

Regelwerkversion Gültig ab	29-0 01.07.2024	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, M&P Personenverkehr, Immobilien, Fachführungen und Konzerngesellschaften EVU Lokführer und Leitung / LIDI-R: I-30121, A20 Regelwerkversion 28-0 und gemäss Aufgehobene Dokumente FDV R 300.1-15 D		

Ausführungsbestimmungen FDV

Lokale Bestimmungen für Zugfahrten und Rangierbewegungen

Inhalt

Aufgehobene Dokumente	2
Änderungsverzeichnis	3
1. Allgemeines	7
1.1. Ausgangslage, Ziele	7
1.2. Geltungsbereich (Unternehmen, Anwender / Funktion).....	7
1.3. Übergeordnete und zugehörige Dokumente	7
1.4. Begriffe und Definitionen.....	7
2. Knoten / Grenzbahnhöfe	7
3. Df-Nr Einzelstrecken	8
4. Matrix Sprachversionen	11
5. RADN-Karte	12

Aufgehobene Dokumente

	Nummer	Titel	Überführt in
SBB	I-FUB 04/23	Ergänzung I-30121 BS Güterverkehr Grenzübergang Basel St. Johann - Massnahmen beim Lastenschieben durch EVU	I-30121 / I- 30510_RME BSRB
SBB	I-FUB 03/20	Anpassung I-30121, Grenzbahnhof Chiasso	I-30121
SBB	I-FUB xx/23		I-30121

Änderungsverzeichnis

Mit der Version 29-0 werden folgende wesentlichen Änderungen eingeführt (Anpassungen im redaktionellen Bereich werden nicht erwähnt):

Entwurf

Strecke / Seite	Ziffer / Relevanz	Bemerkung zur Änderung
Diverse		Gemäss FDV: Mitarbeiter durch Personal ersetzt.
BN-HOL	ZR	Holligen: Abfahrt bzw. Einfahrt Depot/A-Gruppe: angepasster Text.
BR-DO	ZR	Brig: « Z Abfahrt eines startenden Zuges als Rangierbewegung» geändert in « ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung», um mit ähnlichen Texten zu vereinheitlichen.
	R	Brig: Rangierbewegungen der Lokomotiven zum Befahren der Systemschutzstrecke zwischen 15 kV und 3 kV. Text angepasst.
BS	Bereich CH-F	Skizze mit neuen Bezeichnungen der Gleise und Hauptsignale. Gültig ab 14.10.2024.
	Bereich CH-F	GV: Grundsatz: mit neuen Bezeichnungen der Gleise und Hauptsignale. Gültig ab 14.10.2024.
	Bereich CH-F	GV: Lastenschieben von/nach Frankreich. Überführung aus I-FUB 04/23.
	Bereich CH-F	GV: Zugbeeinflussungssystem KVB: Anpassung Tabelle. Gültig ab 14.10.2024.
	R	Basel SBB RB: Neuer Eintrag: Abstellen von Fahrzeugen Gleis L1.
	R	Basel SBB RB: Sichern der abgestellten Fahrzeuge, B-Gruppe: Angepasster Text.
BU	GV	Buchs SG: Neuer Eintrag: Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung PZB. Abweichung genehmigt.
	GV	Buchs SG: Neuer Eintrag: Zugbeeinflussungssystem PZB.
	Z	Buchs SG: Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignalen: Angepasster Text.
CHI	Alle	Alle Ziffern der I-FUB 03/20 wieder ins I-30121 implementiert.
GE	Alle	Die Bestimmungen sind in der I-FUB XX/24 zu finden. Grund: Anpassungen während der Umbauphase.
LS	Z	Lausanne: Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge: Anpassung an die eingetragenen Signale.
	ZR	Lausanne-Triage: Sichern der abgestellten Fahrzeuge überarbeitet.
SMG	GV	St.Margrethen: Neuer Eintrag: Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung PZB. Abweichung genehmigt.
	GV	St.Margrethen: Neuer Eintrag: Zugbeeinflussungssystem PZB.
121	R	Fribourg/Freiburg: Abstellen von Fahrzeugen: ergänzt mit Gleis 310.
141	ZR	Zollikofen: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge.
201/202	ZR	Vufflens-la-Ville: Neue Bezeichnung der Gleise (neues Stellwerk).
251/252 /261	R	Fribourg/Freiburg: Abstellen von Fahrzeugen: ergänzt mit Gleis 310.
301	ZR	Vufflens-la-Ville: Neue Bezeichnung der Gleise (neues Stellwerk).
321	ZR	Zollikofen: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge.

Strecke / Seite	Ziffer / Relevanz	Bemerkung zur Änderung
322/351	ZR	Frutigen: « Z Abfahrt eines startenden Zuges als Rangierbewegung» geändert in « ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung», um mit ähnlichen Texten zu vereinheitlichen.
	Z	Frutigen: Gleis 8 – 438: es sind explizit Fahrten der Intervention zu gewährleisten.
	ZR	Heustrich: « Z Abfahrt eines startenden Zuges als Rangierbewegung» geändert in « ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung», um mit ähnlichen Texten zu vereinheitlichen.
371	ZR	Bern Weissenbühl: Neuer Eintrag: Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung.
381	ZR	Niederbottigen: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge.
391	ZR	Frutigen: « Z Abfahrt eines startenden Zuges als Rangierbewegung» geändert in « ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung», um mit ähnlichen Texten zu vereinheitlichen.
	Z	Frutigen: Gleis 8 – 438: es sind explizit Fahrten der Intervention zu gewährleisten.
	9.14	Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis auf der Lötschberg-Basisstrecke: Neuer Eintrag: Reisezüge ohne Betriebsbewilligung für Rettungszwecke.
431	6.3	Text geändert: (dazwischen können Kontrolllichter vorhanden sein) gelöscht. Mit der Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Seon Nord und der Aufhebung der alten BUe-Steuerungen sind alle Kontrolllichter zw. Strassenbahnsignalen und Ausfahrtsignal weggefallen.
	6.5.2	Halteort: RBDe 562 und 568 streichen, sind nicht mehr in Betrieb bzw. unbekannt.
	9	Störungen: Zweiter Abschnitt mit Hinweis auf Strassenbahnsignale ergänzen.
	9.10	Störung an Sicherheitseinrichtungen: Anpassen auf die aktuellen Vorschriften.
483/484	R	Lützelflüh-G.: Profil Rampengleis: Bestimmung gelöscht, Gleis wurde ausser Betrieb gesetzt.
493	ZR	Gettnau: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge.
	ZR	Zell: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge.
541/c 542	9.13	Titel von Ziffer 9.13 geändert. Identisch mit Linie 533.
611/612	R	Hüntwangen-Wil: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge.

1. Allgemeines

1.1. Ausgangslage, Ziele

Diese Dokumentation regelt die lokalen Vorschriften in Bahnhöfen, auf der Strecke sowie auf Anlagen mit Führerstandssignalisierung **auf dem interoperablen Netz und zusätzlich auf dem nicht interoperablen Netz der Seetalstrecke.**

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

Diese Dokumentation gilt für alle Funktionen gemäss FDV (inkl. die Rollen / Personenbezeichnungen der EBU), für alle ~~Fahrdienstleiter, Lokführer, Rangierleiter, Sicherheitschef~~ welche auf den Infrastrukturen der SBB, BLS und SOB tätig sind.

Alle Personenbezeichnungen in diesen Ausführungsbestimmungen 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

- FDV R 300.1-.15
- I-30111

1.4. Begriffe und Definitionen

- ZR** Bestimmungen für Zugfahrten und Rangierbewegungen
Z Bestimmungen für Zugfahrten
R Bestimmungen für Rangierbewegungen
GV Bestimmungen im Grenzverkehr
Fdl Bestimmungen für Fahrdienstleiter

2. Knoten / Grenzbahnhöfe

BCT	Boncourt	LZ	Luzern
Bl	Biel/Bienne	OL	Olten
BN-HOL	Bern / Holligen	RBL	RB Limmattal
BR-DO	Brig – Domodossola	RZO-LI	Ranzo S. Abbondio – Luino
BS	Basel	SH	Schaffhausen
BU	Buchs SG	SMG	St. Margrethen
CHI	Chiasso	STAO	Stabio
COL	Le Locle Col-des-Roches	TH	Thun
GE	Genève	VAL	Vallorbe
KB	Koblenz	VER	Les Verrières
KO	Konstanz	W	Winterthur
LS	Lausanne	ZUE	Zürich

3. Df-Nr**Einzelstrecken**

111	(Coppet) – Nyon – Morges – (Lausanne)
121	(Lausanne) – La Conversion – Bümpliz Süd – (Bern / Holligen) Laupen – Flamatt
141	(Bern) – Burgdorf – (Olten)
142	(Bern / Holligen / Solothurn) – Wanzwil – (Olten)
151	(Olten) – Däniken – Lenzburg – Brugg AG - (Zürich)
161	Brugg AG – Wettingen – (RB Limmattal)
171	Wettingen – Würenlos – Regensdorf-Watt – Glattbrugg / (Zürich)
201	(Lausanne) – Cossonay-P. – (Vallorbe – Frasne)
202	(Vallorbe) – Le Day – (Le Pont)
211/a	(Lausanne) – Pully – Villeneuve
211/b	(Villeneuve) – Roche VD – (Sion)
221	Sion – (Brig – Simplon-Tunnel – Domodossola)
222	(Brig – Simplon-Tunnel – Domodossola / Domo 2)
231	(Vevey) – Puidoux
232	St-Gingolph – St-Maurice
251 252	Palézieux – Payerne – Lyss – Büren a.A.
261	Fribourg/Freiburg – Payerne – Yverdon-les-Bains
271	(Frasne – Pontarlier – Les Verrières) – Neuchâtel
272	(Le Locle-Col-des-Roches) – Neuchâtel
281	La Chaux-de-Fonds – Mahlenwald – (Biel/Bienne)
282	Moutier – Sonceboz-S. – Mahlenwald – (Biel/Bienne)
291	(Biel/Bienne) – Pieterlen – Delémont
292	(Boncourt) – Porrentruy – Delémont
301	(Lausanne) – Cossonay-P. – Tüscherz – (Biel/Bienne)
311	(Biel/Bienne) – Pieterlen – Wangen b.O. – (Olten)
321	(Biel/Bienne) – Brügg – Zollikofen – (Bern)
322	(Bern) – Ostermundigen – (Thun) – Reichenbach i.K.
331 332	(Bern) – Langnau – (Luzern)
341	(Basel) – Münchenstein – Delémont
351	Reichenbach i.K. – Kandersteg – (Brig)
361	Spiez – Interlaken Ost

362	Spiez – Zweisimmen
371	(Bern / Holligen) – Belp – (Thun)
372	(Bern / Holligen) – Schwarzenburg (+ Anlagebeschreibung)
381	(Bern / Holligen) – Neuchâtel
391	Reichenbach i.K. – Lötschberg-Basistunnel (LBT) – Visp
411	(Basel) – Gelterkinden – (Olten)
421	(Olten) – Läufelfingen – Sissach
422	(Olten) – Brittnau-Wikon – (Luzern)
431	(Luzern) – Ballwil – Lenzburg
436	(Zofingen) – Suhr – Wettingen
461	Zug – Ebikon – (Luzern)
462	Thalwil – Arth-Goldau
481	Solothurn – Moutier
482	Solothurn – Burgdorf
483	Burgdorf – Langnau i.E.
484	Burgdorf – Konolfingen – (Thun)
491	Ramsei – Sumiswald-G.
492	(Huttwil) – Affoltern-W. – Sumiswald-Grünen ETB – Wasen i.E.
493	Langenthal – Huttwil – Wolhusen
511	(Basel) – Kaiseraugst – Brugg AG
521	Brugg AG – Lenzburg – Rotkreuz
531/a	Rotkreuz – Brunnen – (Rynächt) – Erstfeld – Göschenen
531/b	(Brunnen) – Rynächt – (Erstfeld)
532	(Luzern) – Meggen – Arth-Goldau
533	(Rynächt) – GBT – Pollegio Sorpasso – (Giustizia / Biasca)
541/a	Göschenen – Bodio – (Pollegio Sorpasso) – Biasca
541/b	Pollegio Sorpasso – (Biasca) – Giustizia – (Castione-A.)
541/c	Castione-A. – Bellinzona – (Chiasso/Stabio)
551	Bellinzona – Locarno / (Ranzo S. Abbondio)
601	Stein-S. – Laufenburg – / (Zürich) – Wettingen – (Waldshut)
602	(Winterthur) – Pfungen – (Koblenz – Waldshut)
611	(Zürich) – Bülach – (Schaffhausen)
612	Oberglatt – Niederwenigen

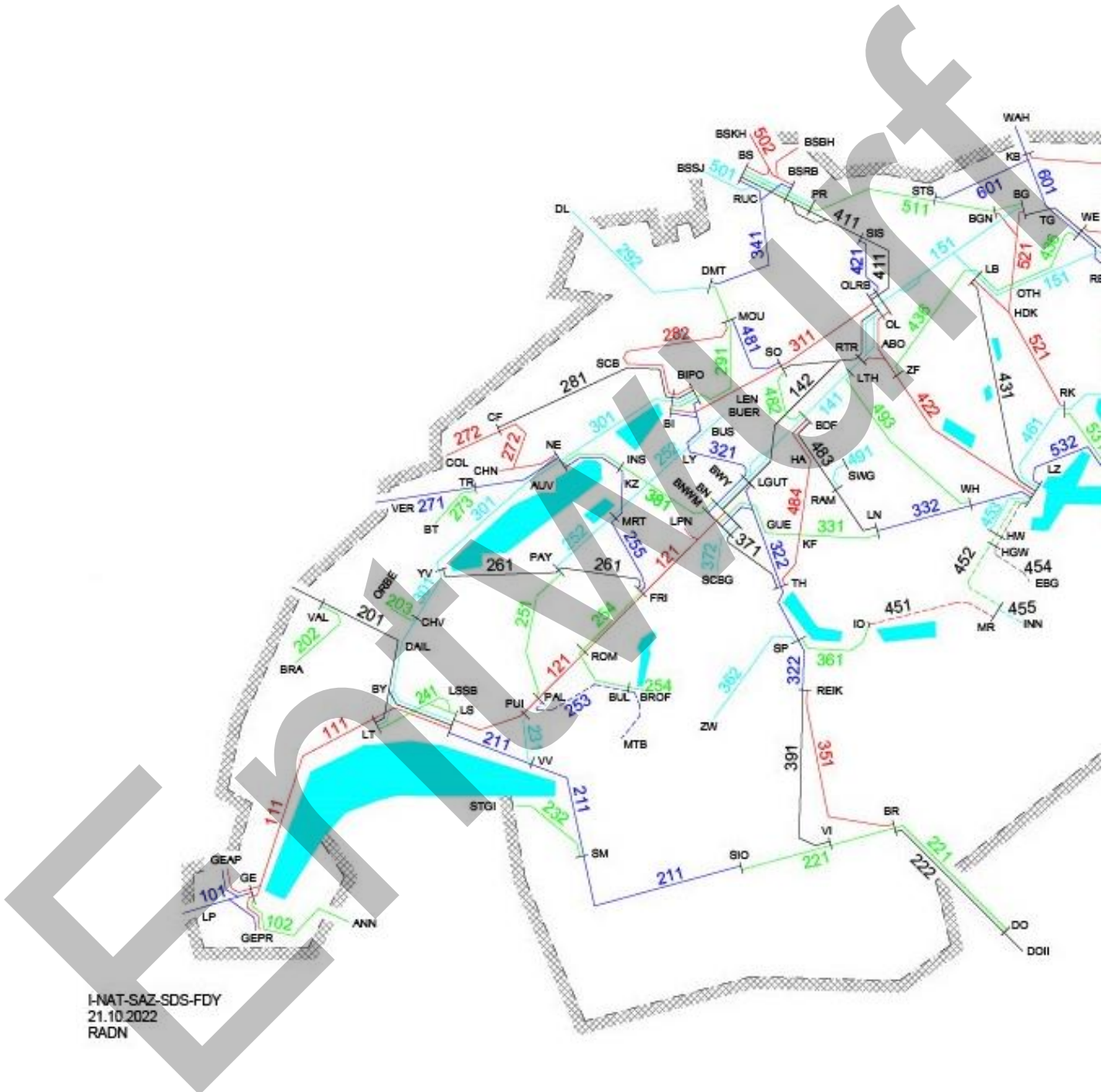
- 631 (Zürich) – Thalwil – Pfäffikon SZ
- 632 (Zürich) – Urdorf – Zug
- 641 Pfäffikon SZ – Sargans
- 642 (Buchs SG) – Chur
- 651 (Zürich) – Tiefenbrunnen – Meilen – Rapperswil
- 652 (Zürich) – Uster – Hinwil / Rapperswil
- 661 (Zürich) – Dietlikon – Effretikon – Hinwil /– (Winterthur)
- 702 (Zürich) – Wallisellen – Effretikon – (Winterthur)
(Zürich) – Flughafen / Kloten – Effretikon – (Winterthur)
- 711 (Winterthur) – Rätterschen – St. Gallen – St. Finden
- 721 St. Gallen – Rorschach – (Buchs SG)
- 731 (Winterthur) – Hettlingen – (Schaffhausen)
- 732 (Winterthur) – Dinhard – Etwilen
- 741 (Winterthur) – Rickenbach-A. – Romanshorn
- 742 Weinfelden – Sulgen – Gossau (SG) – St. Gallen
- 751 Rapperswil – Ziegelbrücke – Linthal
- 752 753 Pfäffikon SZ / Nesslau – Wattwil – Wil
- 754 (Winterthur) – Bauma – Rapperswil
- 761 (Konstanz) – Kreuzlingen – Weinfelden – Wil
- 771 (Schaffhausen) – Kreuzlingen
- 772 Kreuzlingen – / (Konstanz) – Romanshorn – Rorschach
- 781 Pfäffikon SZ – Arth-Goldau
- 782 Wädenswil – Einsiedeln
- 791 Wattwil – St.Gallen – Romanshorn

