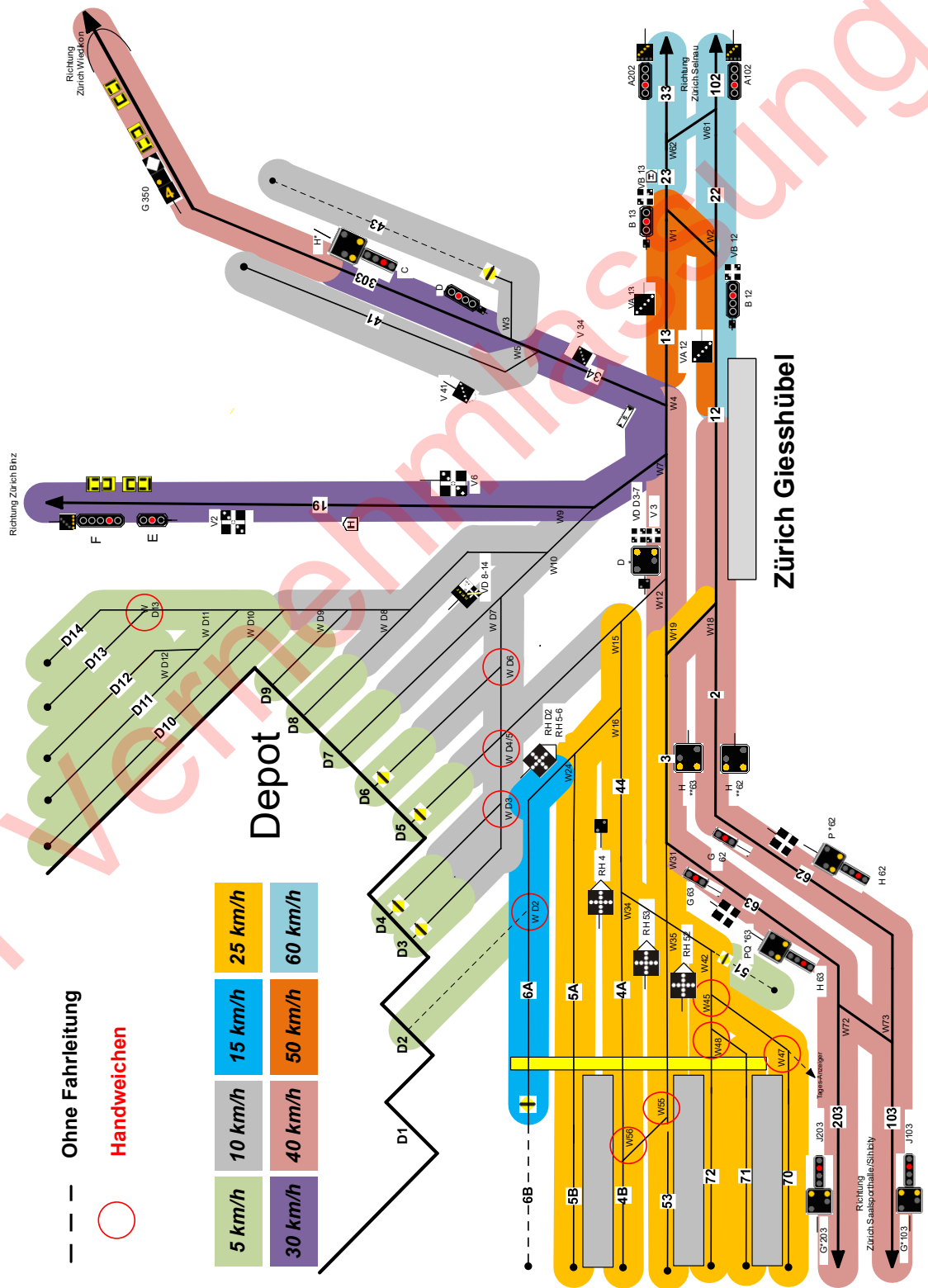
ZR Gleisbögen mit Radien < 135 m

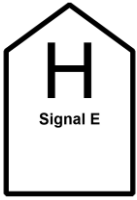
Die folgenden Depotgleise weisen einen Radius von unter 135 m auf:

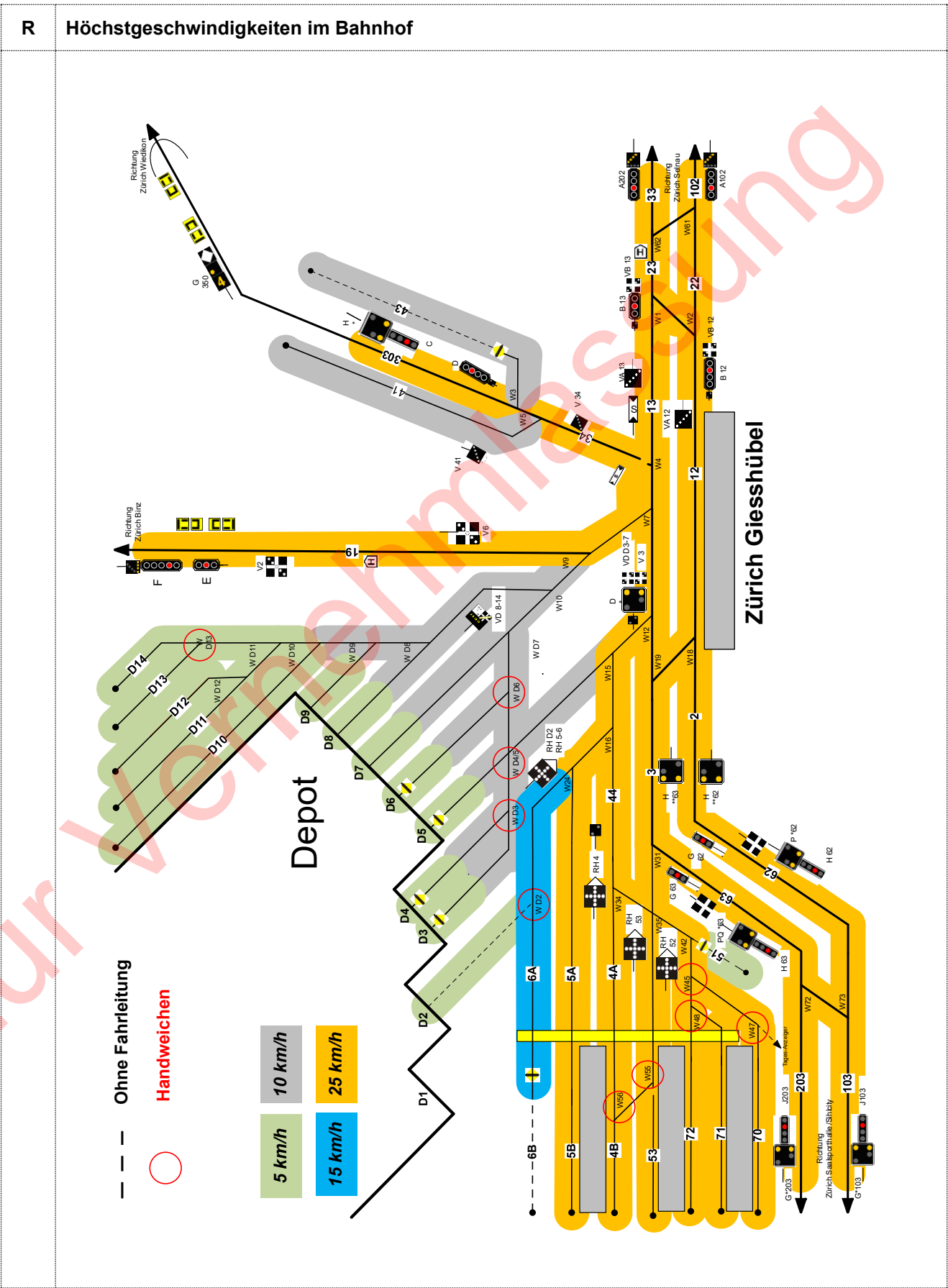
Das EVU stellt sicher, dass die eingesetzten Fahrzeuge das Gleis schadlos befahren kann.

Gleis	Radius
D2	72 m
D3	90 m
D4	73 m
D5	57 m
D6	100 m
D9	88 m
D10-D14	75 m

Z Höchstgeschwindigkeiten im Bahnhof



Z	Halteorttafel bei Halt zeigendem Signal	
		<p>Begriff <i>Halteort</i></p> <p>Bedeutung Halteort bei <i>Halt</i> zeigendem Signal E</p>
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Der Halteort bei <i>Halt</i> zeigendem Signal B13 befindet sich 55 m vor dem Signal. Der Halteort wird mittels Zugbeeinflussung überwacht, welche mit einer Merktafel für Streckengeräte bei km 1.094 signalisiert wird.	
Z	Zustimmung zur Ausfahrt	
	Das Vorliegen der Zustimmung zur Fahrt aus den Gleisen ZGH D8-D14 wird mittels des kombinierten, ortsfesten Gruppensignal für Zug- und Rangierfahrten angezeigt. Die Zustimmung gilt nur für das angezeigte Gleis. Die Abfahrerlaubnis kann nur erteilt werden, wenn das Ausfahrtsignal B13 <i>Fahrt</i> zeigt.	
Z	Standort Streckengerät	
	Die Streckengeräte zum Vorsignal D* (Ausfahrt Richtung Wiedikon) befinden sich nicht unmittelbar beim zugehörigen Signal. Der Standort der Streckengeräte liegt nach den Weichendurchschneidungen und ist mit der Merktafel 263 «S» gekennzeichnet.	
Z	Zugbeeinflussungssystem Signum	
	Bei Fahrzeugen, welche mit dem Zugbeeinflussungssystem «Signum» verkehren, spricht nur beim <i>Warnung</i> zeigenden Vorsignal G*203 der Quittierungsschalter der Zugbeeinflussung an.	
R	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Aus den Gleisen ZGH D8-D14 erfolgt die Zustimmung zur Rangierbewegung mittels des kombinierten, ortsfesten Gruppensignal für Zug- und Rangierfahrten. Die Zustimmung gilt nur für das angezeigte Gleis.	
R	Einstellen Rangierfahrweg	
	Während der HVZ ist der Rangierfahrweg grundsätzlich Richtung Gleis 34 zu stellen. Um ein Blockieren des Hauptgleises zu verhindern, müssen Rangierbewegungen immer bis hinter das Signal V34 verkehren.	



Zürich Saalsporthalle		635
Z	Wenden	
	<p>Wenn Züge Richtung Zürich an der Haltestelle Zürich Saalsporthalle in den Gleisen 103 oder 203 wenden, ist zwingend eine Rückmeldung durch den Lokführer erforderlich. Mit der Rückmeldung wird bestätigt, dass der Zug vollständig an der Haltestelle Saalsporthalle eingetroffen ist.</p> <p>Die Rückmeldung erfolgt durch Drücken der Taste «Wendebetrieb ein». Leuchtet die Rückmelde- lampe auf, ist der Wendebetrieb aktiv. Bleibt die Lampe dunkel, muss mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufgenommen werden.</p> <p>Die Tastenkasten sind grau und pro Gleis jeweils an der Bahnhofsuhr gegen Perronende in Fahrtrichtung Zürich angebracht.</p>	