4. Matrix Sprachversionen

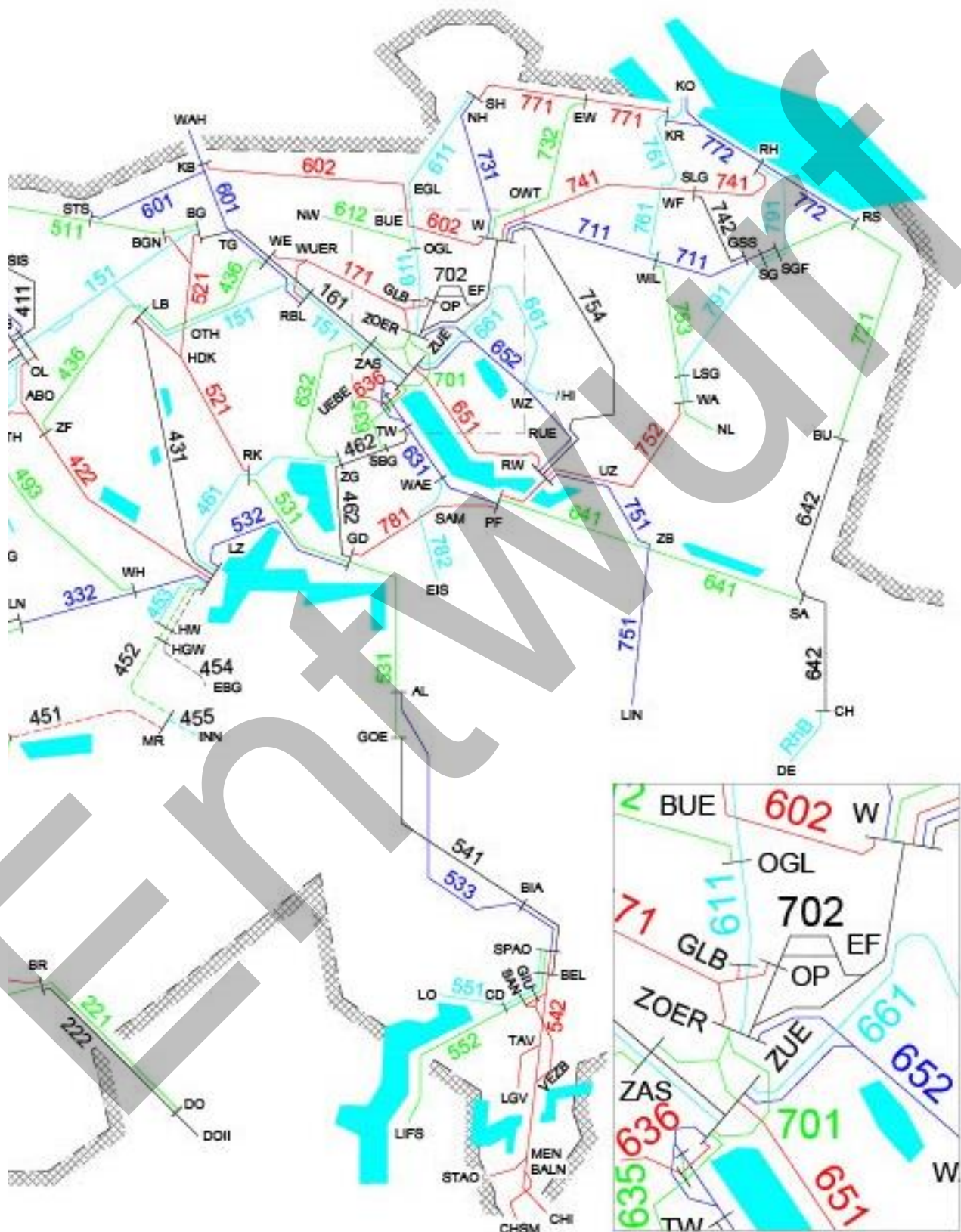
Knoten / Grenzbahn hof	D	F	I		Df-Nr	D	F	I		Df-Nr	D	F	I
BCT	X	X			161 171	X	X			492	X		
BI	X	X			201 202	X	X			493	X		
BN-HOL	X	X			211/a	X	X			511	X	X	
BR-DO	X	X	X		211/b	X	X			521	X		X
BS	X	X	X		221 222	X	X			531/a 532	X		X
BU	X				231 232	X	X			531/b	X		X
CHI	X		X		251 252	X	X			533	X		X
COL	X	X			261	X	X			541/a	X		X
GE	X	X			271 272	X	X			541/b	X		X
KB	X				281 282	X	X			541/c 542	X		X
KO	X				291 292	X	X			551 552	X		X
LS	X	X			301	X	X			601 602	X		
LZ	X	X	X		311	X	X			611 612	X	X	
OL	X	X	X		321	X	X			631 632	X		
RBL	X	X	X		322	X	X			641 642	X		
RZO-LI	X		X		331 332	X	X			651 652	X		
SH	X	X			341	X	X			661	X	X	
SMG	X				351	X	X			702	X	X	
STAO	X		X		361 362	X	X			711	X	X	
TH	X	X			371	X	X			721	X		
VAL	X	X			372	X	X			731 732	X		
VER	X	X			381	X	X			741 742	X	X	
W	X	X			391	X	X			751 752	X		
ZUE	X	X	X		411	X	X			753 754	X		
					421 422	X	X			761	X		
					431	X				771 772	X		
Df-Nr					436	X				781 782	X		
111	X	X			461 462	X		X		791	X		
121	X	X			481	X							
141	X	X			482	X							
142	X	X			483 484	X							
151	X	X	X		491	X							

5. RADN-Karte

Gültig ab / Valable dès / Valevole dal 11.12.2022



I-NAT-SAZ-SDS-FDY
21.10.2022
RADN



SBB Infrastruktur
I-FUB

BLS Infrastruktur

SOB Infrastruktur

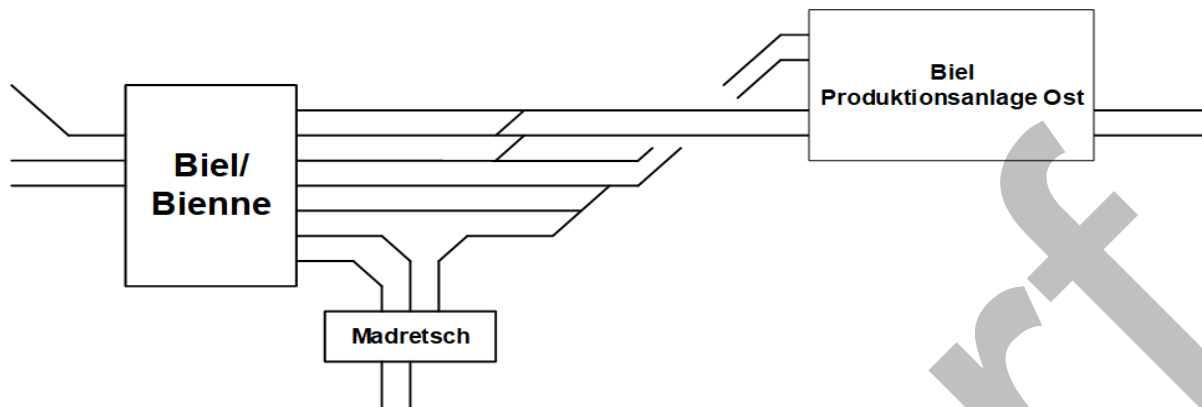
sig. Joachim Schöpfer
Leiter Fahrplan und
Betrieb SBB

sig. Martin Johner
Leiter Betrieb &
Services BLS

sig. Klaus Bischof
Leiter Betrieb SOB

Entwurf

Bereich



Biel/Bienne

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 *Fahrt* oder *Fahrt mit Vorsicht* 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

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gefahrgutwagen

Über die Weichen 71-78 (Gleise E2-E10) sind Gefahrgutwagen verboten.

Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor

- Zugfahrten von Güterzügen mit Leitstoff Chlor im Bahnhof Biel Produktionsanlage Ost sind auf den Gleisen 18-24 verboten.
- Das Abstellen von Güterzügen mit Leitstoff Chlor ist im ganzen Bahnhof Biel Produktionsanlage Ost verboten.

ZR Profil EBV O2

Gleise 19-24, 26 sind für Profil EBV O2 verboten.

R v_{max}

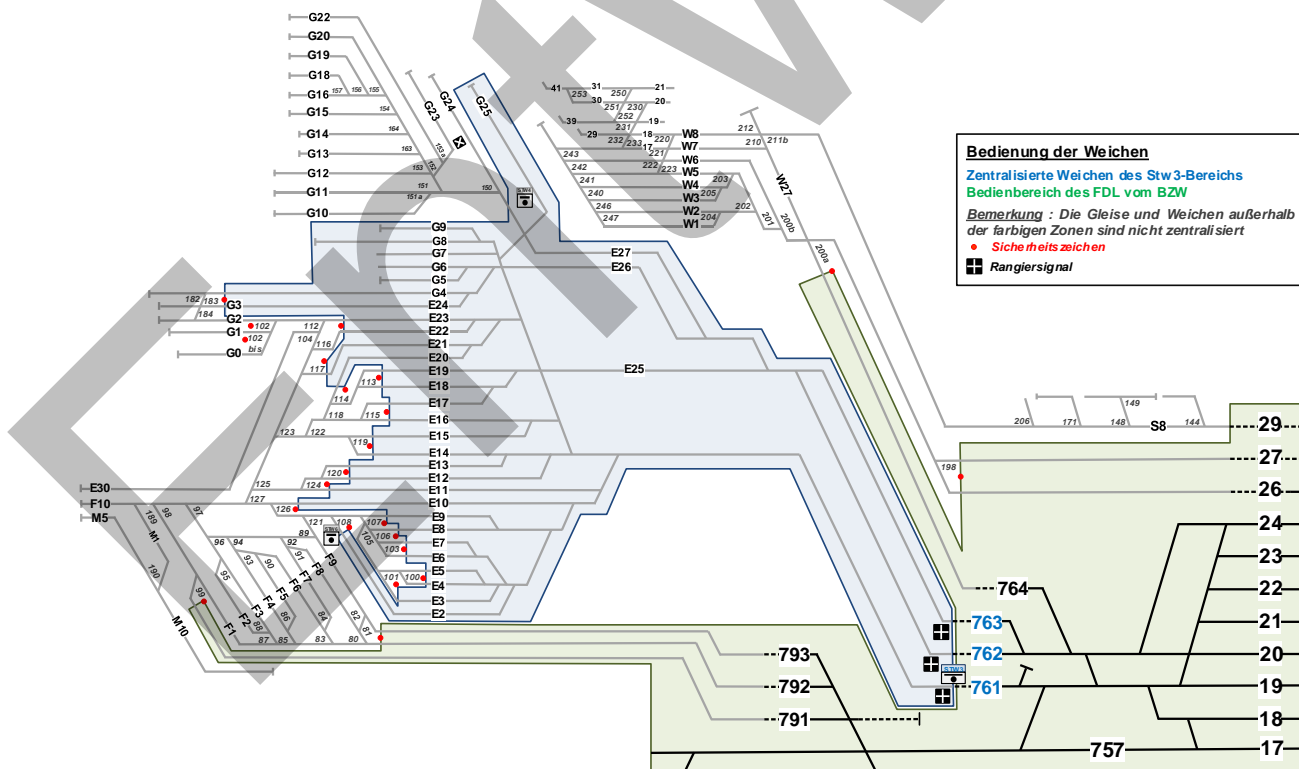
Über die Weichen 71-78 (Gleise E2-E10) gilt v_{max} 15 km/h. An der Weiche 71 wurde bei der Spitze eine Geschwindigkeitstafel nach FDV R 300.2 Ziffer 2.3.5 aufgestellt.

R Abstossen von Wagen

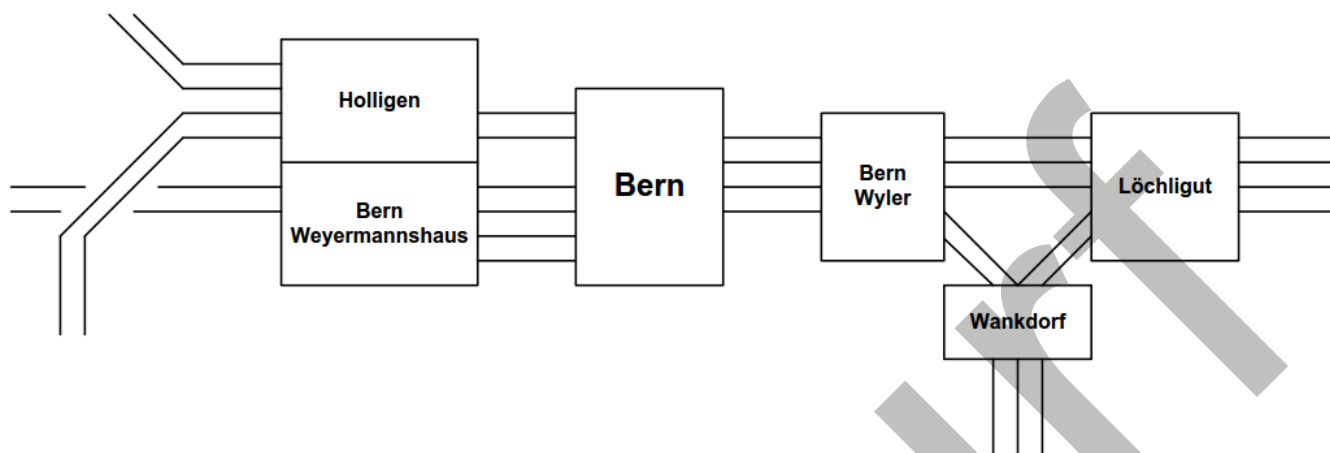
Das Abstossen von Wagen ist in den Gleisen 11-15, 17 verboten.

R Stellwerk-Bediengrenze und Bereiche mit zentralisierten/nicht zentralisierten Weichen

Die verschiedenen Zuständigkeitsbereiche der Fahrdienstleiter des Stellwerks 3 und der BZ West (zentralisierte Gleise und Weichen), sowie die Bereiche mit nicht zentralisierten Weichen sind in der untenstehenden Abbildung dargestellt.



Bereich



Bern

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Die Hallengleise 1-21 und 11-31 dürfen von Fahrzeugen auf Diplory 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 / Holligen: der Zuglänge entsprechend über Halteorttafeln «1», «2», «3» vorziehen, damit Signal E2 freigelegt wird.
----------------	----------	---

R Profil EBV O2

Sämtliche Gleise (ohne Gleis 765) sind für Profil EBV O2 **freigegeben**.

Gleis 765 ist für Profil EBV O2 **verboten**.

Depot Aebimatt (T-Gruppe):

Sämtliche Gleise (ohne Gleise T16-T19 inkl. Weiche 333, T61) sind für Profil EBV O2 **freigegeben**.

Gleise T16-T19 inkl. Weiche 333, T61 sind für Profil EBV O2 **verboten**.

Bern Weyermannshaus

R Profil EBV O2

Die Gleise 511 und 512 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Holligen

ZR Abfahrt ab dem Depot oder der A-Gruppe

Der Lokführer meldet seine Fahrbereitschaft ~~über GSM-R oder 058 327 58 85~~ **beimdem** Fahrdienstleiter. 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
	Fischermätteli	hinter das Signal M2
	Weyermannshaus	direkt nach Weyermannshaus
A-Gruppe	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 über GSM-R oder 058 327 58 85 beim Fahrdienstleiter für weitere Anweisungen.
Bümpliz Nord	A-Gruppe	Zugfahrt direkt in die A-Gruppe.
	A-Gruppe und Depot	Zugfahrt bis zum <i>Halt</i> zeigenden Signal N. Anschliessend darf bei eingestellter Rangierfahrstrasse in die A-Gruppe bzw. ins Depot gefahren werden.
Fischermätteli	A-Gruppe und Depot	Zugfahrt bis zum <i>Halt</i> zeigenden Signal N. Anschliessend darf bei eingestellter Rangierfahrstrasse in die A-Gruppe bzw. ins Depot gefahren werden.
Weyermannshaus	A-Gruppe und Depot	Rangierbewegung direkt in die A-Gruppe bzw. ins Depot.

ZR Gleisbögen mit Radien < 135 m

Gleis A53: minimaler Radius = 130 m.

R Gleisbögen mit Radien < 135 m

Gleis A6: minimaler Radius = 120 m.

R Profil EBV O2

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

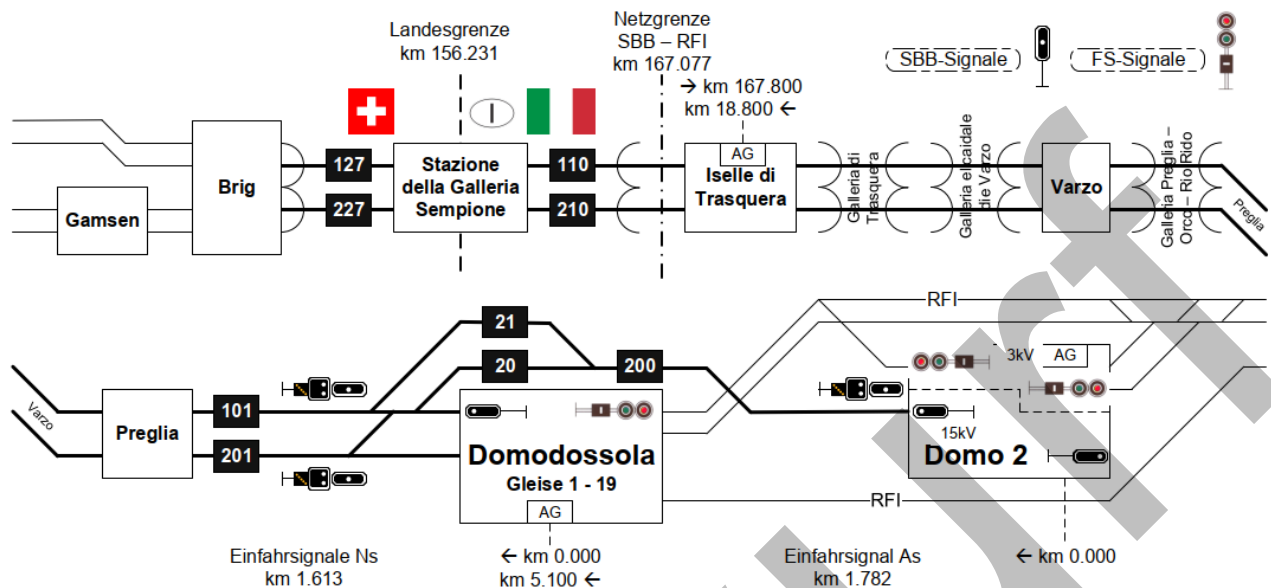
R Rangierfahrten aus dem Depot (Gleis D1 bis D6)

Die Weichensignale der Handweichen 302 bzw. 304 befinden sich nach den Zwergsignalen 27B bzw. 28B. Der Rangierleiter hat bei Fahrten aus Gleis D1 bis D6 die richtige Stellung der Handweiche 302 bzw. 304 anhand des Weichensignals zu prüfen.

Entwurf

Entwurf

Bereich



GV Grundsatz

Es gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Die Signale sind für die ganze Strecke bis Domodossola / Domo 2 nach schweizerischer Bauart ausgeführt.

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).

Zwischen Iselle di Trasquera und Domodossola / Domo 2

Alle Rangiersignale und «Signale für Arbeiten im Gleisbereich» sind nach Bauart der RFI ausgeführt.

Alle Langsamfahrtsignale sowie Zugvorbereitungs- und Bremssignale sind nach schweizerischer Bauart ausgeführt.

GV Ereignismanagement CH

Das Ereignismanagement wird zwischen Brig und Iselle di Trasquera (Netzanschlusspunkt km 167.077 / Nordportal Galleria Iselle) durch die SBB wahrgenommen.

GV Ereignismanagement I

Das Ereignismanagement wird ab Iselle di Trasquera (Netzanschlusspunkt km 167.077 / Nordportal Galleria Iselle) Richtung Domodossola durch die RFI wahrgenommen.

GV Ereignismanagement EVU

Gemäss Netzzugang Italien liegt die Verantwortung ab dem Netzanschlusspunkt RFI (km 167.077 / Nordportal Galleria Iselle) beim Entpannen, Evakuieren, Abschleppen etc. eines Zuges bei der betroffenen EVU Schweiz.

GV Grundsätze Ereignismanagement

SBB Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.

Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall

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 SBB Intervention (I-FUB-INT) 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) gestellt.

Das Aufgebot zum Nothilfeinsatz bei Katastrophen und die Bewilligung für den Einsatz erfolgt nur durch den Leiter I-FUB, den Leiter I-FUB-BF oder den Leiter I-FUB-INT.

Akute Lebensgefahr

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-Pikett von I-FUB-INT.

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 Intervention.