Zürich Leimbach		635
Z	Abfahrt bei <i>Halt</i> zeigendem Ausfahrtsignal	
	<p>Züge mit vorgeschriebenem Halt an der Haltestelle Manegg dürfen, nach vollzogenem Halt, mit v_{\max} 40 km/h in den Bahnhofteil Höcklerbrücke gegen die <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignale B31 bzw. B32 vorziehen.</p>	
Z	Zugbeeinflussungssystem Signum	
	<p>Der Halteort bei <i>Halt</i> zeigendem Signal G1 bzw. G2 befindet sich 41 m vor dem Signal. Die Überwachung des Halteortes erfolgt mittels Zugbeeinflussung (SIGNUM), welche je durch eine Merktafel für Streckengeräte bei km 4.873 signalisiert ist.</p>	

Sood-Oberleimbach		635
R	Abstellgleis	
	<p>Die Fahrten ins Abstellgleis erfolgen ab Zürich Leimbach oder Adliswil als Rangierbewegung auf die Strecke. Bei Zustimmung zur Fahrt ist bis zur Gleisfreimeldeeinrichtung der Weichenspitze (Seite Adliswil) zu fahren. Die Weichenfreigabe ist am Tastenkasten anzufordern. Nach der Freigabe ist die Weiche mit dem freigegebenen Schlüssel zu entriegeln und umzustellen.</p> <p>Danach darf ohne weitere Zustimmung ins Abstellgleis gefahren werden.</p> <p>Das Rückstellen der Weiche ist mit dem Fahrdienstleiter abzusprechen.</p>	

Langnau-Gattikon		635
Z	Zugbeeinflussungssystem Signum	
	Bei Fahrzeugen, welche mit dem Zugbeeinflussungssystem «Signum» verkehren, spricht nur beim <i>Warnung</i> zeigenden Vorsignal D* der Quittierungsschalter der Zugbeeinflussung an.	
R	Rangierbewegungen gegen Zugfahrstrassen	
	Rangierbewegungen gegen eingestellte Zugfahrstrassen sind in Langnau-Gattikon erlaubt, sofern die Zustimmung zur Rangierbewegung mittels Rangiersignalen erfolgt und es sich um das direkte Aufstellen von Personenzügen an das Perron des Zielgleises handelt. Das Zielgleis muss vor den dauernd <i>Halt</i> zeigenden Rangierhaltsignalen bei den Hauptsignalen B1 – B3 liegen.	

Sihlwald		635
Z	Ausfahrten aus Gleisen 3 und 4	
	Signalmäßige Ausfahrten können nur aus Gleis 1 oder 2 eingestellt werden.	

NIOP-Strecke (Zürich Giesshübel) - Uetliberg

636

ZR Bahnübergangsanlagen (Zürich Giesshübel) - Uetliberg

Strecke	Name BUE	Art BUE	km BUE
Zürich HB SZU			
Zürich Selnau			
Zürich Giesshübel			
	Uetlibergstrasse	Schrankenanlage	1,435
Zürich Binz	Binzstrasse	Schrankenanlage	1,568
Borweg	Borweg	Schrankenanlage	2,004
Friesenberg	Friesenbergstrasse	Schrankenanlage	2,268
	Margaretenweg	Schrankenanlage RGS	2,553
Schweighof	Schweighofstrasse	Schrankenanlage	2,698
	Dölschihalde	Schrankenanlage RGS	3,087
Triemli	Hohensteinweg	Schrankenanlage	3,346
Berghof	Läufeweg	Schrankenanlage	4,594
	Hohensteinstrasse	Schrankenanlage	5,305
Uitikon-Waldegg	Breitenacherstrasse	Strassenbahnbetrieb	5,880
	Riedweg	Schrankenanlage	6,268
Ringlikon	Polenweg	Strassenbahnbetrieb	7,159
	Hinterweidweg	Schrankenanlage RGS	7,772
	Jurablick	Andreaskreuz 	8,253
	Uetliberg	Schrankenanlage	8,750
Uetliberg			

ZR	Bahnhöfe und Haltestellen				
	Ort	Abkürzung	Bhf	H	Bemerkungen
	Zürich Binz	ZBZ		X	Wenden möglich
	Borweg	BORR	X		ohne Publikumsverkehr
	Zürich Friesenberg	FRIB		X	
	Zürich Schweighof	SHF		X	
	Zürich Triemli	TRLI	X		
	Berghof	BGF	X		ohne Publikumsverkehr
	Uitikon Waldegg	UIW	X		
	Ringlikon	RILI	X		
	Uetliberg	UEBE	X		
ZR	Festhaltekraft				
	Auf der Strecke Zürich Giesshübel - Uetliberg darf für das Berechnen der Festhaltekraft für jede unterlegte Achse die anteilige Achslast, jedoch höchstens 30 kN pro Hemmschuh angerechnet werden. Je Wagen ist nur ein Hemmschuh zu verwenden. Bei angezogener Feststellbremse mit unterlegtem Hemmschuh darf für die Festhaltekraft der grössere der beiden Festhaltekraftwerte angerechnet werden.				
ZR	Rangierbewegungen und Zugfahrten im Strassenbahnbereich				
	<p>Im Strassenbahnbereich ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>für Rangierbewegungen</u> v_{\max} 20 km/h • <u>für Zugfahrten gemäss Streckentabelle RADN</u> <p>Wenn die Spitze der Rangierbewegung bzw. des Zuges das Endsignal für den Strassenbahnbereich erreicht hat, richtet sich die v_{\max} der <i>Fahrt auf Sicht</i> nach der örtlichen Bahnhofsgeschwindigkeit.</p> <p>Im Strassenbahnbereich gelten ausserdem die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung.</p>				

ZR Bremstabellen




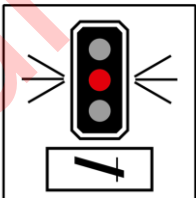
Züge bestehend aus Be 510 und Be 570 mit komplett funktionsfähigen Bremsen (d.h. keine Bremsen ausgeschaltet) verkehren mit Geschwindigkeiten nach RADN, Reihe R210.