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 (FDV R 300.2 Ziffer 8.1.2) zu vermeiden.

GV v_{\max} Fahrt auf Sicht auf RFI-Infrastruktur

Es gilt bei *Fahrt auf Sicht* v_{\max} 30 km/h.

GV Fehlende Weichenüberwachung auf RFI-Infrastruktur

Für das Befahren einer Weiche ohne elektrische Überwachung gilt die *Fahrt auf Sicht* nach RFI-Normen.

GV ETCS Level 1 LS: italienische Ausprägung

Folgende Unterschiede sind beim Befahren der italienischen Strecke Iselle di Trasquera – Domodossola / Domo 2 zu beachten:

- 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.

Wechsel in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS)

Der Wechsel von ETCS Level 1 «Staff Responsible» (SR) in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS) kann nur bei der Vorbeifahrt an einem Hauptsignal erfolgen.

Streckenpunktstörung

Der Lokführer muss den Fahrdienstleister informieren, wenn beim Überfahren einer Balisengruppe am DMI die Textmeldung «Trackside Malfuction» angezeigt wird.

GV Iselle di Trasquera – Domodossola / Domo 2, Achtungssignale mit der Lokpfeife

In den folgenden Fällen ist ein Achtungssignal mit der Lokpfeife zu geben:

- bei der Einfahrt in alle Tunnel
- auf der Höhe des Vorsignals der Langsamfahrstellen
- bei der Annäherung an einen haltenden oder fahrenden Zug.

In der Nähe von Baustellen können ohne vorherige Anzeige Pfeiftafeln aufgestellt werden.

Anmerkung: Bei schlechter Sicht oder bei Gefahr sind die Achtungssignale zu wiederholen.

GV Anlage Steinschlagüberwachung zwischen Varzo und Preglia

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.

Bei der Auslösung des Alarms «Steinschlagüberwachung» erteilt der Fahrdienstleiter von Varzo oder Preglia den Lokführern mittels **Sammelformular** den **Befehl 1** zur Vorbeifahrt am entsprechenden **Halt** zeigenden Blocksignal und **den Befehl 6 Fahrt auf Sicht** 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).


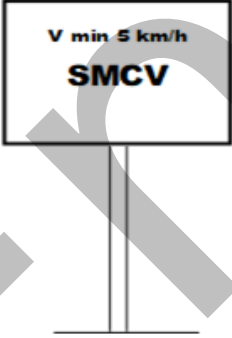
Der Lokführer des ersten betroffenen Zuges erhält einen quittungspflichtigen Befehl **Halt** auf dem nächsten Bahnhof, wo er seine Beobachtungen betreffend des Gleiszustands meldet.

Die **Fahrt auf Sicht** wird bis zur Instandstellung aller Netze oder bis zum Einsatz eines Überwachungsdienstes allen Zügen vorgeschrieben.

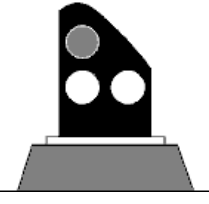
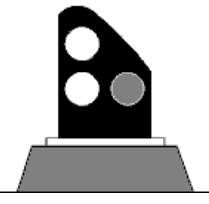
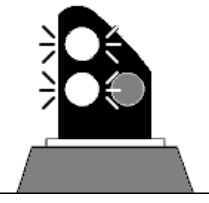
GV Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit beleuchtetem oder drehbarem Hinweissignal auf RFI-Infrastruktur

	<p>Begriff <i>Stellung der einfachen Weiche in gerader Richtung</i></p> <p>Bedeutung Die Weiche ist für den Fahrweg A-B gestellt</p>
	<p>Begriff <i>Stellung der einfachen Weiche in ablenkender Richtung</i></p> <p>Bedeutung Die Weiche ist für den Fahrweg A-C gestellt</p>
	<p>Begriff <i>Stellung der einfachen Weiche für Fahrten vom rechten Zweig</i></p> <p>Bedeutung Die Weiche ist für den Fahrweg B-A gestellt</p>
	<p>Begriff <i>Stellung der einfachen Weiche für Fahrten vom linken Zweig</i></p> <p>Bedeutung Die Weiche ist für den Fahrweg C-A gestellt</p>

GV Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten auf der RFI-Infrastruktur

	<p>Begriff <i>Rangiergrenze</i></p> <p>Bedeutung Rangiergrenze Bahnhof - Strecke</p>
 <p>Ausserhalb / Innerhalb Tunnel</p>	<p>Begriff <i>Kilometertafel</i></p> <p>Bedeutung Die Zahl gibt den Kilometer an (Beispiel = 110)</p>
	<p>Begriff <i>Kennzeichnung Grenze Gleisstromkreis</i></p> <p>Bedeutung Kann auf Höhe der Isolierstösse von Gleisstromkreisen aufgestellt werden und ist auf der isolierten Schienenseite mit roter und auf der nicht isolierten Schienenseite mit gelber Farbe bemalt</p>
	<p>Begriff <i>Mindestgeschwindigkeitstafel für Streckenwaage</i></p> <p>Bedeutung Die Waage muss mit der gesamten Zuglänge mit einer Mindestgeschwindigkeit von 5 km/h befahren werden. Wenn ein Zug auf der Waage zum Stillstand kommt oder diese mit weniger als 5 km/h befährt, muss der Lokführer den Fahrdienstleiter von Domo 2 verständigen</p>
	<p>Begriff <i>Sicherheitszeichen</i></p> <p>Bedeutung Das Zeichen (Weiss) zeigt an, bis zu welchem Punkt sich Fahrzeuge den Weichen und Kreuzungen nähern dürfen, ohne sich selbst und andere Fahrzeuge zu gefährden</p>

GV Niedrige RFI Rangiersignale

	<p>Begriff <i>Halt</i></p> <p>Bedeutung Rangierbewegungen haben vor dem niedrigen RFI Rangiersignal anzuhalten</p>
	<p>Begriff <i>Fahrt</i></p> <p>Bedeutung Beginn oder Fortsetzung der <i>Fahrt</i>. Nach einem Signal in der Stellung <i>Fahrt</i> kann sich ein Hindernis befinden</p>
	<p>Begriff <i>Fahrt (Lichter blinkend)</i></p> <p>Bedeutung Nur für Zugfahrten mit Gruppensignal mit Abfahrt ab dem Bahnhof Domodossola gültig</p>

Normalerweise stehen diese Signale links vom Gleis. Bei Rechtsaufstellung weist ein unten am Signal angebrachter Pfeil auf das zugehörige Gleis hin.

Gültigkeit

Niedrige RFI Rangiersignale sind für alle Rangierbewegungen gültig. Der Fahrbefehl richtet sich bei Rangierbewegungen an den Rangierleiter und wird für jede Rangierbewegung einzeln erteilt.

Die Signalisierung mit zwei senkrecht weiss blinkenden Lichtern gilt nur für Zugfahrten ab dem Bahnhof Domodossola und zeigt die Fahrstellung des entsprechenden Gruppensignals an. Niedrige RFI Rangiersignale sind von allen Lokführern von Zügen aus Gleisen ohne eigenes Gleissignal zu beachten.

Stellt der Lokführer eines Zuges auf seinem Fahrweg ein *Halt* zeigendes niedriges RFI Rangiersignal fest, worüber er nicht wie unter *Vorbeifahrt an niedrigen RFI Rangiersignalen in Haltstellung* beschrieben verständigt wurde, muss er:

- bei einem einfahrenden Zug auf Sicht bis zum normalen Halteort weiterfahren und dann den Fahrdienstleiter verständigen
- bei einem ausfahrenden Zug ab Domodossola und Domo 2 anhalten und den Fahrdienstleiter informieren. Nach **quittungspflichtiger Zustimmung** des Fahrdienstleiters kann der Lokführer die Fahrt fortsetzen.

Vorbeifahrt an niedrigen RFI Rangiersignalen in Haltstellung

- Ein niedriges RFI Rangiersignal in Haltstellung oder mit unklarem Signalbild darf **nach quittungspflichtiger Zustimmung auf Befehl** des Fahrdienstleiters überfahren werden (R 300.9). Befehle über Lautsprecher sind nicht zulässig.
- Der *Befehl 1* zur Vorbeifahrt an *Halt* zeigenden Hauptsignalen schliesst *Halt* zeigende niedrige RFI Rangiersignale im zugehörigen Fahrweg mit ein.

GV v_{max} in Bahnhöfen bei Zügen mit Niederflurwagen (RoLa)

Die örtlichen Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit auf ablenkenden Weichen auf der Strecke Iselle di Trasquera - Domodossola sind in der Bahnhofspalte der Streckentabelle wie folgt dargestellt:

RoLa: Fb x xx km/h

Niederflurwagen in übrigen Güterzügen werden als aussergewöhnliche Sendung überführt.

Strecke Brig – Iselle di Trasquera (Simplontunnel)**ZR Selbstrettung Simplontunnel**

Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111:

- Durchgehender, beleuchteter Handlauf
- Gehweg
- Fluchtweg markiert, im Ereignisfall sind die Fluchtwege zu den Querverbindungen grün beleuchtet
- Alarmeinheit mit Orientierungsleuchte und Nottaster ca. alle 100 Meter
- Alle 50 m Nische für 5 Personen mit Beleuchtung
- Nummerierte Querverbindung zu anderer Röhre mit Telefon und überwachten Schiebetoren ca. alle 400 - 600 m.

ZR Offene Türen gegen die Fahrbahn (Alarm Querschlagtüre offen)

Vorgehen, wenn kein Unterhaltspersonal vor Ort ist:

Der Fahrdienstleiter:

- erteilt den Fahrten im betroffenen Abschnitt *Fahrt auf Sicht* mit *Befehl 6*
- gibt dem Lokführer des nächsten Güter-, Dienstzuges oder Rangierbewegung den Auftrag zur Kontrolle der Querschlagtüre.

Der Lokführer:

- hält beim betreffenden Querschlag an
- erkennt allfällige Personen
- schliesst die Querschlagtüre und informiert den Fahrdienstleiter.

Allfällige Personen werden im Auftrag des Fahrdienstleiters mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.

Brig

ZR Profil Rampengleis

Gleis 354 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge, Güterwagen, ein- und doppelstöckige Reisezugwagen und Triebzüge (Profil EBV O2)
- Ladungen des kombinierten Verkehrs mit 4 m-Profil (max. P80/405 – C80/405 – NT70/396)
- Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen.

Fahrten mit offenen Seitentüren sowohl Seite Rampe als auch Seite Gleis 353, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

ZR **Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung eines startenden Zuges als Rangierbewegung**

~~Die Abfahrt eines startenden Zuges ab den Gleisen 621-628 erfolgt bis zum Signal L641 als Rangierbewegung. Gleise 621-628 als Rangierbewegung bis zum Signal L641.~~

Z **Abweichungen vom normalen Halteort**

von Visp / Lalden	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 **Gleis 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, 901, 911, 912, 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, 901, 911, 912, 953, 954 und die Drehscheibe.

R **Profil Gleise 459, 469, 479 und 489**

Fahrten mit offenen Seitentüren Seite Rampe sind verboten.

Entwurf

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 O2

Bei nachfolgenden Rangierfahrstrassen ohne Richtungsänderung kann entgegen I-30111, Kap. 4.2 Ziffer 2.2 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**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.


ZR Sichern der abgestellten Fahrzeuge



Das Abstellen und Sichern der Fahrzeuge fällt in die ausschliessliche Zuständigkeit der EVU.

In diesem Zusammenhang müssen spezifische Vereinbarungen zwischen den EVU unterzeichnet werden, um die Abstellaktivitäten zu koordinieren (Standort der Hemmschuhe usw.).

Die EVU müssen der RFI – Circolazione 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 Neigung von weniger als 2,5‰ aufweisen.

ZR Stromabnehmersignale RFI

	Begriff	<i>Vorsignal zum Senksignal</i>
	Bedeutung	Die Stromabnehmer müssen ab dem Senksignal gesenkt sein

	Begriff <i>Senksignal 3 kV</i>
	Bedeutung Stromabnehmer senken
	Begriff <i>Stromabnehmer Hebesignal 3 kV</i>
	Bedeutung Erlaubnis zum Heben der Stromabnehmer 3 kV

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' = 3kV, '15' = 15kV. Ist das Lichtsignal unbeleuchtet, muss mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufgenommen werden. Am südlichen Ende sind feste Stromabnehmersignale (gemäss R 300.2 bzw. RFI) montiert. Das Endsignal zum Senksignal (gemäss R 300.2) am südlichen Anfang des umschaltbaren Abschnitts zeigt den Zustand des umschaltbaren Abschnitts nicht an.

Z Abweichungen vom normalen Halteort

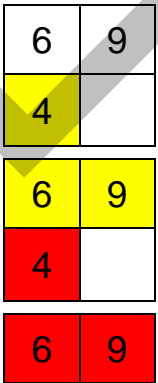
Generell sind einfahrende Züge vor dem sich am Ende jedes Gleises Seite Mailand befindenden niedrigen RFI Rangiersignal (*Fahrt* oder *Halt*) anzuhalten.

Regiozüge, deren Anhängelast 24 Achsen nicht überschreitet, haben aus praktischen Gründen so anzuhalten, dass das Triebfahrzeug vor der Systemschutzstrecke zum Stillstand kommt.

ETR 610 (RABe 503) müssen auf Höhe der Halteorttafel «ETR 610» anhalten:

	Begriff <i>Halteort ETR 610</i>
	Bedeutung Halteort für Züge, die mit ETR 610 (RABe 503) formiert sind

Reisezüge, ausgenommen ETR 610, (RABe 503), die auf Gleis 1 - 3 einfahren, haben gemäss RFI Halteorttafeln anzuhalten:

	Begriff <i>Halteort</i>
	Bedeutung Nummer: Anzahl Wagen im Uhrzeigersinn Weisses Feld: folgende Nummern Gelbes Feld: Halt Ankündigung Rotes Feld: Halteort



R Grundsatz

Die Rangierbewegungen werden gemäss RFI-Normen und unter der Leitung des Bahnhofpersonals durchgeführt.

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-Richtlinien geforderten Unterlagen durchgeführt werden.

R v_{\max}

Es gilt v_{\max} 30 km/h.

R Fahrbefehle

Die Signale des Personals werden wie folgt erteilt:

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 den FDV.

R Rangierbewegungen der Lokomotiven zum Befahren der System-schutzstrecke zwischen 15 kV und 3 kV

In Domodossola und Domo 2, fascio Politensione sind die 15 kV und 3 kV Stromsysteme durch Systemschutzstrecken getrennt.

Die Rangierbewegung für das Befahren der Systemschutzstrecke erfolgt als [StossAblauf](#), ohne Rangierer, gemäss den folgenden Bedingungen:

- 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 [mussbefindet](#) sich an der Spitze der Rangierfahrt [befinden](#).

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.

Die Rangierbewegung kann durch ein anderes Triebfahrzeug, begleitet mit Rangierer, gemäss folgenden Bedingungen durchgeführt werden:

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 ~~einen (leichten) Stoss~~.
5. Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse geprüft
6. Der bediente Führerstand muss sich an der Spitze der Rangierfahrt befinden
- 4.7. Der Rangierer befiehlt einen (leichten) Stoss.

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.

Die Rangierbewegungen ~~Stossablaufen lassen~~ und (leichtes) ~~a~~Abstossen von Triebfahrzeugen (Lokomotiven, Triebwagen, Triebzug) sind nur erlaubt, falls diese Triebfahrzeuge mit Lokführer besetzt sind und mit der Luftbremse angehalten werden können.

Iselle di Trasquera

R Grundsatz

Die Rangierbewegungen werden nach FDV ausgeführt und vom Rangierleiter gemäss R 300.4 geleitet.

Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.

Preglia

Z Abweichungen vom normalen Halteort

Die von Varzo auf Gleis 1 einfahrenden Regiozüge mit Weiterfahrt in Richtung Gleis 200 (via Weichenverbindung 1a/1b) haben so anzuhalten, dass sich das erste für Reisende geöffnete Fahrzeug am Perron befindet.

R Grundsatz

Die Rangierbewegungen werden nach FDV ausgeführt und vom Rangierleiter gemäss R 300.4 geleitet.

Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.

Entwurf

Varzo

R Grundsatz

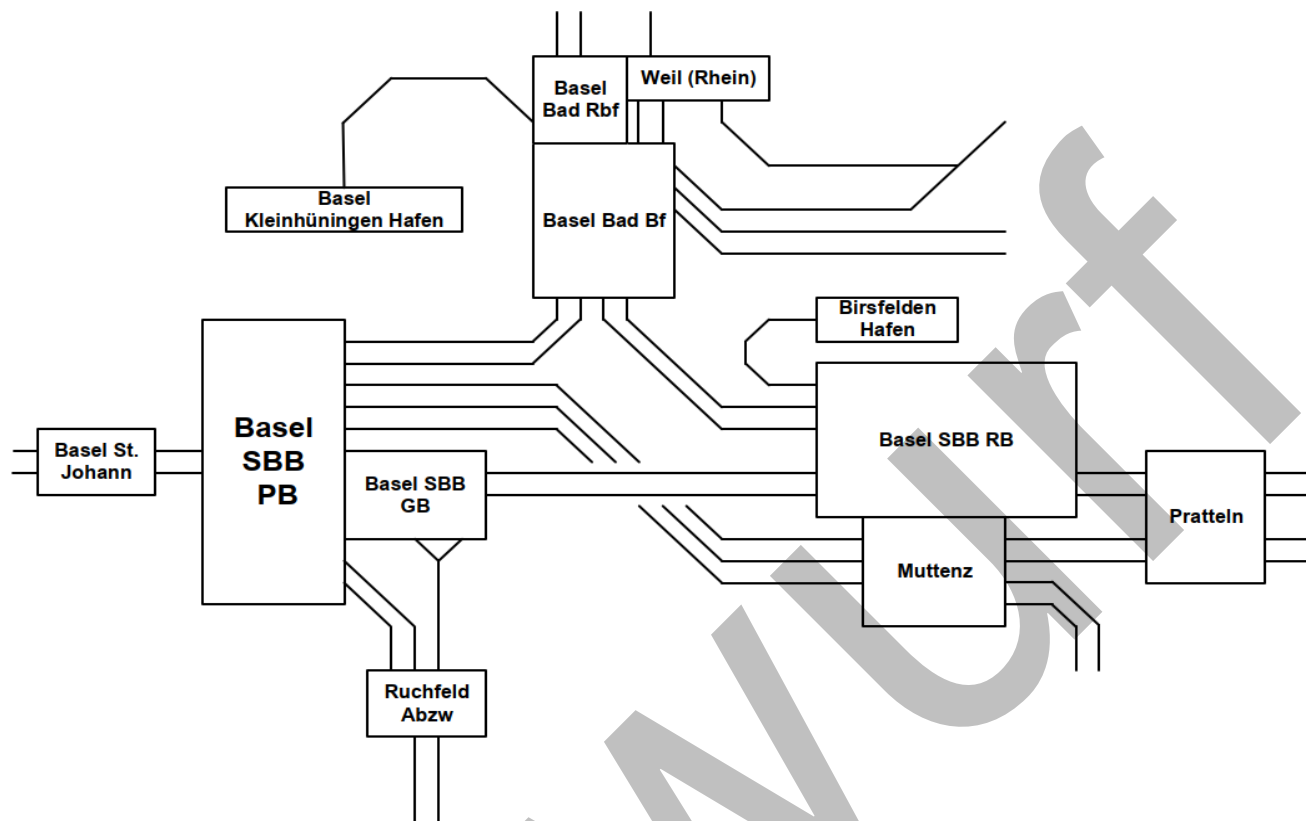
Die Rangierbewegungen werden nach FDV ausgeführt und vom Rangierleiter gemäss R 300.4 geleitet.

Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.

Entwurf

Entwurf

Bereich Knoten



R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen

Zwischen Basel SBB PB – GB – via Gleis J96 – RB – MuttENZ / Pratteln ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

Strecke Basel SBB PB – Basel St. Johann – Landesgrenze CH/F

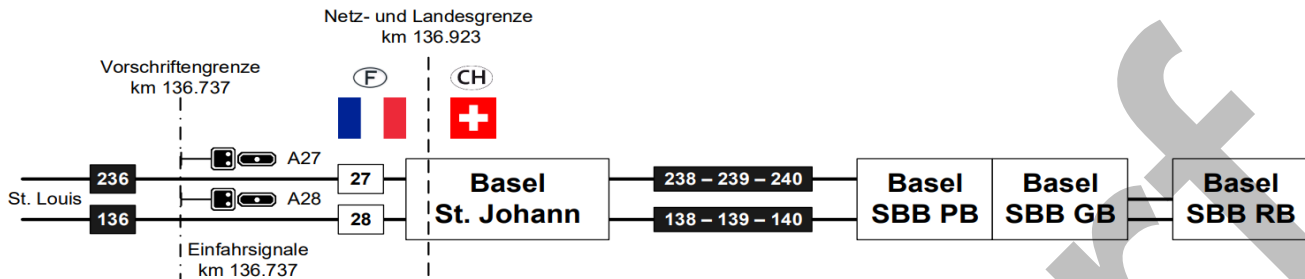
ZR Zulassung von Fahrzeugen

Auf der Strecke Basel SBB PB – Basel St. Johann – Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:

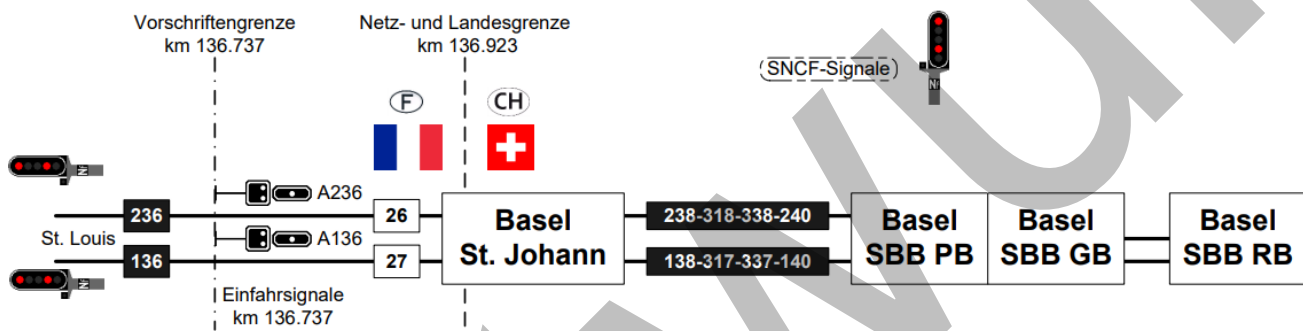
- Triebzüge der Bauart TGV 2N2.

Bereich CH – F

Gültig bis 13.10.2024



Gültig ab 14.10.2024



GV Grundsatz

Die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) gelten bis zu den Einfahrsignalen A2367/A13628 von Basel St. Johann Seite St-Louis.

Die französischen Vorschriften gelten ab den Einfahrsignalen A2367/A13628 von Basel St. Johann Seite St-Louis.

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 der FDV R 300.1 Ziffer 2.5.13.4 persönlich mitführen.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Vorschriftengrenze und Basel SBB PB / GB / RB kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.

GV Signalisation Zugschluss

Die Züge zwischen der Vorschriftengrenze und Basel SBB PB / GB / RB und umgekehrt führen Zugschlussignale gemäss den französischen Vorschriften (2 rote Lichter).

GV Signalisation Langsamfahrstellen


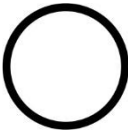

Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Basel St. Johann und St. Louis:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss FDV 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 Vorschriftenbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV.

GV SNCF Signale

Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
 <p>Weiss blinkende Lampe (Tag und Nacht)</p>	<p>Begriff <i>Annäherungssignal Langsamfahrstelle</i> « <i>Repère d'approche</i> »</p> <p>Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt, wenn die Bekanntgabefrist nicht eingehalten wurde. Aufgestellt mindestens 200 m vor dem ersten Signal der Lafa</p>
	<p>Begriff <i>Distanzsignal Langsamfahrstelle</i> « <i>Repère de proximité</i> »</p> <p>Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt in Bodennähe ca. 100 m vor dem Signal « TIV à distance », wenn dieses nicht gut sichtbar ist</p>
	<p>Begriff <i>Geschwindigkeits-Vorsignal für Lafa</i> « <i>Tableau indicateur de vitesse (TIV) à distance</i> »</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu FDV R 300.2 Bild 218. Wenn $v_{\max} \leq 40$ km/h, ist dieses mit der gelben Scheibe ergänzt</p>
 <p>Gelb blinkende Lampe</p>	<p>Begriff <i>Zusatzsignal gelbe Scheibe, Ankündigung für niedrige Geschwindigkeit</i> « <i>Disque jaune</i> »</p> <p>Bedeutung Zusätzliches Signal zum TIV à distance, wenn $v_{\max} \leq 40$ km/h</p>

	<p>Begriff <i>Anfangssignal Lafa</i> « <i>TIV d'exécution</i> »</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu FDV R 300.2 Bild 219 (Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit)</p>
	<p>Begriff <i>Endsignal Lafa</i> « <i>TIV de fin de chantier</i> »</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu FDV R 300.2 Bild 220 (Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist)</p>
	<p>Begriff <i>Aufhebungssignal Lafa</i> « <i>Tableau blanc à flèche verticale noire</i> »</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu FDV R 300.2 Bild 221 (Ab dieser Stelle wird die vorsignalisierte Langsamfahrstelle nicht mehr befahren. Hat das erste Fahrzeug dieses Signal erreicht, gilt wieder die höchstzulässige Geschwindigkeit)</p>

GV Bremsvorschriften

Zwischen der Vorschriftengrenze und Basel SBB PB / GB / RB und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:

- Die internationalen Züge verkehren gemäss den Bremsvorschriften der EVU
- Die länderspezifischen bzw. infrastrukturseitigen Angaben müssen berücksichtigt werden (z.B. Streckentabelle, Mindestfesthaltekraft, Teilbremsverhältnis usw.)
- Bei einer Formationsänderung innerhalb des Gültigkeitsbereichs der FDV gelten die schweizerischen Bremsvorschriften.

GV ETCS Level 1 LS: Transition**Basel SBB PB – Basel St. Johann:**

Dynamische Transition nach NTC KVB oder NTC RPS vor den Vorsignalen der F* Staffel (km 139.950), für Fahrzeuge welche mit KVB ausgerüstet sind.

Basel St. Johann – Basel SBB PB:

Dynamische Transition nach Level 1 LS vor der Signalstaffel D von St. Johann.

GV Zugbeeinflussungssystem KVB in Basel SBB PB

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:

Gültig bis 13.10.2024:

Signal	Standort
A12/DH*12, A13/DH*13	Einfahrtsignale aus Richtung Basel St. Johann
C31, C33, C35, C45, C46, C47	Ausfahrtsignale Basel SBB PB Richtung Basel St. Johann
B18, B19	Ausfahrtsignale Güterlinie SNCF Richtung Basel St. Johann
B*19, B*28	Ausfahrsvorsignale Güterlinie SNCF Richtung Basel St. Johann
H19, H28	Gleissignale Güterlinie SNCF Richtung Basel SBB GB

Gültig ab 14.10.2024:

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 Güterlinie SNCF Richtung Basel St. Johann

Die Gleise G30, G31, G33 und G35 sind mit einer Prellbockabsicherung mit KVB ausgerüstet.

Für den Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz finden an mehreren Orten in Basel SBB PB (via Güterlinie SNCF und via Hallengleise) Systemwechsel Zugbeeinflussung statt (siehe separate Bedienanleitungen).

Bei Ausfall des Systems KVB werden die Vorschriften gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.

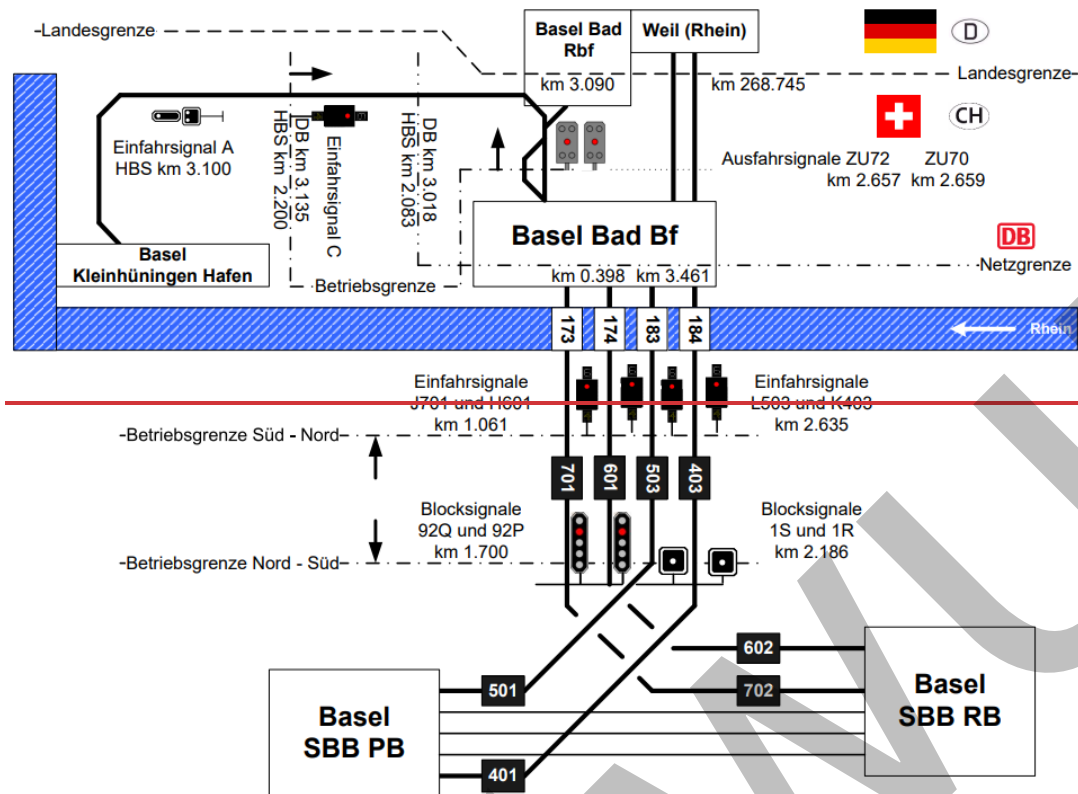
GV Lastenschieben von / nach Frankreich

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:

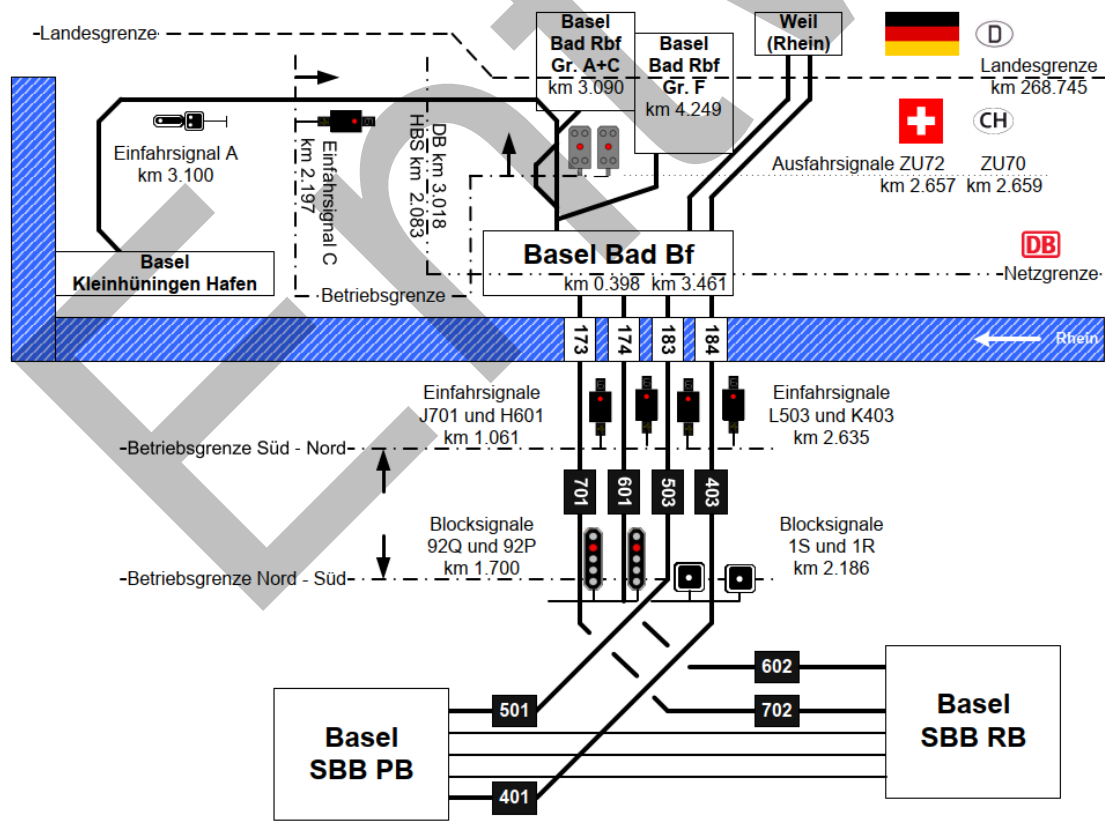
- [Verkehren von verspäteten Güterzügen oder EVU-Wechsel im Verkehr F ► CH](#)
- [Verkehren von verspäteten Güterzügen oder EVU-Wechsel im Verkehr CH ► F](#)
- [Verkehren von Lokzügen im Verkehr F ► CH](#)
- [Verkehren von Lokzügen im Verkehr CH ► F](#)

Bereich CH – D

Gültig bis 28.04.2024:



29.04.2024:



Gültig ab

GV Grundsatz**Züge Richtung Nord – Süd:**

- Das DB-Regelwerk gilt bis zu den SBB-Hauptsignalen 1R, 1S, 92P, 92Q
- Die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) gelten ab den SBB Hauptsignalen 1R, 1S, 92P, 92Q.

Züge Richtung Süd – Nord:

- Die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) gelten bis zu den DB-Einfahrtsignalen K403, L503, H601, J701
- Das DB-Regelwerk gilt ab den DB-Einfahrtsignalen K403, L503, H601, J701.

Züge Basel Bad Rbf – Basel Kleinhüningen Hafen:

- Richtung Basel Kleinhüningen Hafen gelten bis Ausfahrtsignale ZU72 und ZU70 das DB-Regelwerk, danach die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV)
- Richtung Basel Bad Rbf gelten bis Einfahrtsignal C die FDV, danach das DB-Regelwerk.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Betriebsgrenze und Basel SBB PB / GB / RB kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.

GV Signalisation Zugschluss

Zwischen Basel Kleinhüningen Hafen/Basel Bad Rbf/Weil am Rhein bzw. Basel Bad Bf und Basel SBB PB/RB dürfen die Züge Zugschlussignale gemäss deutschem oder Schweizer Regelwerk führen.

Züge aus Deutschland Richtung Schweiz ohne Halt in Basel SBB PB/RB oder Muttenz müssen spätestens ab Basel Bad Bf mit Zugschlussignalen gemäss Schweizer Regelwerk ausgerüstet sein.

Züge aus der Schweiz Richtung Deutschland ohne Halt in Basel Bad Bf, Basel Bad Rbf oder Weil am Rhein müssen ab Basel SBB PB/RB oder Muttenz mit Zugschlussignalen gemäss deutschem Regelwerk ausgerüstet sein.

Züge von Basel Kleinhüningen Hafen Richtung Schweiz ohne Halt in Basel SBB PB/RB oder Muttenz müssen spätestens ab Basel Bad Bf mit Zugschlussignalen gemäss Schweizer Regelwerk ausgerüstet sein.




GV Signalisation Langsamfahrstellen

Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Basel SBB PB / Basel SBB RB – Basel Bad Bf – Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss FDV oder gemäss DB-Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben.

- Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig: Ist das Anfangssignal im Bereich zwischen den Einfahrsignalen K403/L503 (Personenlinie, km 2.635) bzw. H601/J701 (Güterlinie, km 1.061) des Bf Basel Bad Bf und dem Einfahrsignal 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 DB-Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV.

GV DB Signale

Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
	<p>Begriff <i>Lf1 Langsamfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf</p>
	<p>Begriff <i>Lf2 Anfangsfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>
	<p>Begriff <i>Lf3 Endfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>

GV Bremsvorschriften

Zwischen der Betriebsgrenze und Basel SBB PB / GB / RB und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:

- Die internationalen Züge verkehren gemäss den Bremsvorschriften der EVU
- Die länderspezifischen bzw. infrastrukturseitigen Angaben müssen berücksichtigt werden (z.B. Streckentabelle, Mindestfesthaltekraft, Teilbremsverhältnis usw.)
- Bei einer Formationsänderung innerhalb des Gültigkeitsbereichs der FDV gelten die schweizerischen Bremsvorschriften.

GV ETCS Level 1 LS: Transition**Bereich CH – D:**

In Nord-Süd Richtung wechselt das Fahrzeug vor der Rheinbrücke (nach der Netzgrenze) nach ETCS Level 1 LS (Personenlinie km 3.470 / Güterlinie km 0.435).

Südlich der Betriebsgrenze Nord-Süd muss das Fahrzeuge immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.

Basel Kleinhüningen Hafen:

In Richtung Kleinhüningen Hafen wechselt das Fahrzeug vor der Betriebsgrenze Süd-Nord bei HBS km 2.057 nach ETCS Level 1 LS.

In Richtung Basel Bad Rbf muss das Fahrzeug immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.

GV Zugbeeinflussungssystem PZB

Bei Ausfall des Systems PZB werden die Vorschriften gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.

GV Übermittlung Befehle

Für Basel Bad Bf, Basel Bad Rbf und Weil am Rhein ist das Übermitteln der Befehle fernmündlich erlaubt. Wenn Lokführer der EVU nicht im Besitze von Befehlsvordrucken nach DB-Regelwerk sind, müssen sie gemäss den FDV bzw. DB-Regelwerk 408.2411 Abschn. 1 Abs. 3, Satz 2 den vollen Wortlaut des Befehls niederschreiben.

Basel Bad Bf**R Rangierbewegungen nach DB-Regelwerk**

Alle Rangierbewegungen sind nach dem DB-Regelwerk durchzuführen, ebenfalls das Rangieren über die Sperrsignale Ls 173II, 174II, 183II und 184II hinaus bis zu den Einfahrsignalen K403, L503, H601 und J701.

Rangierbewegungen über die vorgenannten Einfahrsignale hinaus auf die Strecke erfolgen nach FDV.



An allen Gleisen Richtung Basel SBB PB/RB sind keine Rangierhalttafeln (Signal Ra10 gemäss DB-Ril 301 «Signalbuch») vorhanden.