Sämtliche übrigen Züge verkehren nach RADN Reihe A.

Es gilt die spezielle «Bremstabelle Zürich Giesshübel - Uetliberg»:

‰	V _{max}										
	Bremsverhältnisse (%) in Abhängigkeit von Gefälle und Höchstgeschwindigkeit										
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
0	20	20	21	21	22	22	27	35	45	56	69
-5	25	26	27	27	28	28	34	42	52	64	77
-10	31	32	33	33	34	34	40	49	60	71	84
-15	37	38	39	39	40	40	47	56	67	78	92
-20	43	44	45	45	46	46	54	68	74	86	99
-25	48	50	51	51	52	53	61	70	81	93	107
-30	54	56	57	58	58	60	68	77	88	101	114
-35	60	62	63	64	64	66	75	85	96	108	
-40	66	67	69	70	71	73	82	92	103	115	
-45	72	73	75	76	77	80	89	99	110		
-50	78	79	81	82	83	87	96	106	117		
-55	84	85	87	88	89	93	103	113			
-60	90	91	93	94	96	100	110	120			
-65	96	97	99	101	102	107	117				
-70	101	103	105	107	108	114					
-75	107	109	111	113	114						

ZR	Starke Gefälle und grosse bzw. lange Steigungen
	<p>Die Strecke zwischen Uetliberg und Zürich Giesshübel gilt als Strecke mit starkem Gefälle.</p> <p>Die EVU haben zusätzliche Bestimmungen für die Strecke Uetliberg – Zürich Giesshübel zu erlassen, welche den Einsatz ihrer eingesetzten Fahrzeuge im starken Gefälle regeln.</p> <p>Die folgenden Sicherheitsbestimmungen müssen eingehalten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die maximale Zuglänge darf 100m nicht überschreiten. Ausnahme bildet das Abschleppen eines defekten Zuges. • Die Bremsstellung G ist verboten. Die maximale Anhängelast beträgt 600t. • Das minimal erforderliche Bremsverhältnis muss mindestens für die massgebende Neigung und eine Geschwindigkeit von 10 km/h genügen. • Das kleinste berechnete Teilbremsverhältnis muss mindestens so gross sein wie das Bremsverhältnis nach Bremstabelle für die massgebende Neigung und eine Geschwindigkeit von 10 km/h. • Verkehren in einem Zug mehrere arbeitende Triebfahrzeuge, muss mindestens ein Triebfahrzeug mit einer betriebsfähigen elektrischen Bremse ausgerüstet sein. Versagt diese, ist die Geschwindigkeit sofort auf 10 km/h zu ermässigen. Zur Räumung der Strecke darf unter Beachtung der Sicherheitsbestimmung nach Reihe A105 mit folgenden Höchstgeschwindigkeiten weitergefahren werden: <ul style="list-style-type: none"> • Uetliberg – Uitikon Waldegg 10 km/h • Uitikon Waldegg – Triemli 25 km/h • Triemli – Zürich Giesshübel 35 km/h • Auf der Strecke Uetliberg - Uitikon Waldegg müssen Triebfahrzeuge über eine betriebsfähige, unabhängige, direkt auf die Schiene wirkende Bremse verfügen (Schienenbremse). • Die Funktion und Wirkung sind vor der ersten Fahrt zu prüfen. • Fahrzeuge ohne Federspeicherbremse dürfen vom Lokpersonal im starken Gefälle nicht verlassen werden. • Das Abstellen von Wagen auf den Bahnhöfen sowie der Strecke ist verboten. Ausnahmen können durch die Betriebsleitung angeordnet werden. Dabei ist folgendes zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> • Die Wagen sind gekuppelt mit dem Triebfahrzeug an den Bestimmungsort zu stellen und vor dem Entkuppeln des Triebfahrzeuges zu sichern. Dies gilt auch in Bereichen ohne Gefälle. Um das unbeabsichtigte oder vorsätzliche Entfernen des Hemmschuhs zu vermeiden, muss mit dem Rad auf diesen aufgefahren werden. • Werden vor einer Rangierfahrt in starkes Gefälle Wagen angehängt, muss vor der Fahrt immer am letzten luftgebremsten Wagen eine Bremsprobe durchgeführt werden.

ZR	Anfang und Ende Strassenbahnbereich	
	Strassenbahnbereiche im Bahnbetrieb werden auf der Strecke und in Bahnhöfen mit Signalen für Strassenbahnbereich gekennzeichnet.	
		<p>Begriff <i>Vorsignal für Strassenbahnbereich</i></p> <p>Bedeutung Ab dem Anfangssignal gelten die Vorschriften für das Befahren von Strassenbahnbereichen</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Es folgt ein Anfangssignal</p>
		<p>Begriff <i>Anfangssignal für Strassenbahnbereich</i></p> <p>Bedeutung Ab dem Anfangssignal gelten die Vorschriften für das Befahren von Strassenbahnbereichen</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Es kann ein Vorsignal voraus gehen und ein Endsignal folgen</p>
		<p>Begriff <i>Endsignal für Strassenbahnbereich</i></p> <p>Bedeutung Die Vorschriften für das Befahren von Strassenbahnbereichen gelten, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Es kann ein Anfangssignal voraus gehen</p>
Z	Hauptsignal <i>gestörte</i> Bahnübergangsanlage	
		<p>Begriff <i>Bahnübergangsanlage gestört</i></p> <p>Bedeutung Zustimmung zur Vorbeifahrt am rot blinkenden Hauptsignal und zum Befahren der gestörten Bahnübergangsanlage.</p> <p>Die im Bereich des Signals kontrollierten Fahrstrassenelemente und der zugehörige Streckenblock funktionieren normal.</p> <p>Überwacht das Hauptsignal mehr als eine Bahnübergangsanlage, wird die Anzahl auf der Zusatzsignalisierung angegeben. In einer Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen ist auf die Zusatztafel zu verzichten.</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Es kann ein <i>Warnung</i> zeigendes Vorsignal vorausgehen</p>