Basel Bad Rbf**R Rangierbewegungen nach DB-Regelwerk**

Alle Rangierbewegungen sind nach dem DB-Regelwerk durchzuführen. Rangierbewegungen über die Rangierhalttafel bei km 2.892 hinaus sowie Rangierbewegungen auf die Strecke erfolgen nach FDV.

Basel Kleinhüningen Hafen

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

Es darf auf das Anbringen der Hemmschuhwarntafeln verzichtet werden.

Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten.

Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.

Basel SBB GB

R Umlad Gefahrgut Gleise Z1 und Z18

Der Umlad von Gefahrgut mit Pneukran ist nur in den Gleisen Z1 und Z18 gestattet.

R Hemmschuhe

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.

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.

R Rangierbewegung gegen Zufahrstrasse

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zufahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4 Ziffer 2.3.2, erlaubt:

- wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zufahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird

oder

- wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zufahrstrasse liegt.

Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.

Basel SBB PB

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise G18, G19 sind für TGV verboten.

ZR Profil EBV O2

Gleise A35, A36, A45, A47, G18, G19 sind Richtung Westen unter Erdbeergrabenbrücke für Profil EBV O2 **verboten**.

TGV 2N2 sind via Gleise A35, A36, A45, A47 **zugelassen**.

Sämtliche Gleise östlich der Erdbeergrabenbrücke sind für Profil EBV O2 **freigegeben**.

Z Zugbeeinflussung

An den folgenden Signalen übermitteln die Eurobalisen bei Signalisierung *Kurze Fahrt (Fahrbegriff 6)* keine Warnung:

Richtung CH: D30

Richtung F: F4, E80, F5, E79, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13

Die Warnung wird an diesen Signalen durch SIGNUM Gleismagnete übertragen.

Z Abweichungen vom normalen Halteort

TGV in Einfachtraktion nach Frankreich	Gleis 5	Halteort auf Höhe der Tafel «Sektor D»
--	---------	--

GV Bremsprobe

Richtung CH: gemäss Arbeitsbeschrieb

Richtung D: Reisezüge durch DB-Personal
übrige Züge gemäss Arbeitsbeschrieb

Richtung F: SNCF-Personal

R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen

Rangierbewegungen aus/in Richtung Basel SBB PB bis/ab der DB-Einfahrsignale K403 und L503 sind gemäss den FDV R 300.4 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–G17 nach Basel SBB GB/Vorbahnhof: Nach Abschluss allfälliger Ladearbeiten am Zug meldet der Lokführer die Fahrbereitschaft dem Fahrdienstleiter.

R Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4 Ziffer 2.3.2, erlaubt:

- wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird

oder

- wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt.

Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.



Basel SBB RB**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 den FDV R 300.4 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

Der Ablaufbetrieb in die Gleise F01, F02 und F03 ist erlaubt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- 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

Es darf auf das Anbringen der Hemmschuhwarntafeln verzichtet werden.

Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten.

Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.

Deponieren der Hemmschuhe:

Hemmschuhe sind ausserhalb der Gehwege an den dafür vorgesehenen Standorten (z.B. bei den Bremsprüfgeräten, bei Fahrleitungsmasten, auf den Böckli) zu deponieren.

R Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4 Ziffer 2.3.2, erlaubt:

- wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird

oder

- wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt.

Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.

In Basel SBB RB sind Rangierbewegungen gegen folgende eingestellte Zugfahrstrassen gemäss obenstehender Regelung verboten:

(Basel Bad Bf -) 702/602 - A36 - G93 - G89 - G83 - G75 - G55 - F35

(Basel SBB GB -) 802 - A28 - A43 - G89 - G83 - G75 - G55 - F35

(Basel SBB GB -) 802/902 - A41 - G91 - G80 - G60 - F40

(Basel SBB GB -) 902 - A29 - A32 - A02 - J37

(Basel SBB GB -) 902 - A29 - A32 - A01 - J36 - J6 - B4 - B54 - D61 - D90

(Basel SBB GB -) 902 - A29 - A32 - A15

(Pratteln -) 316 - D80 - D61 - B54 - B04

(Pratteln -) P01/P03 - E02 - E32 - E20 - T30 - F40

(Pratteln -) P01/P03 - E03

(Pratteln -) P01/P03 - E08

(Pratteln -) P01/P03 - E09

(Pratteln -) P01/P03 - E10

(Pratteln -) P01/P03 - E11

(Pratteln -) P01/P03 - E44 - E14

(Pratteln -) P01/P03 - E45 - E15 - E25 - F65 - F35

Ab Signal T86 - 336 (- Pratteln)

Ab Signal T90 - 316 (- Pratteln)

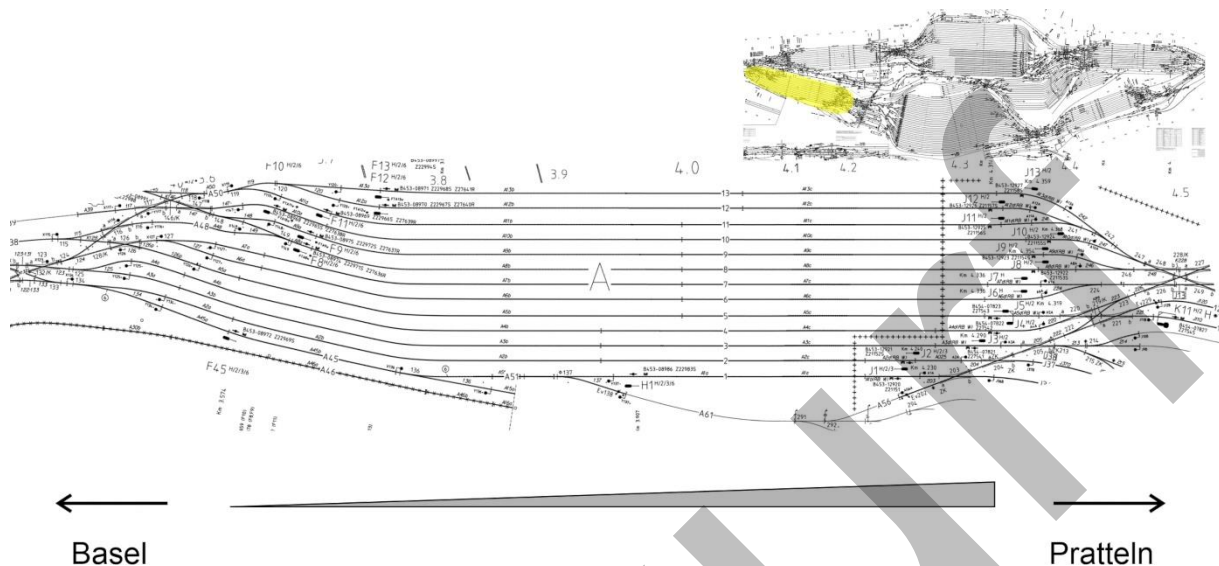
Grund: die v_{\max} der eingestellten Zugfahrstrasse beträgt mehr als 40 km/h.

R **Abstellen von Fahrzeugen**

In Gleis L1 dürfen nur Triebfahrzeuge und /oder Triebzüge abgestellt werden.

R Sichern der abgestellten Fahrzeuge

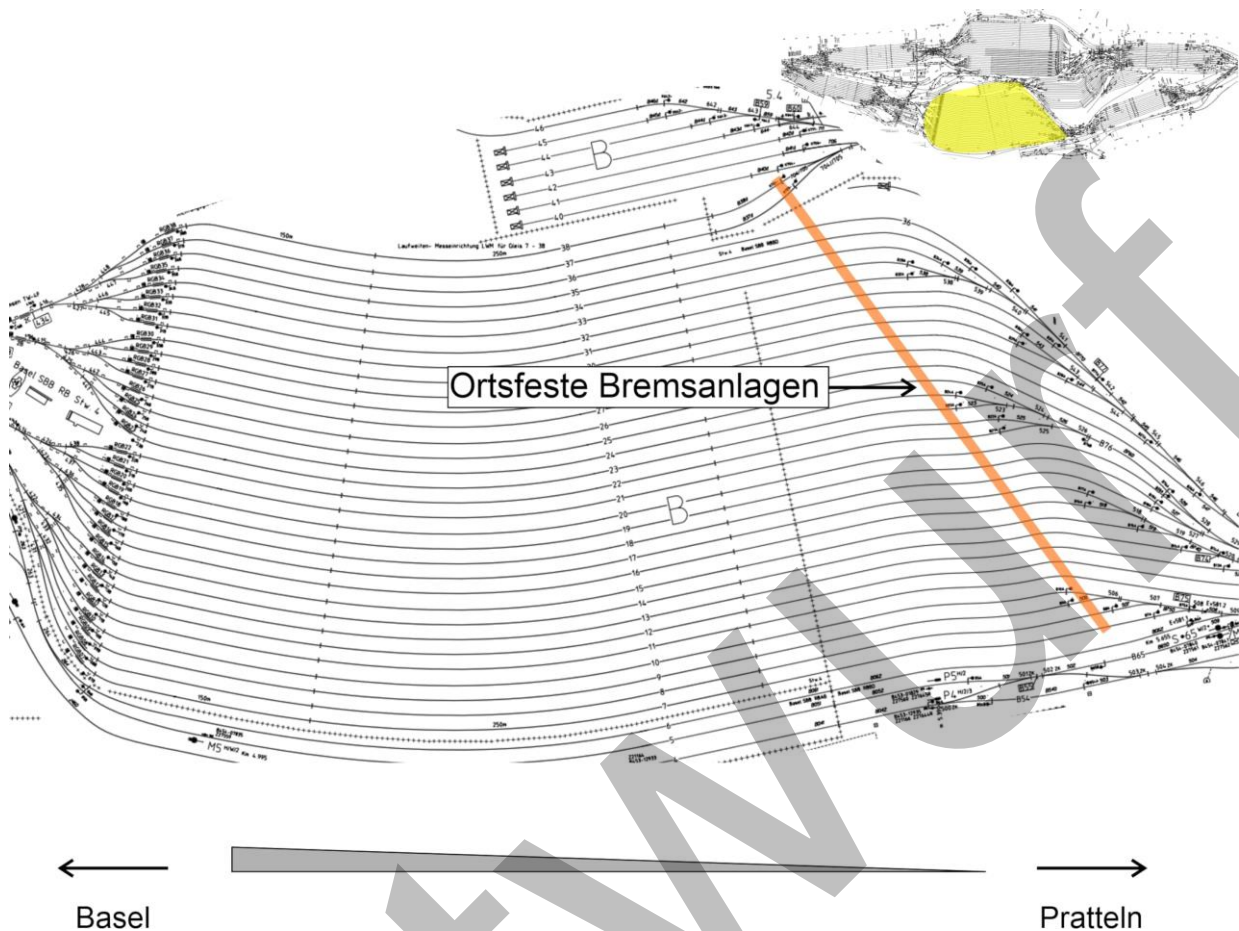
A-Gruppe:



Neigung:

Gleise A1-A13: ~ 2 ‰ (Gefälle Seite Basel).

Die in den Gleisen A1-A13 endigenden Züge, welche durch Personal I-FUB-BF 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, Schleppklo) nicht einwandfrei am vorgesehenen Ort mittels Hemmschuhen gesichert werden oder steht der westlichste Wagen im Weichenbereich, sind die Sicherungsmassnahmen gemäss FDV dem Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) mitzuteilen. Bei allen übrigen Zügen in den Gleisen A1-A13 ist der Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) zu verständigen, dass die Sicherungsmassnahmen gemäss FDV für eine Neigung von 0 bis 5 ‰ vollzogen wurden (Gefälle Seite Basel). Es gilt der Grundsatz: Wer die Lok abhängt, ist für die Lastsicherung verantwortlich.

B-Gruppe:**Neigung:**

B-Gruppe: ~ 1-2 ‰ (Gefälle Seite Pratteln).

Gleis B6:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

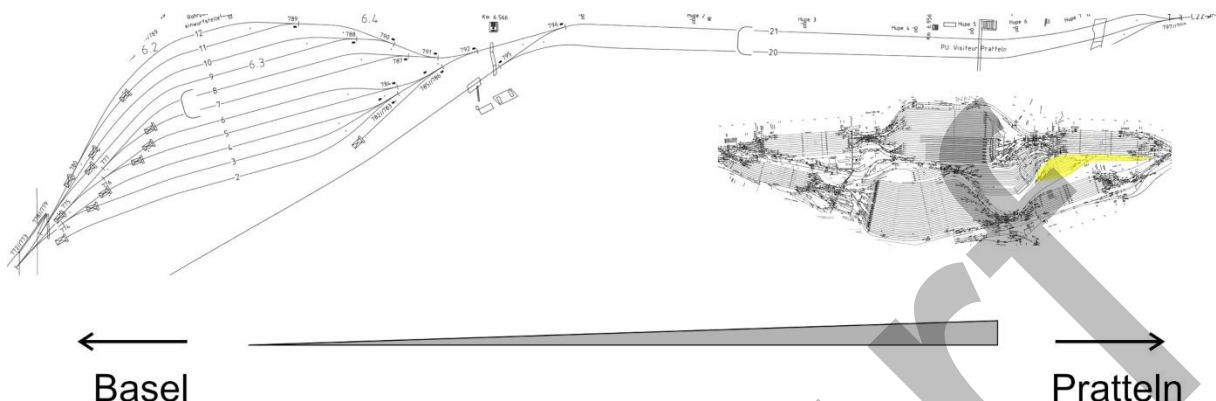
Gleise B7-B38:

Ablaufbetrieb: Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen Seite Pratteln zu sichern (gemäss FDV, Rangierbewegungen, Ergänzenden Bestimmungen für den Ablaufbetrieb).

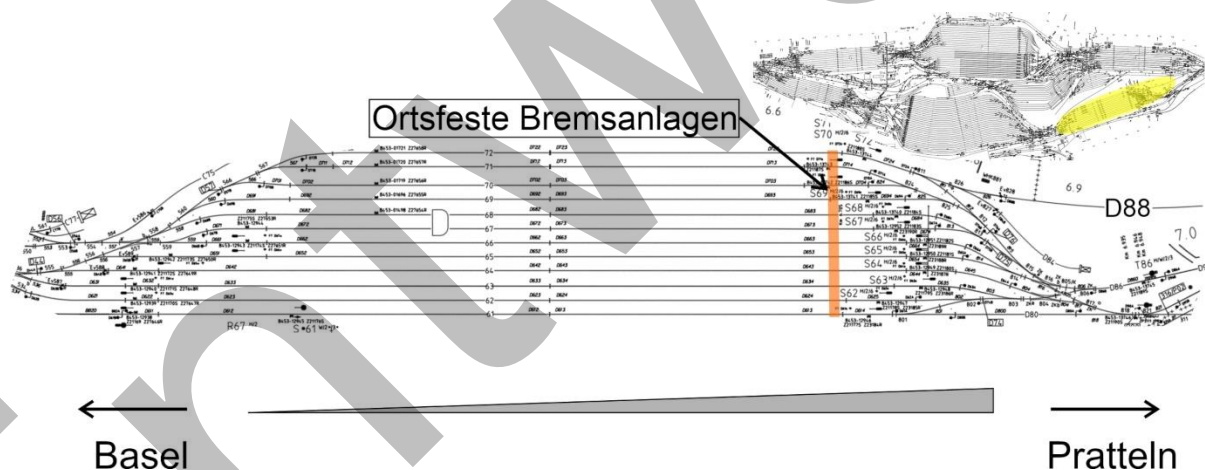
Abfahrt aus Richtungsgleisen: Abgehende Züge aus den Richtungsgleisen sind **am erstmöglichen Wagen** mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen **am erstmöglichen Wagen** Seite Pratteln **und mit einem Hemmschuh Seite Basel** zu sichern.

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 FDV für eine Neigung von 7 ‰ zu sichern (Gefälle Seite Basel).

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

Gleise D61-D72: 0-5 ‰ (Gefälle Seite Basel).

Gleis D88: 31 ‰ (Gefälle Seite Basel).

Gleise mit ortsfester Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind durch dafür instruiertes **Personal-Mitarbeitende** 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.

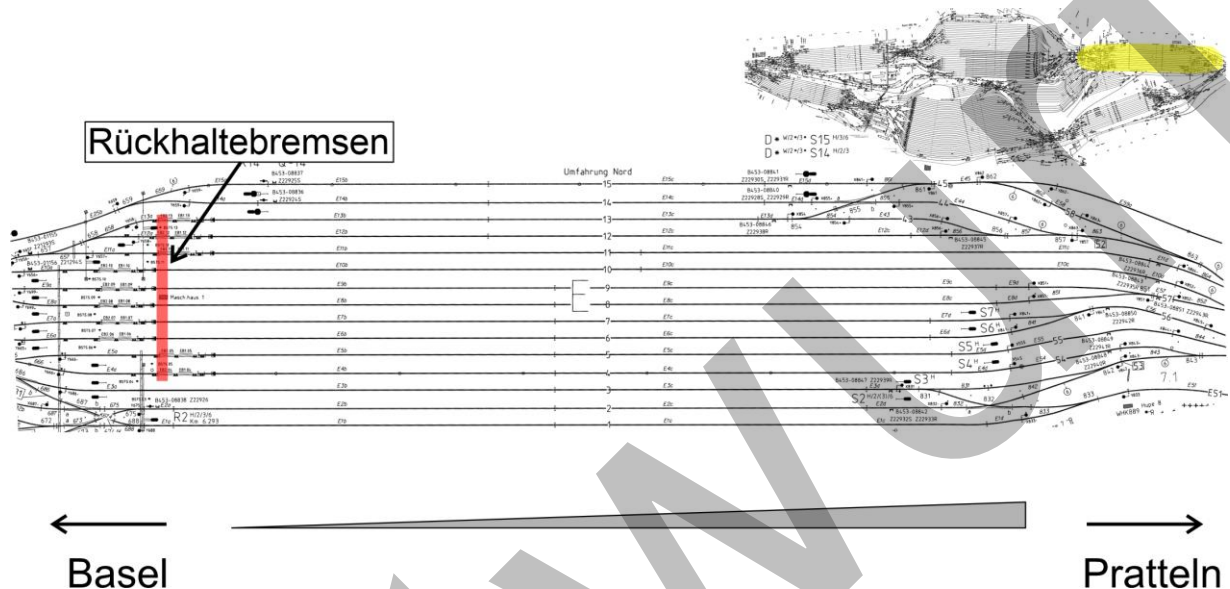
Die ISB/EVU sind für die Nachweise der erfolgten Instruktionen der Bremsanlage verantwortlich.