Z	Blocksignalspalte			
	Signale der Block- und Spurwechselstellen, Pfeiftafeln usw.			
	km	Name	Bez.	
	67.8 66.5			Strassenbahnbereich
Z	Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge			
	Zugreihe	Bremsreihe %	V_{max}	Bemerkungen
	R	210	60 km/h	Nur für Triebzüge des Typs Be 510 / 570
	A	115 – 50	60 km/h	Besondere Bedingungen im starken Gefälle
R	<u>Einsatz besonderer Fahrzeuge</u>			
	Bei der Einsatzplanung von besonderen Fahrzeugen im starken Gefälle zwischen ZBZ und UEBE ist vorgängig das Thema Schienenreinigung zu berücksichtigen. Die ISB SZU hat dazu die Betriebsvorschrift R-25-1002-Schienenreinigung erstellt, welche den einzuhaltenden Ablauf beschreibt und die Verantwortung definiert.			

Strecke Ringlikon - Uetliberg
636
ZR Gleisbögen mit Radien < 135 m

Gleis 670 (km 7.4 – 7.6): minimaler Radius = 131 m

Borrweg
636
ZR Fahrleitungskreuzung Trolleybus

Bei der Bahnübergangsanlage Friesenberg findet die Kreuzung der Fahrleitungen SZU (15 kV) und VBZ Trolleybus (DC, 600V) statt.

Die Bahnübergangsanlage ist mit gesenkten Stromabnehmern zu befahren.

Die Signalisation erfolgt mittels Senksignal gemäss I-30001, 300.2, Bild 704.

Auf Vor- und Endsignale zum Senksignal wird verzichtet.

Z Zugbeeinflussung

- Signal B421 und B422 --> Weiche 21 (Richtung Binz)
- Signal C421 und C422 --> Weiche 22 (Richtung Friesenberg)

Die oben aufgeführten Signale sind mit vorgelagerten Balisen ausgerüstet. Diese sind wie bei einem Vorsignal programmiert. Der Standort der Balise ist jeweils mit einer V-Tafel signalisiert.

Zeigt das Ausfahrtsignal *Halt*, wird die Bremskurve bis zum Signal überwacht, einschliesslich der Quit-
tierung der Warnung. Zusätzlich wurde im Regelgleis ein Loop installiert, der die Befreiung aus der
Bremskurve ermöglicht.

	Zeigt das Ausfahrtsignal <i>Fahrt</i> , erfolgt die Überwachung der Streckenhöchstgeschwindigkeit.
Triemli 636	
Z	Geschwindigkeitsschwelle im Bahnhof
	Einfahrten Gleis 441 Fahrrichtung Uetliberg: v_{\max} 50 km/h ab Perronanfang Ausfahrten Gleis 441 Fahrrichtung Zürich: v_{\max} 60 km/h ab Perronende

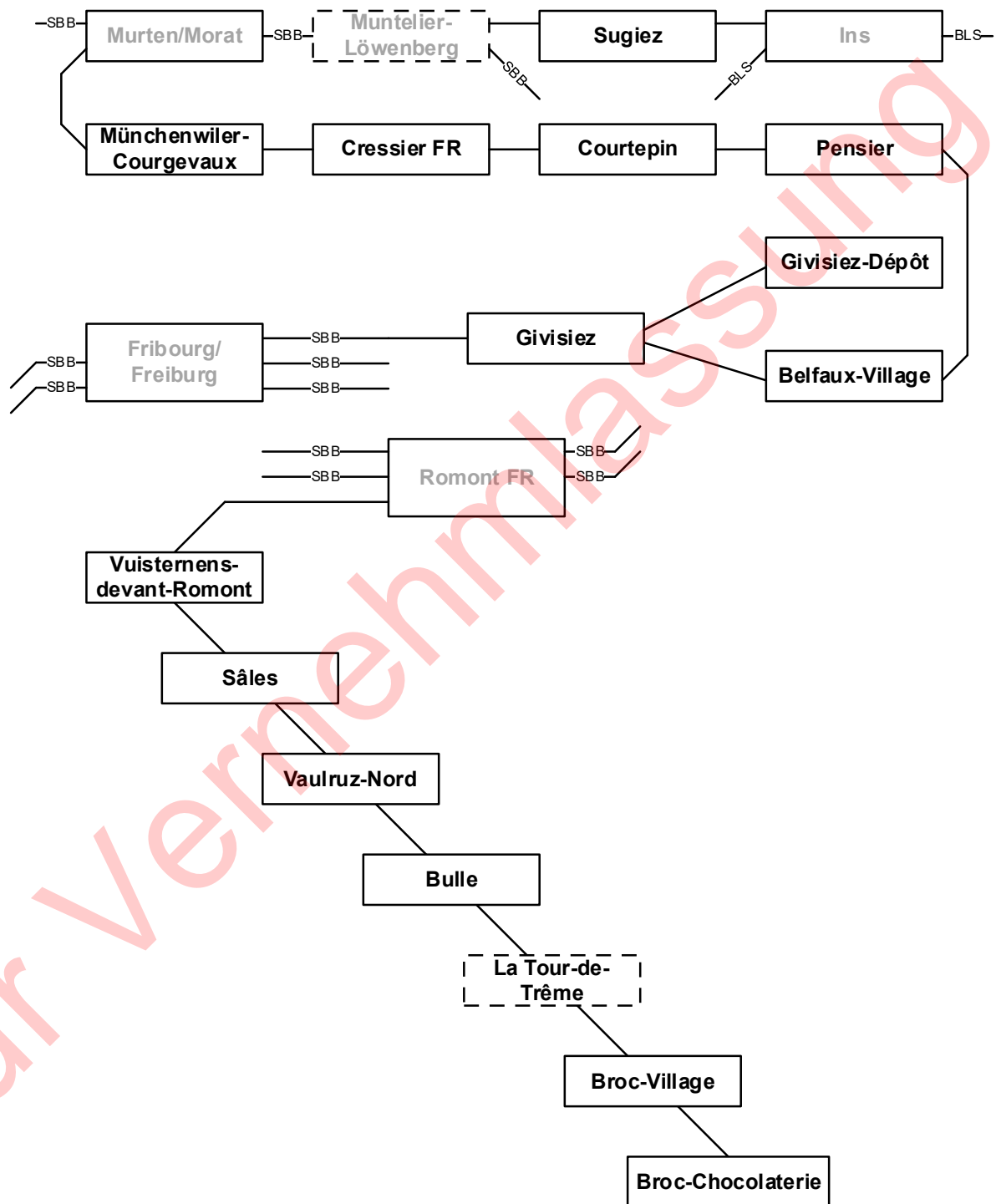
Uitikon Waldegg 636	
ZR	Halt
	Alle Züge und Rangierbewegungen müssen in Uitikon Waldegg richtungsunabhängig einen Halt am normalen Halteort für Züge einlegen.
ZR	v_{\max}
	Wenn die Spitze eines Zuges oder einer Rangierbewegung das Endsignal für den Strassenbahnbe- reich erreicht hat, richtet sich die v_{\max} der Fahrt auf Sicht nach der örtlichen Bahnhofsgeschwindigkeit.