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

Gleise ohne ortsfeste Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

E-Gruppe:



Neigung:

E-Gruppe: ~ 11 ‰ (Gefälle Seite Basel)

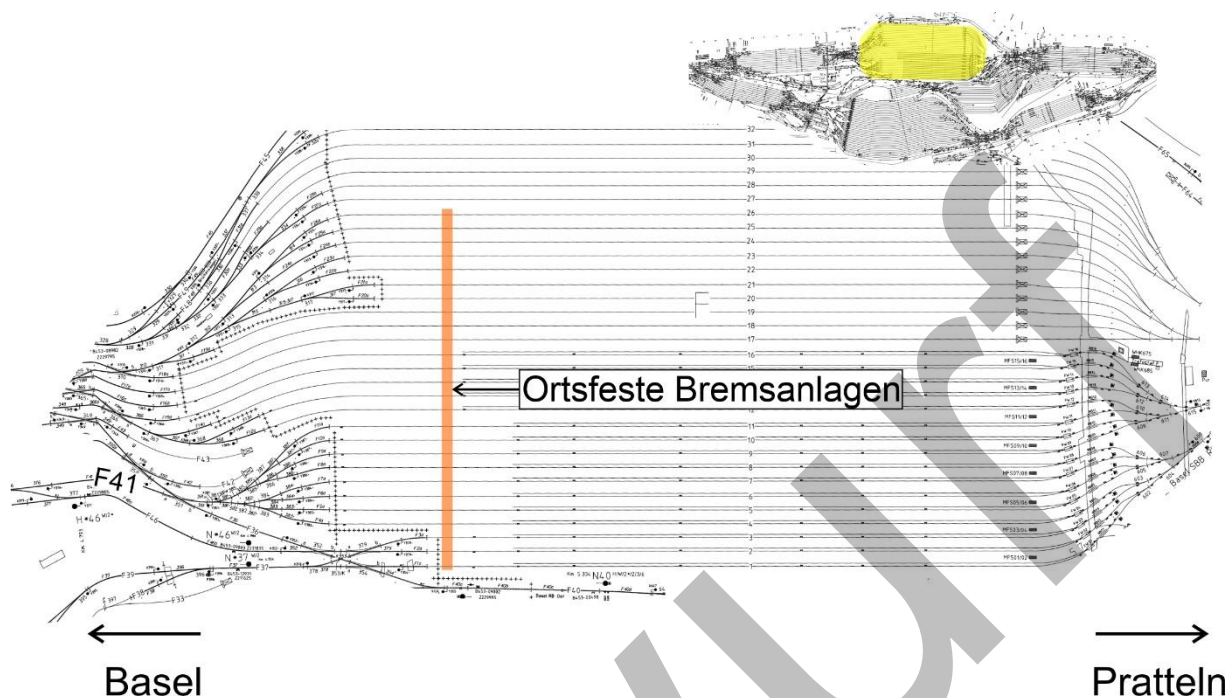
Gleise mit Rückhaltebremse:

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 entsprechende 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 FDV zu sichern.

Gleise ohne Rückhaltebremse:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

F-Gruppe:**Neigung:**

Gleise F1-F32, F36, F42, F43: 0 ‰ (Sicherheit 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 (gemäss FDV, Rangierbewegungen, Ergänzenden Bestimmungen für den Ablaufbetrieb).

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:

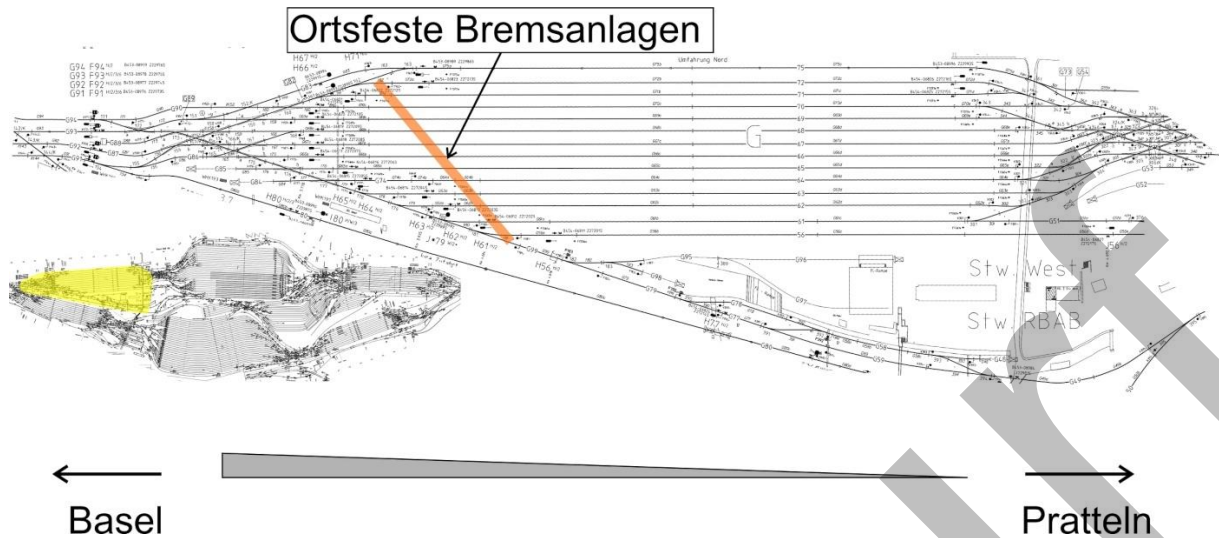
Die Fahrzeuge sind mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen am erstmöglichen Wagen Seite Basel zu sichern.

Gleis F41 (Hilfsablaufberg) Seite Basel:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

Gleis F41 (Hilfsablaufberg) Seite Pratteln:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

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

Gleise G56, G61-G72, G75: 0-5 ‰ (Gefälle Seite Pratteln).

Gleise mit ortsfester Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind durch dafür instruiertes Personal/Mitarbeitende 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.

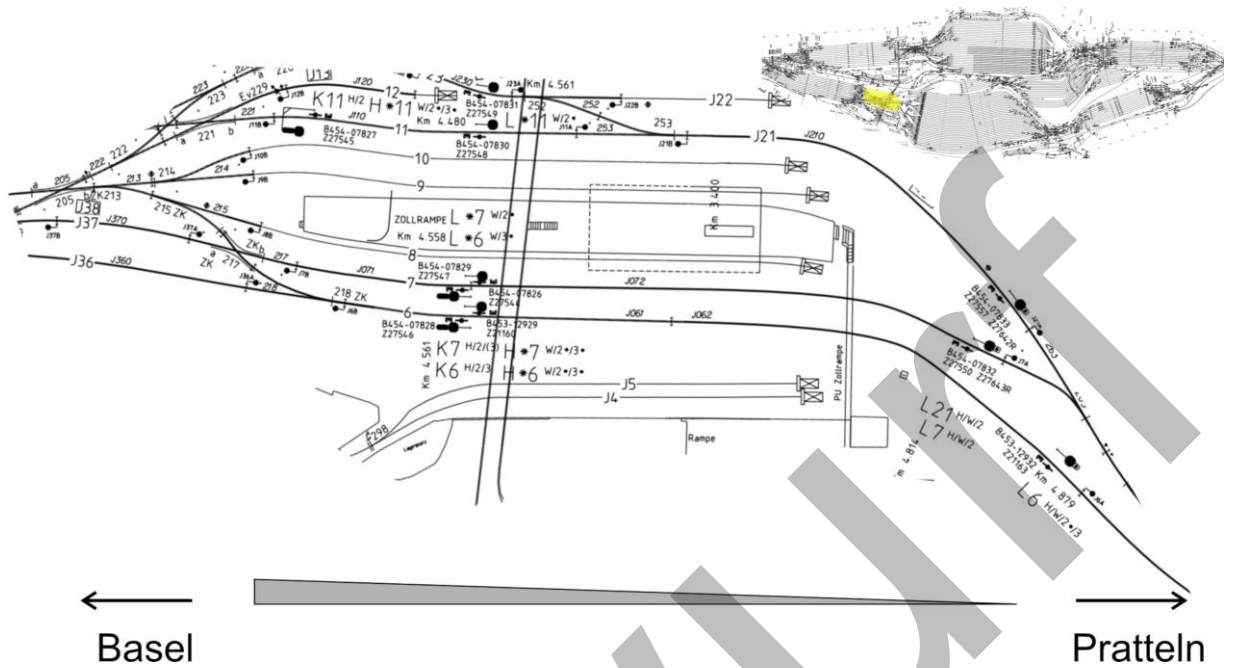
Die ISB/EVU sind für die Nachweise der erfolgten Instruktionen der Bremsanlage verantwortlich.

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

Gleise ohne ortsfeste Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

J-Gruppe:

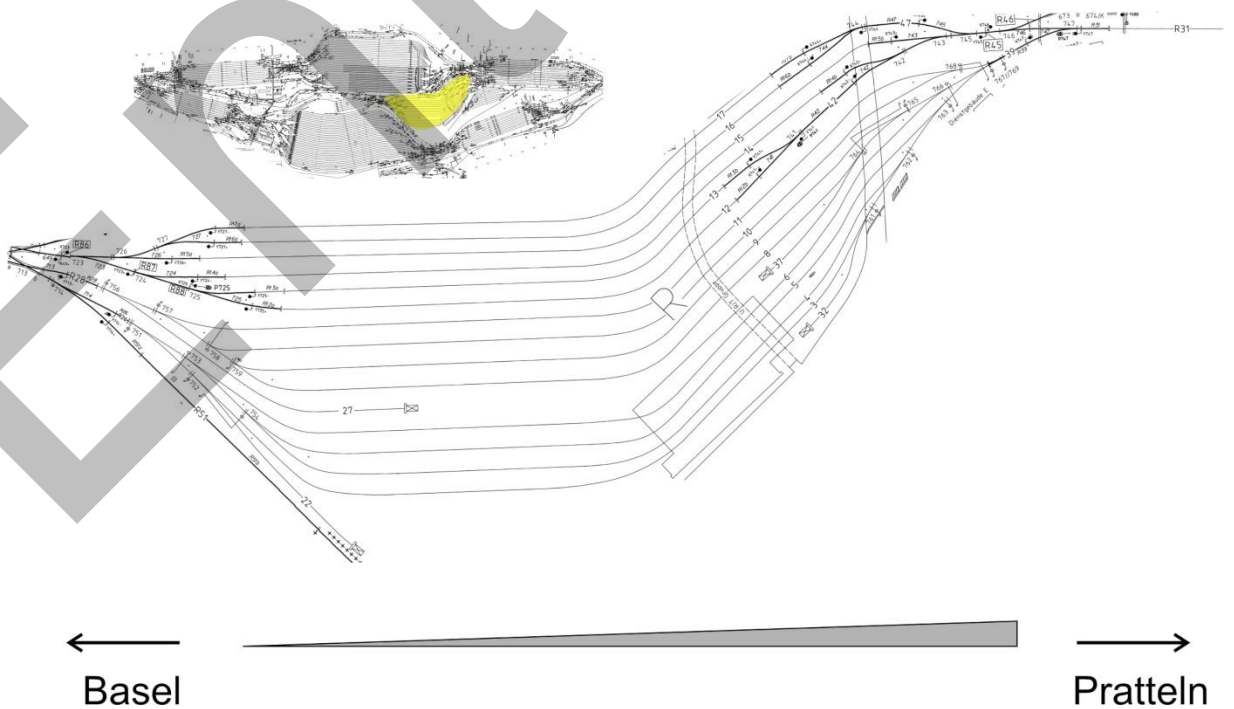


Neigung:

J-Gruppe: ~ 3 ‰ (Gefälle Seite Pratteln)

Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und 2 Feststellbremsen zu sichern. Ist dies nicht möglich, sind die Fahrzeuge gemäss FDV zu sichern.

R-Gruppe (Gleise für Reparaturwagen):



Neigung:

R-Gruppe: 0-5 ‰ (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**R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen 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. ~~Dabei muss d~~Der Fahrdienstleiter SBB ~~verwendet dazu die gewisse eine~~ «Fiche SNCF». ~~verwenden.~~

Birsfelden Hafen**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

Es darf auf das Anbringen der Hemmschuhwarntafeln verzichtet werden.

Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten.

Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.

Pratteln

Z Abweichungen vom normalen Halteort

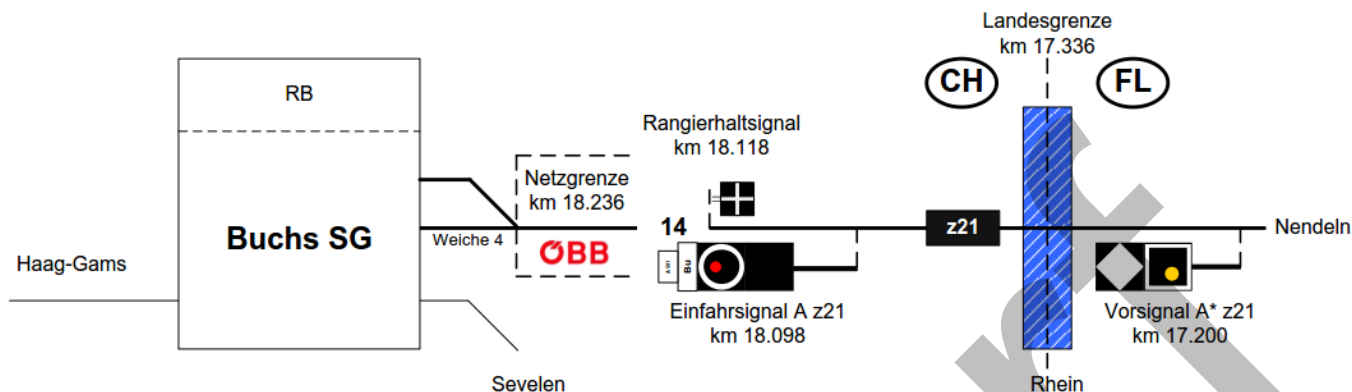
von Basel	Kopfgleis 460/470	Halteort vor letztem Zwergsignal 460A
-----------	-------------------	---------------------------------------

R Dynamische Messschiene Gleis 460

Bei umfangreichen Abwägungen im Gleis 460 darf unter Anwendung der Checklisten Fahrdienst durch den Fahrdienstleiter die Zustimmung für Vorbeifahrt am Halt zeigenden Zwergsignal 460A erteilt werden (Grund: fehlende Bedieneinrichtungen für Rangierfahrstrassen von und nach Gleis 470).

Entwurf

Bereich



Buchs SG

GV Grundsatz

In Buchs SG gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Für das Rangieren im Bahnhof Buchs SG gelten ausschliesslich die FDV.

Der Bahnhof ist einschliesslich der Einfahrvorsignale mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet.

Zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrsignal A z21 sind die betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG gültig.

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".

GV Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)

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.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Landesgrenze und Buchs SG kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.




GV Signalisation Langsamfahrstellen

Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Buchs SG und Nendeln:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisation (entweder gemäss FDV oder gemäss der ÖBB-Infrastruktur AG) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisation geben.
- Die Signalisation ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal zwischen der Landesgrenze und

dem Einfahrsignal A z21, wird für beide Fahrtrichtungen die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG ausgerüstet, ansonsten mit SBB Signalen gemäss FDV.

GV ÖBB Signale

Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
	<p>Begriff <i>Ankündigungssignal</i></p> <p>Bedeutung Ankündigung eines Anfangssignals mit gleicher Kennziffer.</p>
	<p>Begriff <i>Anfangssignal</i></p> <p>Bedeutung Beginn einer Langsamfahrstelle und Anzeige der zulässigen Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes.</p>
	<p>Begriff <i>Endsignal</i></p> <p>Bedeutung Ende einer Langsamfahrstelle</p>

GV Besetztsignale

Es gelten die FDV.

GV Bremsvorschriften

Zwischen der Netzgrenze und Buchs SG und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die folgenden Vorschriften:

- Die internationalen Züge verkehren gemäss den Bremsvorschriften der EVU
- Die länderspezifischen bzw. infrastrukturseitigen Angaben müssen berücksichtigt werden (z.B. Streckentabelle, Mindestfesthaltekraft, Teilbremsverhältnis usw.)
- Bei einer Formationsänderung innerhalb des Gültigkeitsbereichs der FDV gelten die schweizerischen Bremsvorschriften.

GV Zollkontrolle

Kann bei grenzüberschreitenden begleiteten Reisezügen die Zollkontrolle nicht rechtzeitig beendet werden, ist der Fahrdienstleiter frühzeitig zu verständigen.

Bei transitierenden Reisezügen Österreich – Schweiz und umgekehrt, ist die technische Bereitschaft dem Fahrdienstleiter zu melden.

GV Verfahren bei Störungen an *Halt* zeigenden Signalen

Für Fahrten von und nach der ÖBB-Strecke sind bei Störungen an *Halt* zeigenden Signalen folgende Verfahren zulässig:

Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer ¹
Hilfssignal	Schweizerische FDV	-
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizerische FDV	ÖBB-RW 30.01
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal	Schweizerische FDV bis Einfahrsignal A z21 ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01

¹ Es ist mit *Fahrt auf Sicht* zu fahren:

- Bei der Einfahrt ab dem Einfahrsignal A z21
- Bei der Ausfahrt bis zum Einfahrsignal 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 Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung PZB

Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
	<p>Begriff <i>Das Streckengerät befindet sich nicht beim zugehörigen Hauptsignal oder es ist kein Signal vorhanden</i></p> <p>Bedeutung <i>Diese Tafel richtet sich nur an Lokführer von Fahrzeugen mit PZB</i></p>

GV Zugbeeinflussungssystem PZB

Bei Ausfall des Systems PZB werden die Weisungen gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

Für Ausfahrten ab Buchs RB nach Haag können die Minisignale G102-G108 und G201-G208 keinen Fahrbeginn zeigen. Der Lokführer meldet seine Abfahrbereitschaft dem Fahrdienstleiter. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierfahrt bis zum Ausfahrtsignal J153.

Z Vorbeifahrt an *Halt* zeigenden Hauptsignalen

Die von Sevelen und Nendeln auf Gleis 3 und 4 einfahrenden Züge dürfen auf Winken des Rangierers über die *Halt* zeigenden Signale E3 und E4 bis zum Rangierer vorrücken.

~~Für Einfahrten von Haag nach Buchs RB endigt die Fahrstrasse beim Signal H153. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierfahrt nach Buchs RB weiter. Von Norden auf Gleis 153 einfahrende Züge dürfen auf Winken des Rangierers oder nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters über das *Halt* zeigende Signal H153 bis zum ersten *Halt* zeigenden Zwergsignal vorrücken.~~



~~**Z Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung**~~

~~Für Ausfahrten ab Buchs RB nach Haag können die Minisignale G102-G108 und G201-G208 keinen Fahrbeginn zeigen. Der Lokführer meldet seine Abfahrbereitschaft dem Fahrdienstleiter. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierfahrt bis zum Ausfahrtsignal J153.~~

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 Zugfahrstrasse

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:

- 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.

Entwurf

R **Sichern der abgestellten Fahrzeuge**

Die Fahrzeuge sind nach FDV für eine Neigung von 0-5 ‰ zu sichern.

Gleise 102-108 und 201-208

Fehlen bei ankommenden Zügen Feststellbremsen, sind die Fahrzeuge mit Hemmschuhen Seite Sargans zu sichern.

Ablaufbetrieb*Langmachen und lösen*

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.

Sicherung der Ablaufgleise

Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh oder 2 Hemmschuhen zu sichern (gemäss FDV, Rangierbewegungen, Ergänzenden Bestimmungen für den Ablaufbetrieb).

Ortsfeste Bremsanlagen

Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss örtlicher Anweisung zu benutzen.

R **v_{\max}**

Im Ablaufbetrieb beträgt die maximale Abdruckgeschwindigkeit 2,5 km/h.

Der **RangierL**okführer darf die im Führerstand angezeigte V-Soll-Anzeige nicht überschreiten. Ist keine V-Soll-Anzeige vorhanden verständigt der **RangierL**okführer den Fahrdienstleiter.

R**Ablaufbetrieb: Ausführungsbestimmungen**

Bei eingeschaltetem Ablaufbetrieb sind zwei Blinklichter neben dem Ablaufberggleis 855 in Betrieb und die Zwergsignale 855B, 123B und 225B sind «dunkel».