Ringlikon 636	
Z	Zugbeeinflussung
	<ul style="list-style-type: none"> Signal FM C662 --> Weiche 62 (Richtung Uetliberg) <p>Das oben aufgeführte Signal ist mit vorgelagerten Balisen ausgerüstet. Diese sind wie bei einem Vor-signal programmiert. Der Standort der Balise ist jeweils mit einer V-Tafel signalisiert.</p> <p>Zeigt das Ausfahrtsignal <i>Halt</i>, wird die Bremskurve bis zum Signal überwacht, einschliesslich der Quit-tierung der Warnung. Zusätzlich wurde im Regelgleis ein Loop installiert, der die Befreiung aus der Bremskurve ermöglicht.</p> <p>Zeigt das Ausfahrtsignal <i>Fahrt</i>, erfolgt die Überwachung der Streckenhöchstgeschwindigkeit.</p>

Uetliberg 636	
Z	Geschwindigkeitsschwelle im Bahnhof
	Einfahrten auf Gleise 681 und 682: v_{\max} 20 km/h ab Perronanfang und v_{\max} 10 km/h ab Perronmitte.

Réseaux

254 255



Belfaux-Village				255
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg	
	1	203	230	
	2	203	230	
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg	
	1	152	149	
	2	149	149	

Broc-Chocolaterie				254
ZR	Déclivité des voies			
	Voies	Pente en ‰	Direction	
	1	39	butoir	
	2	40	butoir	
	11	39	butoir	
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
	Voies	Longueurs (m)		
	1	187		
	2	186		
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs			
		Longueurs (m)		
	Voies	➔ Bulle	➔ Broc-Chocolaterie	
	1	148	142	
	2	147	141	

Broc-Village				254
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs			
		Longueurs (m)		
	Voie	→ Bulle	→ Broc-Chocolaterie	
	3	146	151	

Bulle		254		
ZR	Utilisation de voies longeant un quai de chargement			
	<p>La voie 74 longe un quai de chargement, des itinéraires de trains peuvent être établis dans les deux sens. Les profils OCF O1 et O2 sont engagés de 10 cm.</p> <p>Si un train de voyageurs doit circuler sur une voie longeant un quai de chargement et qu'il doit s'y arrêter pour raisons d'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none">le chef-circulation avise contre quittance le mécanicien de locomotivele mécanicien de locomotive doit choisir un point d'arrêt approprié hors quai. <p>Si le train peut passer sans s'arrêter, on peut renoncer à aviser le mécanicien de locomotive.</p> <p>Lorsque des convois formés de matériel voyageurs stationnent le long du quai de chargement, il est interdit d'ouvrir les portes du côté du quai.</p>			
ZR	Arrivée au faisceau P			
	De	Circule en train jusqu'au signal principal (voie)	Circule en manœuvre dès signal nain	Remarques
	Vaulruz-Nord	G72, G73, G74 (72, 73, 74)	72B, 73B, 74B	Le mécanicien de locomotive s'annonce au chef-circulation après l'arrêt
	Broc-Village	E2, E3 (2, 3)	2A, 3A	
ZR	Tronçon commun			
	Les voies 221, 22, 222 et 32 sont situées sur le tronçon commun avec tension commutable. Elles sont pourvues d'un troisième rail pour permettre la circulation des convois sur la voie normale ou la voie étroite.			
ZR	Zone commutable			
	La ligne de contact des voies 221, 22, 222, 32, 42 et 44 est commutable 15kV alternatif / 0,9 kV continu. Le début des sections de protection est indiqué par des signaux d'abaissement lumineux selon I-30001, 300.2, chiffre 7.1.2 (fig. 705) sur les voies 12 et 421, resp. par des signaux de protection des zones commutables selon I-30001, 300.2, chiffre 7.2.2.			
ZR	Stationnement de véhicules			
	Le stationnement de véhicules est interdit sur la voie 42 (section de protection).			