Ein manuell oder automatisch ausgelöster HALT bewirkt:

- Blinklichter dunkel
- Akustische Warnung
- Zwergsignale 855B, 123B und 225B zeigen *Halt*
- V-Soll Anzeige zeigt «Null» an.

Nach der Auslösung HALT ist der Ablaufbetrieb sofort zu stoppen.

Es darf kein Ablaufbetrieb ohne Blinklicht erfolgen.

Der Auswerfer Ablaufberg schaltet sofort den Kontrollton aus und erteilt dem Lokführer den Befehl «Halt».

«Halt» kann ausgelöst werden:

- 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 **daseinen PersonalMitarbeiter** mit den HALT-Tasten neben dem Ablaufberggleis 855 (mit «drehen» muss diese danach wieder entriegelt werden)
- automatisch bei:
 - Kuppelfehlern
 - Falschläufeln
 - Wagen mit Ablaufbergverbot in der Zerlegung
 - Wagenstillstand in der Verteilzone
 - Störungen

Der Ablaufbetrieb darf erst wieder eingeschaltet werden nach:

- der Klärung des Grundes
- der Behebung der Ursache
- der Verständigung aller Beteiligten.

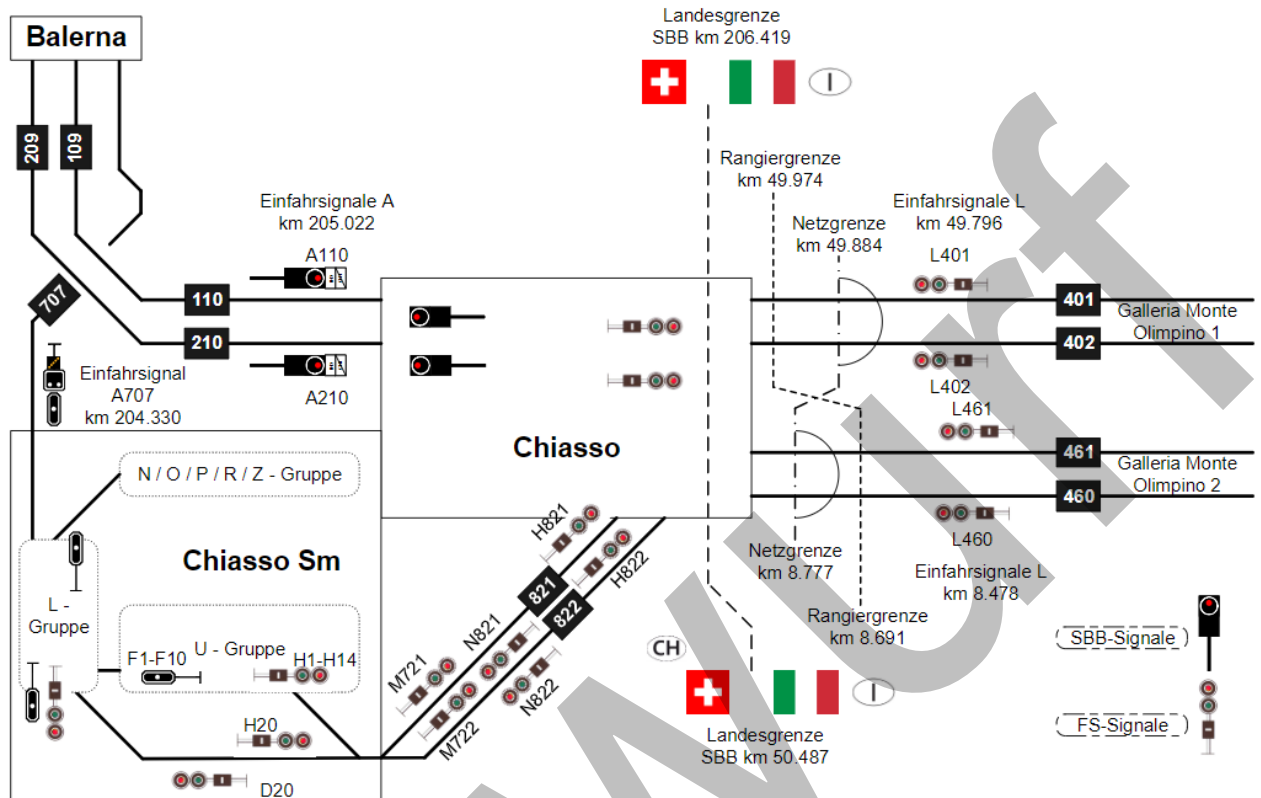
R **Ablaufberg: Ablauf mit bedienter Handbremse**

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.

R **Ablaufberg: mehrere Abläufe nacheinander ins gleiche Gleis**

Bei mehreren Abläufen nacheinander ins gleiche Richtungsgleis unterbricht der Kuppler Ablaufberg zwischen den Abläufen den Ablaufbetrieb. Nach der Bereitschaftsmeldung des Hemmschuhlegers darf der Ablaufbetrieb fortgesetzt werden.

Bereich



GV Grundsatz

Für den Bahnhof Chiasso/Chiasso Sm gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Die Ein- und Ausfahrtsignale Seite Norden sind schweizerischer Bauart.

Für Einfahrten und Ausfahrten Seite Italien gelten die italienischen Fahrdienstvorschriften (RFI-Normen). Die Ein- und Ausfahrtsignale sind italienischer Bauart.

GV Ereignismanagement

Das Ereignismanagement im Bahnhof Chiasso/Chiasso Sm wird durch die SBB wahrgenommen.

Kompetenzgrenze Netzchnittstelle SBB - RFI: Die Kompetenzgrenze für Einsätze von Intervention bei Ereignissen ist beim Tunnelportal Monte Olimpino 1 RFI km 49.884 und Tunnelportal Monte Olimpino 2 RFI km 8.777 festgelegt.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Landesgrenze und Chiasso/Chiasso Sm kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.

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 (FDV 300.2 Ziffer 8.1.2) zu vermeiden.

GV ETCS Level 1 LS: Transition**Italien – Chiasso/Chiasso Sm:**

Monte Olimpino 1: dynamische Transition von LNTC SCMT zu ETCS Level 1 LS

- an den Einfahrsignalen L401/L402 beim RFI km 49.796

Monte Olimpino 2: dynamische Transition von LNTC SCMT / ETCS Level 2 zu ETCS Level 1 LS

- an den Einfahrsignalen L460/L461 beim RFI km 8.478

Chiasso/Chiasso Sm – Italien:

Monte Olimpino 1: dynamische Transition von ETCS Level 1 LS zu LNTC SCMT

- Gleis 401 beim RFI km 48.670
- Gleis 402 beim RFI km 47.320

Monte Olimpino 2: dynamische Transition von ETCS Level 1 LS zu LNTC SCMT / ETCS Level 2

- Gleis 460 beim RFI km 5.145
- Gleis 461 beim RFI km 8.094

GV Stromsystem für Rangierbewegungen

Der Rangierleiter und der Fahrdienstleiter vereinbaren, mit welcher Spannung die Rangierbewegung durchgeführt werden soll. Bei einem Spannungswechsel muss der Lokführer sämtliche Stromabnehmer senken, beim Fahrdienstleiter den Spannungswechsel verlangen und danach die blinkende Taste «pantografo abbassato» (Stromabnehmer gesenkt) betätigen. Somit bestätigt er dem Fahrdienstleiter, dass sämtliche Stromabnehmer an allen Triebfahrzeugen seines Zuges gesenkt sind (siehe I-30111 [11.2](#) Ziffer 8).

Chiasso**Z Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Auf den Gleisen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 und 9 sind von Balerna her keine

- Güterzüge oder
- Reisezüge über 460 m Länge

geplant.

In Ausnahmefällen (Störungen oder Reisezüge, welche mit einer tieferen Kategorie als der Kategorie R fahren) ist die Annahme nur zulässig, wenn alle gleichzeitigen Fahrstrassen von und nach Monte Olimpino 1 und/oder Monte Olimpino 2 verhindert werden.

Z Abweichungen vom normalen Halteort

Alle Züge Richtung Italien	Gleise 1, 4, 6	Halteort vor Signalen H1, H4, H6
----------------------------	----------------	----------------------------------

Z Anordnungen für Züge

Folgende Signaltypen sind zusätzlich mit dem italienischen Zugbeeinflussungssystem SCMT ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss dem für die jeweilige Zugfahrt gültigen Betriebsprozess zu befahren.

Signaltyp	Ausrüstung Zugbeeinflussung
Ausfahrtsignale gemäss RFI-Normen Seite Italien in Richtung Monte Olimpino 1 und 2	<ul style="list-style-type: none"> • SCMT • ETCS Level 1 LS • SIGNUM-Stop
Alle übrigen Signale gemäss RFI-Normen	<ul style="list-style-type: none"> • SCMT • ETCS Level 1 LS
Ausfahrtsignale gemäss FDV in Richtung Balerna	<ul style="list-style-type: none"> • EuroSIGNUM/EuroZUB • ETCS Level 1 LS • SCMT-Stop

Bei Ausfall der italienischen streckenseitigen Zugbeeinflussung werden die für die entsprechende Zugfahrt gültigen RFI-Normen angewendet.

Z Stromsystem: Dynamische Transition

Für ankommenden/abfahrenden Züge in Chiasso von/nach RFI, erfolgt die Transition des Stromsystems dynamisch.

Z Stromsystem: Statische Transition

Für ankommende/abfahrende Züge in Chiasso von/nach RFI, welche eine statische Transition durchführen, muss der Lokführer nach Ankunft des Zuges sämtliche Stromabnehmer senken, beim Fahrdienstleiter den Spannungswechsel verlangen (wenn nötig) und danach die blinkende Taste «pantografo abbassato» (Stromabnehmer gesenkt) betätigen. Somit bestätigt er dem Fahrdienstleiter, dass sämtliche Stromabnehmer an allen Triebfahrzeugen seines Zuges gesenkt sind (siehe I-30111 11.2 Ziffer 8).

R Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten

	<p>Begriff: <i>Rangiergrenze</i></p> <p>Bedeutung: Rangiergrenze Bahnhof - Strecke</p>
---	--

R Bestimmungen für Rangierbewegungen

An der Rangiergrenze (Monte Olimpino 1 RFI km 49.974: Signale RH982A und RH983A bzw. Monte Olimpino 2 RFI km 8.691: Signale RH986A und RH987A) befinden sich die Balisen «Stop Shunting». Bei Fahrzeugen mit BL3 findet eine Zwangsbremmung statt.

R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen

Zwischen Chiasso und Chiasso Sm ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

Gleis T3: Der Befehl für die Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal RHT3B wird durch den Fahrdienstleiter Chiasso Sm quittungspflichtig erteilt.

R Sichern der abgestellten Fahrzeuge**Güterzüge**

Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und zwei Feststellbremsen Seite Como (Italien) zu sichern.

Übrige Züge und einzelne Fahrzeuge

Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:

Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
501	17	Como (Italien)
Übrige	0-5	Como (Italien)

R Weichenstellung nicht zentralisierter Bereich Chiasso – Chiasso Sm

Die Rangierleiter, die im nicht zentralisierten Bereich zwischen Chiasso und Chiasso Sm rangieren, müssen die Weichen 721 und 722 nach Vorbeifahrt der Rangierbewegung immer in «Fahrweg rechts» (Gleis 759 – 727) umstellen.

R Profil EBV O2

Gleise 26-30, 36, 223, 232, 241, 501, 524, 530, 531, 551, 636, 637, 657, 673, 674, 724-726, 731-735, 744, 746, 748, 754, 756, 757, 759, 765-767, 810-820, 823-826, 832, 852, 971, 984, D1 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Streckencode

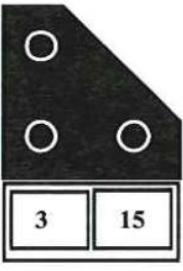
Gleise 26-30, 36, 223, 232, 241, 501, 524, 530, 531, 551, 636, 637, 657, 673, 674, 724-726, 731-735, 744, 746, 748, 754, 756, 757, 759, 765-767, 810-820, 823-826, 832, 852, 971, 984, D1 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

R v_{\max}

Auf dem Gleis 730 gilt v_{\max} 5 km/h.

Chiasso Sm

ZR Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten

 <p>Anzeige der umschaltbaren Spannungszonen für Zwergsignale</p>	<p>Mit dem Begriff <i>Fahrt</i> und <i>Fahrt mit Vorsicht</i> leuchtet diejenige Ziffer auf, die sich auf die Fahrleitungsspannung bezieht.</p>
	<p>Der Lokführer hat das Aufleuchten der Ziffern zu beachten, welche der Betriebsspannung des eigenen Triebfahrzeugs entsprechen muss.</p> <p>Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn die Ziffer 3 aufleuchtet, die nachfolgende Fahrstrasse mit 3 kV gespeist wird wenn die Ziffer 15 aufleuchtet, die nachfolgende Fahrstrasse mit 15 kV gespeist wird

Z Anordnungen für Züge

Folgende Signaltypen sind zusätzlich mit dem italienischen Zugbeeinflussungssystem SCMT ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss dem für die jeweilige Zugfahrt gültigen Betriebsprozess zu befahren.



Signaltyp	Ausrüstung Zugbeeinflussung
Ausfahrtsignale gemäss RFI-Normen Seite Italien in Richtung Monte Olimpino 1 und 2	<ul style="list-style-type: none"> SCMT ETCS Level 1 LS SIGNUM-Stop
Alle übrigen Signale gemäss RFI-Normen	<ul style="list-style-type: none"> SCMT ETCS Level 1 LS
Ausfahrtsignale gemäss FDV in Richtung Balerna	<ul style="list-style-type: none"> EuroSIGNUM/EuroZUB ETCS Level 1 LS SCMT-Stop

Bei Ausfall der italienischen streckenseitigen Zugbeeinflussung werden die für die entsprechende Zugfahrt gültigen RFI-Normen angewendet.

Z **Ankunft der Züge in der L- und U-Gruppe**

Nach Ankunft des Zuges bestätigt der Lokführer dem Fahrdienstleiter durch die Betätigung der Taste "pantografo abbassato" (Stromabnehmer gesenkt), dass sämtliche Stromabnehmer an allen Lokomotiven seines Zuges gesenkt sind (siehe I-30111 **11.2** Ziffer 8).

R **Radius Ablaufberg (Gruppe K und Z)**

Ra- dius	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

Die hydraulischen Gleisbremsen dürfen von Niederflurwagen nicht befahren werden.

R **Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen**

Zwischen Chiasso Sm und Chiasso ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

Gleis T13: Der Befehl für die Vorbeifahrt am Rangierhaltssignal RHT13A wird durch den Fahrdienstleiter Chiasso quittungspflichtig erteilt.

R **Weichenstellung Gruppe Z**

Vor dem Ausschalten des Stellwerks Z hat der Bediener des Stellwerks Z sicherzustellen, dass die Weichen 561 und 562 in Richtung Gleis Z8 gestellt sind.

R **Weichenstellung nicht zentralisierter Bereich Chiasso – Chiasso Sm**

Die Rangierleiter, die im nicht zentralisierten Bereich zwischen Chiasso und Chiasso Sm rangieren, müssen die Weichen 721 und 722 nach Vorbeifahrt der Rangierbewegung immer in Stellung «Fahrweg rechts» (Gleis 759 – 727) umstellen.

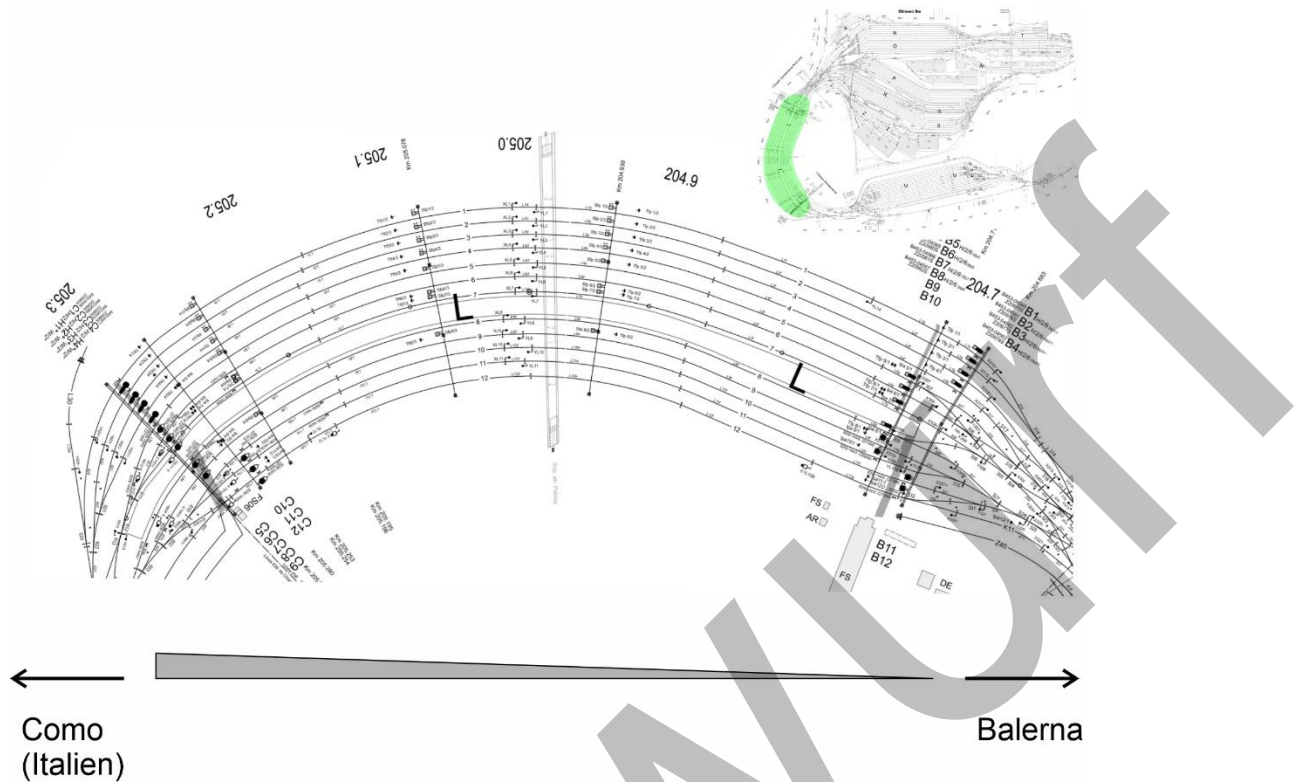
R **Sichern der abgestellten Fahrzeuge**

Grundsatz

Die Sicherung hat an möglichst schweren Wagen zu erfolgen.

Die Sicherung mit Hemmschuh und Feststellbremsen muss an unterschiedlichen Fahrzeugen erfolgen.

Die mit Hemmschuhen gesicherten Fahrzeuge sind gemäss FDV R 300.2, Ziffer 3.2.5, Bild 319 zu kennzeichnen.