ZR	Déclivité des voies		
	Voie	Pente en ‰	Direction
	74	23	Vaulruz-Nord
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement		
		Longueurs (m)	
	Voies	→ Romont	→ Broc-Chocolaterie
	1	235	--
	2	281	246
	3	315	372
	62	242	--
	65	113	--
	72	370	370
	73	370	403
	74	356	356
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs		
		Longueurs (m)	
	Voies	→ Romont	→ Broc-Chocolaterie
	1	224	--
	2	167	146
	3	164	142
R	Faisceau P		
	<p>Le faisceau P est une zone sans aiguille centralisée, les mouvements de manœuvre sont autorisés à circuler sans l'assentiment du chef-circulation jusqu'au signal limite de garage de l'aiguille 27.</p> <p>La voie P3 (voie mixte) est équipée d'un signal de zone commutable (15kV alternatif / 0,9 kV continu). La tension de base est 15kV. Si les conditions pour une commutation normale de l'alimentation ne peuvent pas être remplies (par exemple, courant alternatif nécessaire, mais présence d'un véhicule voie étroite), seul le personnel compétent du groupe électrique de TPF INFRA est habilité à exécuter la mise sous tension de la voie mixte.</p>		
R	Profil OCF O2		
	Voies 75, B1, B2, B3, P1, P2 et P3 sont ouvertes au profil OCF O2.		

Fdl	Dispositifs de l'état libre de la voie prolongés	
	AV 114	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté de la pointe de l'aiguille, il s'étend de 31 mètres en direction de l'AV115.
	AV 122	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté de la pointe de l'aiguille, il s'étend de 18 mètres en direction de l'AV121.

Courtepin 255			
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement		
		Longueurs (m)	
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg
	1	255	233
	2	255	233
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs		
		Longueurs (m)	
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg
	1	147	147
	2	150	150
Fdl	Dispositifs du contrôle de l'état libre de la voie prolongés		
	AV1	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté de la pointe. Il s'étend jusqu'au PN km 11.998.	

Cressier FR 255			
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs		
		Longueurs (m)	
	Voie	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg
	1	152	152

Givisiez-Dépôt			255
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement		
	Voies	Longueurs (m)	
	13	243	
	14	161	
	15	120	
	16	190	
R	Profil OCF O2		
	Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.		
Fdl	Dispositifs du contrôle de l'état libre de la voie prolongés		
	AV 107	Les extrémités du dispositif de contrôle de l'ELV se trouvent : <ul style="list-style-type: none"> • du côté du talon de l'AV 108. Il est délimité par le signal nain B13A et • du côté du talon de l'AV 109. Il est délimité par les signaux nains B1A et B2A. 	
	AV 108	Les extrémités du dispositif de contrôle de l'ELV se trouvent : <ul style="list-style-type: none"> • du côté du talon de l'AV 109. Il est délimité par les signaux nains B1A et B2A et • du côté du talon de l'AV 107, il est délimité par le signal nain B14A et • du côté de la pointe de de l'AV 107. Il est délimité par le signal nain B11A. 	
	AV 109	Les extrémités du dispositif de contrôle de l'ELV se trouvent : <ul style="list-style-type: none"> • du côté de la pointe de l'AV 107. Il est délimité par le signal nain B11A et • du côté du talon de l'AV 107. Il est délimité par le signal nain B14A et • du côté du talon de l'AV 108. Il est délimité par le signal nain B13A. 	

Münchenwiler-Courgevaux				255
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg	
	1	254	304	
	2	254	304	
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg	
	1	153	153	
	2	152	152	

Pensier				255
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg	
	1	382	382	
	2	382	382	
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Murten/Morat	→ Fribourg/Freiburg	
	1	152	150	
	2	152	152	

Sâles				254
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Romont	→ Bulle	
	1	212	201	
	2	212	213	
Fdl	Dispositifs du contrôle de l'état libre de la voie prolongés			
	AV 2	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté du talon de l'aiguille. Il est délimité par les signaux nains 11A et 12A.		
	AV 3	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté de la pointe de l'aiguille, au-delà du PN km 7,665. Il est délimité par le signal nain 42A.		

Sugiez				255
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Ins	→ Murten/Morat	
	1	349	307	
	2	339	307	
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Ins	→ Murten/Morat	
	1	156	159	
	2	161	162	

Tour-de-Trême, La				254
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs			
		Longueurs (m)		
	Voie	→ Bulle	→ Broc-Chocolaterie	
	1	152	150	

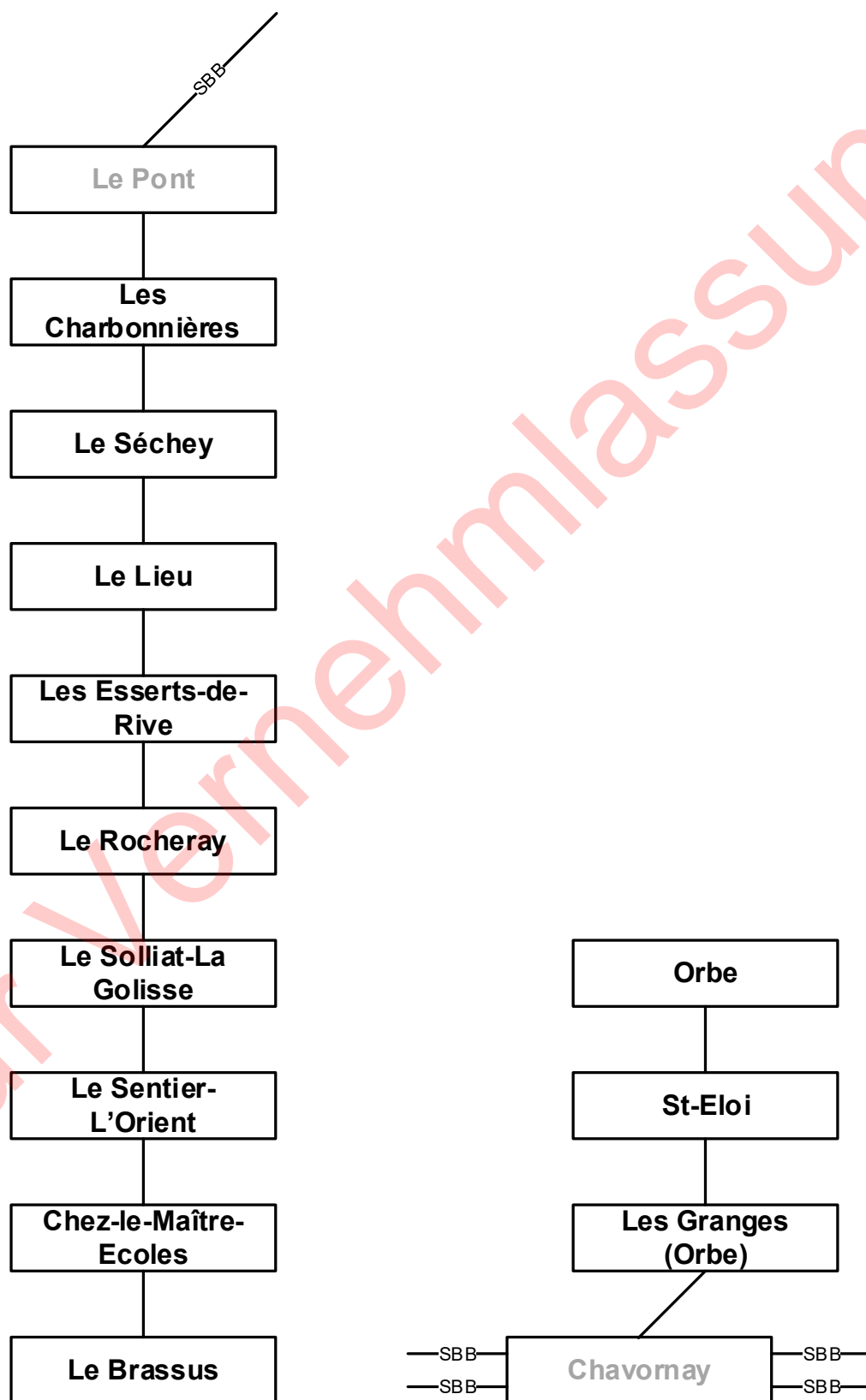
Vaulruz-Nord				254
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Romont	→ Bulle	
	1	165	165	
	2	165	165	
Fdl	Dispositifs du contrôle de l'état libre de la voie prolongés			
	AV 2	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté de la pointe de l'aiguille, au-delà du PN km 5.337. Il est délimité par le signal nain 92B.		

Vuisternens-devant-Romont				254
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement			
		Longueurs (m)		
	Voies	→ Romont	→ Bulle	
	1	200	201	
	2	200	200	
Fdl	Dispositifs du contrôle de l'état libre de la voie prolongés			
	AV 1	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté de la pointe de l'aiguille, au-delà du PN km 11.465. Il est délimité par le signal nain 11A.		

zur Vernehmlassung

Réseaux

202 203



Ligne Orbe – Chavornay		203
ZR	Prescriptions d'exploitation	
	Jusqu'à la fin de la période de transformation de la ligne, les dispositions d'exploitation sont reprises dans la documentation I-30121 Travys NIOP.	

Ligne Le Pont – Le Brassus

202

Le Brassus

202

ZR**Protection de l'infrastructure et de l'environnement**

Pour des raisons phoniques, les mesures suivantes sont à appliquer :

A la fin du service, les rames sans attelage automatique en stationnement sous tension seront raccordées pneumatiquement à l'installation fixe d'air comprimé.

Les essais des appareils de sécurité sont indésirables sur voie 32, ils seront effectués sur voie 1 ou 2 sous la couverture ou dans d'autres gares pour l'autre sens de marche.

Z**Entrée sur voie 33**

Lors de l'entrée sur voie 33, un obstacle quelconque peut se trouver dans la zone goudronnée.

Le Pont		202									
Z	Signal de groupe équipé de la signalisation complémentaire										
	<p>Lorsque l'assentiment pour circuler est donné par le signal de groupe C présentant l'image <i>installation de passage à niveau en dérangement du système L</i>, le signal annonciateur de voie libre reste éteint. Le mécanicien de locomotive appelle tout de suite le chef-circulation pour obtenir un assentiment pour circuler.</p> <p>Lors de la transmission de l'assentiment, le chef-circulation précisera que l'installation de passage à niveau « STEP », située avant le signal C, est également à considérer comme étant en dérangement.</p>										
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation										
	<table> <tr> <th>Désignation</th><th>Emplacement</th><th>Valable pour</th></tr> <tr> <td>M1</td><td>Sous le signal de sortie B</td><td>Toute la gare</td></tr> <tr> <td>M2</td><td>Sous le signal de sortie C</td><td>Toute la gare</td></tr> </table> <p>Lorsque les signaux présentent l'image <i>manœuvre autorisée</i>, le franchissement et la libération des ELV de l'installation de passage à niveau « Le Pont » (km 11.448) demeurent sans effet pour l'ouverture de ses barrières.</p>	Désignation	Emplacement	Valable pour	M1	Sous le signal de sortie B	Toute la gare	M2	Sous le signal de sortie C	Toute la gare	
Désignation	Emplacement	Valable pour									
M1	Sous le signal de sortie B	Toute la gare									
M2	Sous le signal de sortie C	Toute la gare									
R	Accès à la voie 4 et au dépôt CTVJ (Compagnie du train à vapeur de la Vallée de Joux)										
	<p>Les accès à la voie 4 (aiguille 2) et au dépôt CTVJ (aiguille 5) s'effectuent par des aiguilles non centralisées avec serrure. La desserte de ces aiguilles est décrite dans la documentation CFF D PT.00.</p> <p>La clef pour les serrures est déposée dans le coffret de commande placé contre la façade côté voie du bâtiment voyageurs.</p>										