L-Gruppe:**Neigung:**

L-Gruppe: ~ 3 ‰ (Gefälle Seite Balerna)

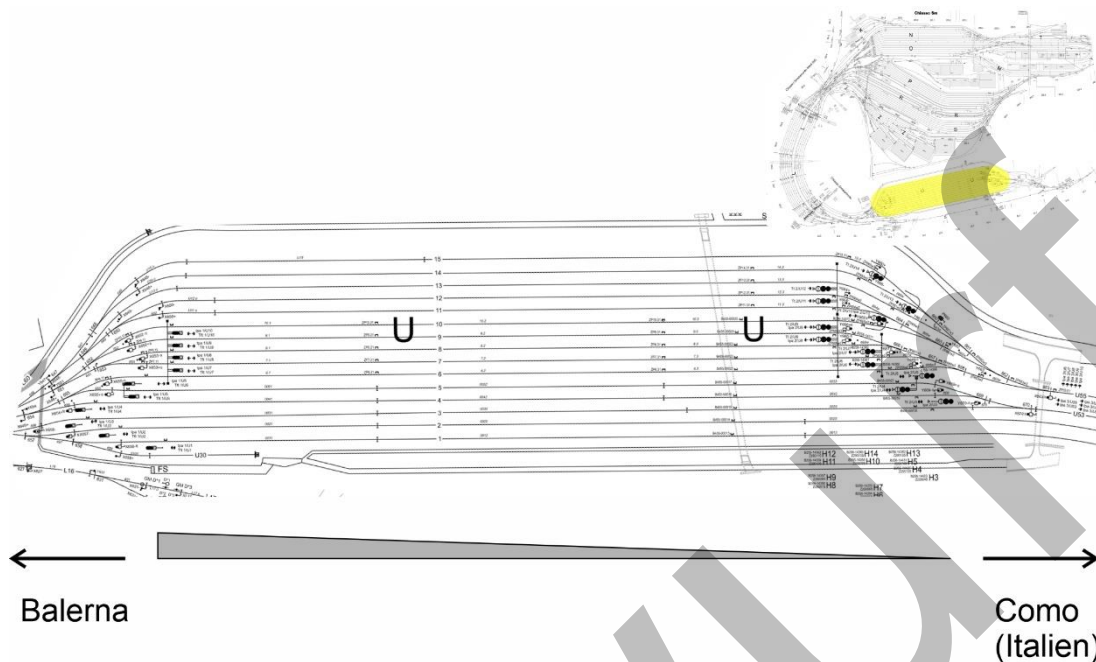
Güterzüge:

Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und zwei Feststellbremsen Seite Balerna zu sichern.

Übrige Züge:

Die Fahrzeuge sind nach FDV zu sichern.

U-Gruppe



Neigung:

U-Gruppe: ~ 3 ‰ (Gefälle Seite Como)

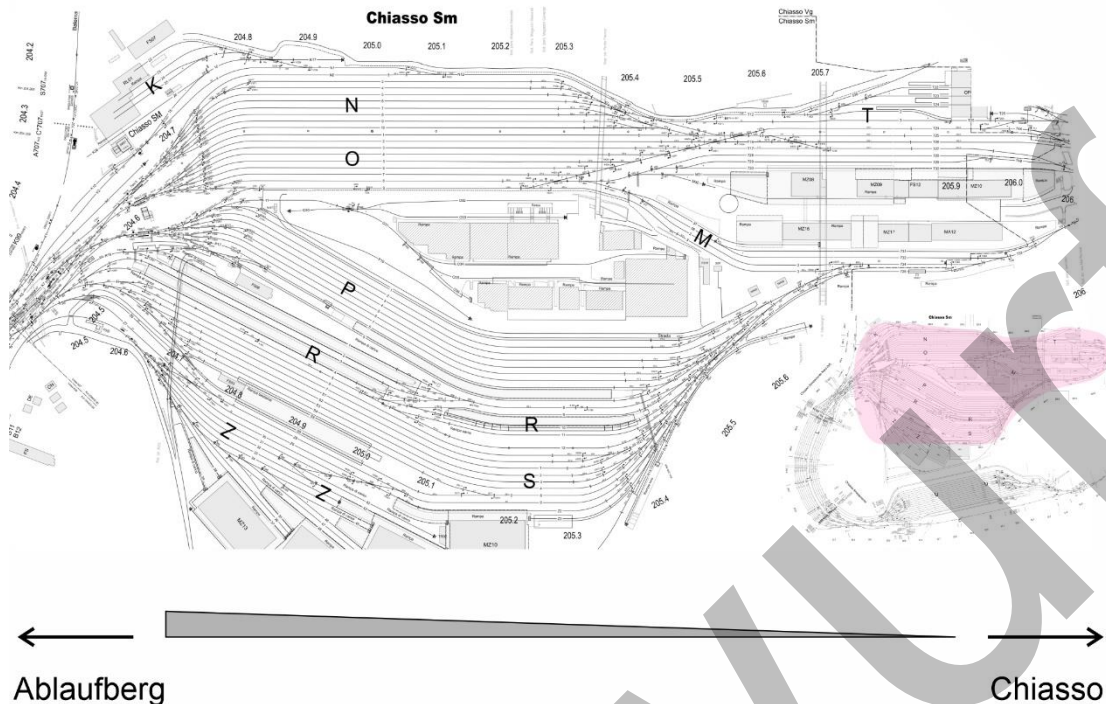
Güterzüge:

Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und zwei Feststellbremsen Seite Como (Italien) zu sichern.

Übrige Züge:

Die Fahrzeuge sind nach FDV zu sichern.

Übrige Gleisgruppen



Neigung:

Übrige Gleisgruppen: 0-5 ‰ (Gefälle Seite Chiasso)

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

In den Gleisen Z3 und Z4 abgestellte Trag-/Taschenwagen müssen zusätzlich zur erforderlichen Mindestfesthaltekraft mit der Luftbremse gebremst werden.

Ablaufbetrieb:

Ablauf- und Richtungsgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen (Seite Chiasso) zu sichern (gemäss FDV, Rangierbewegungen, Ergänzenden Bestimmungen für den Ablaufbetrieb).

R **Profil EBV O2**

Gleise K3, K4, K15, K16, M2, M3, M38, N1, N4-N10, N12, O1-O9, O18, P1-P7, P10, P12, R5-R8, R11, R12, R17, S1-S4, T12, T16, T17, Z3, Z4, Z55-Z57, 530, 725-727, 731-735 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R **Streckencode**

Gleise K3, K4, K15, K16, M2, M3, M38, N1, N4-N10, N12, O1-O9, O18, P1-P7, P10, P12, R5-R8, R11, R12, R17, S1-S4, T12, T16, T17, Z3, Z4, Z55-Z57, 530, 725-727, 731-735 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

R **v_{max}**

In Gleis 730 gilt v_{max} 5 km/h.

Entwurf

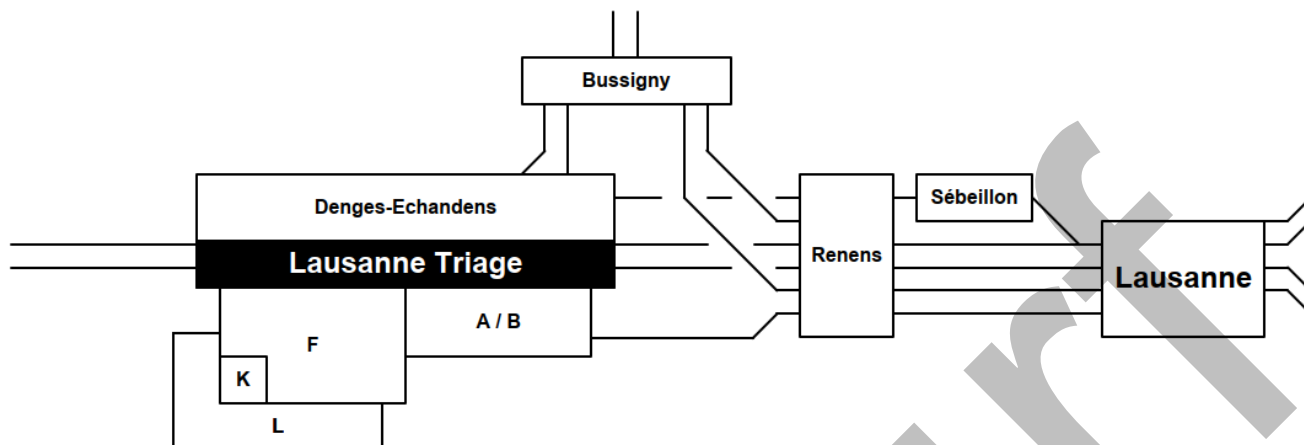
Die Bestimmungen sind in der
I-FUB XX/24 zu finden

Grund:
Anpassungen während der Umbauphase.

Entwurf

Entwurf

Bereich



R Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen

Zwischen Lausanne und Lausanne-Sébeillon ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Der Befehl für die Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal RH235B bzw. RH191A wird durch den Fahrdienstleiter quittungspflichtig erteilt.

Strecke Lausanne-Triage – Bussigny / – Renens VD

Z Nichtgekuppelte Schiebelok

Der Schiebedienst ohne gekuppelte Schiebelok ist ab Lausanne-Triage Richtung Renens VD oder Bussigny auf Gleise 672/772 bis km 13.697 sowie auf Gleis 500 bis km 6.805 (Rückseite der Einfahrtsignale 2A und 2C, Rückseite Signal 2B) gestattet.

Lausanne

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Verkehrsbeschränkungen für Güterzüge von Pully Nord und weiter (ausgenommen Post- und Cargo-Express-Züge sowie Güterzüge, die als Lokzüge verkehren):

- Durchfahrt über Gleise 2, 4, 5, 6, 7 und 8 erlaubt
- Durchfahrt über Gleis 1 aus Gleisen 862-860 (rechte Gleise CVN – LS) erlaubt
- Durchfahrt über Gleis 3 verboten
- Es muss sichergestellt werden, dass die Zugfahrstrasse ohne Halt vom Signal «A» bis zur Signalstaffel «I» den Signalen I142/I144/I147/J138 eingestellt ist.

- Es muss sichergestellt werden, dass die Zufahrstrasse über die Vorzugsfahrstrasse vom Signal «A» bis zur Signalstaffel «G» eingestellt ist.

Verkehrsbeschränkungen für durchfahrende Züge und Züge ohne kommerziellen Halt in Lausanne, die aus Richtung Lausanne-Sébeillon/Renens herkommen, mit Ziel Signal E212 auf Gleis 1: Es muss sichergestellt werden, dass die Zufahrstrasse ohne Halt von der ~~Signalstaffeln-Signalen~~ «J»~~J138/ J152/ J154/ J157~~ bis zur Signalstaffel D eingestellt ist.

Z **Abweichungen vom normalen Halteort**

Für alle Züge:

von Renens VD	Gleis 1 Richtung Signal E212 (Lutry)	Halt vor dem Halt zeigenden Zwergsignal 212B
---------------	--------------------------------------	--

R **Abstellen von Fahrzeugen**

Auf den Gleisen 701 bis 707 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.

R **Profil EBV O2**

Sämtliche Gleise (ohne Gleise 707 und 730) sind für Profil EBV O2 **freigegeben**.

Gleise 707 und 730 sind für Profil EBV O2 **verboten**.



Lausanne-Triage

ZR **Profil EBV O2**

Gleise 168, L5, L51 sind für Profil EBV O2 **verboten**.

Gleise A3-A7, B1-B6, S1-S2, S4, S6-S8, L6-L8, F-Gruppe (ohne F35, F66) sind für Profil EBV O2 als **Leermaterial 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 Zugfahrstrasse

Grundsätzlich werden die Gleise des Westkopfs (Seite Genève) der F-Gruppe dauernd von Stangenhemmschuhen bzw. 2 Hemmschuhen gesichert.

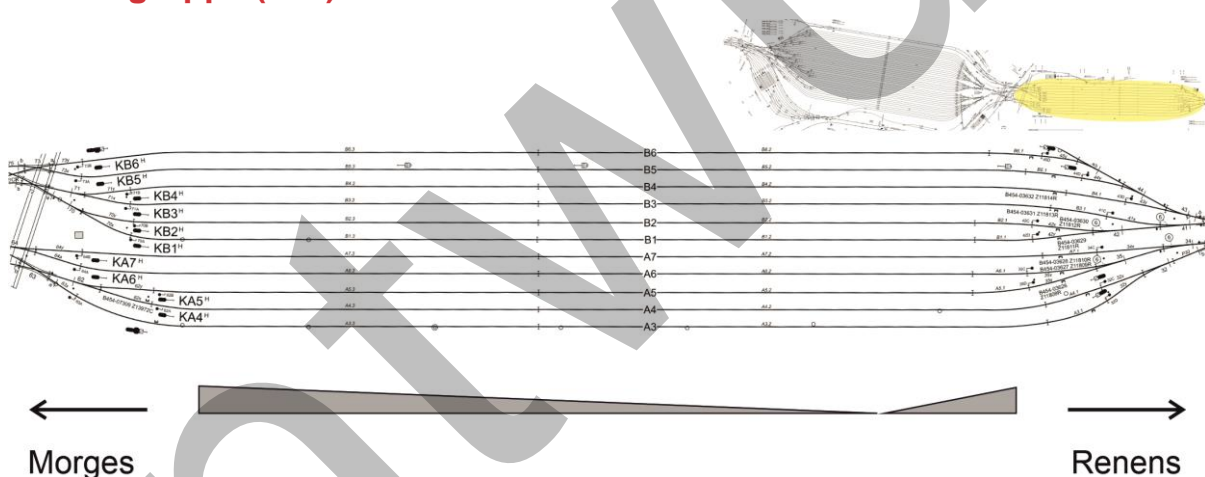
Ablaufbetrieb ist erlaubt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Automatisches Ablaufen ab dem Berg Richtung F-Gruppe
- Zielgleis mit Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen gesichert oder
- Gleis belegt, wobei das Fahrzeug an der Spitze (Seite Genève) gegen Entlaufen gesichert sein muss.

~~Nach Abfahrt einer Fahrt aus der F-Gruppe muss sich das Rangierpersonal vergewissern, dass die Spitze Seite Genève des Gleises erneut durch Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen gesichert ist. Sobald die Sicherung vorgenommen wurde, informiert das Rangierpersonal den Weichensteller.~~

R Sichern der abgestellten Fahrzeuge

Einfahrgruppe (A/B):



Neigung:

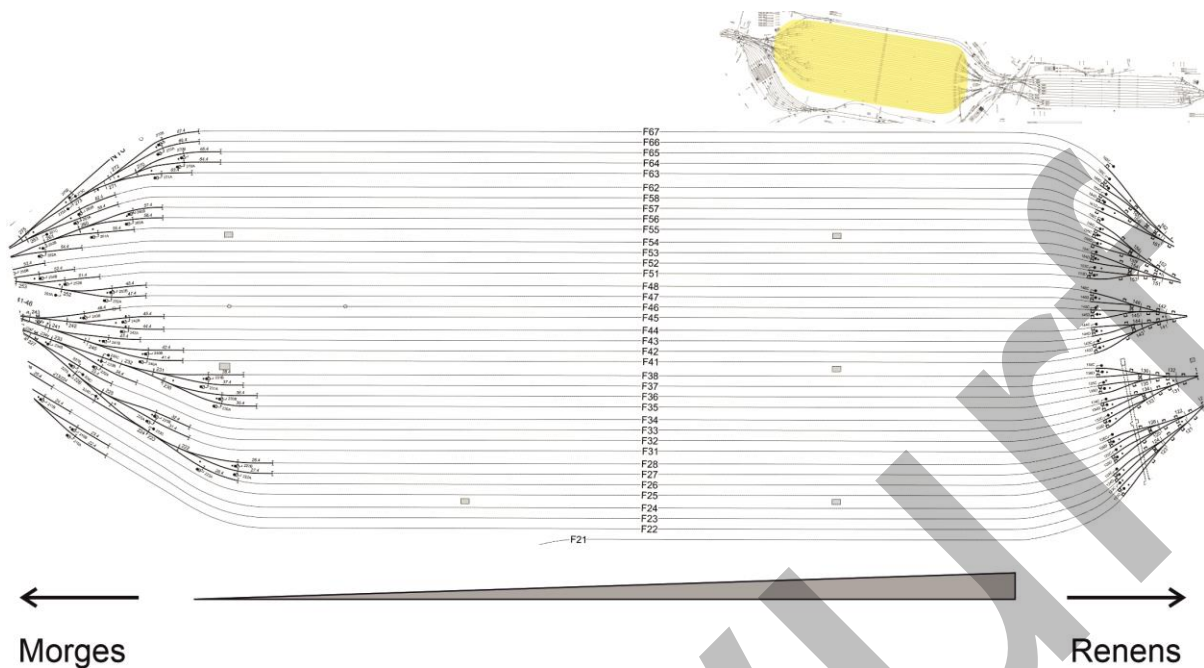
Einfahrgruppe (A/B): ~ 0-3 ‰ (Gefälle Seite Renens).

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV für eine Neigung von 0-2.5 ‰ zu sichern.

Wenn die Fahrzeuge länger als 30 Minuten abgestellt werden, bzw. wenn die Dauer der Abstellung nicht bekannt ist,

- für ankommende Züge aus Richtung Renens / Bussigny, Seite Ablaufberg,
- für ankommende Züge aus Richtung Morges, Seite Renens,

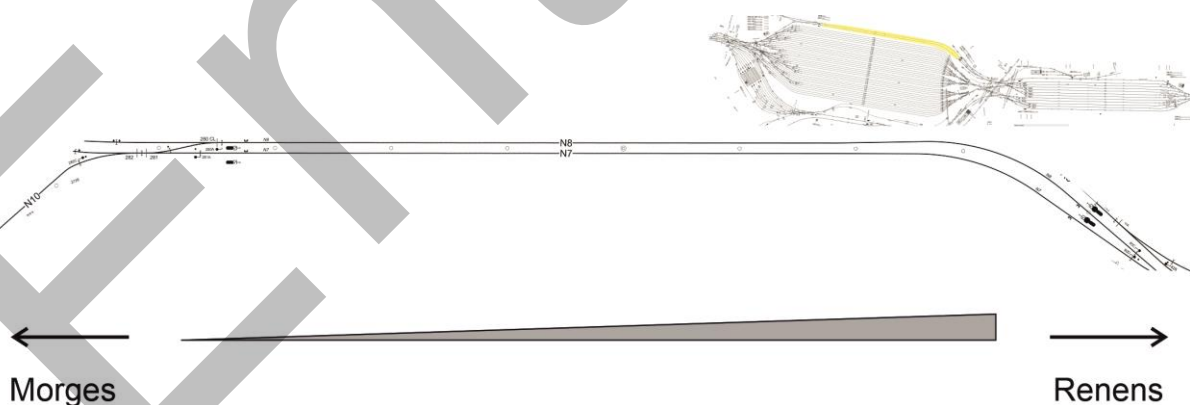
muss der Fahrdienstleiter Ost bei Ankunft des Zuges dem Lokführer / Rangierer den Auftrag zur Sicherung der Fahrzeuge mit von der Luftbremse unabhängigen Mitteln erteilen. Wenn immer möglich sind Feststellbremsen zu benutzen. Der Lokführer / Rangierer informiert den Fahrdienstleiter Ost, welche Fahrzeuge, inkl. Wagennummer, mit von der Luftbremse unabhängigen Mitteln gesichert sind.

F-Gruppe:**Neigung:**

F-Gruppe: ~ 2 ‰ (Gefälle Seite Morges).

Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss den örtlichen Anweisungen zu benutzen.

Können die Fahrzeuge nicht mit der ortsfesten Bremsanlage gesichert werden, sind die Fahrzeuge gemäss FDV zu sichern.

N-Gruppe:**Neigung:**

Gleise N7 und N8: 12 ‰ (Gefälle Seite Morges).

Gleise N7/N8: Die Fahrzeuge sind gemäss FDV für eine Neigung von 12 ‰ zu sichern.

~~Einfahrgruppe (A/B)~~

~~Die Gleise in der Einfahrgruppe sind Wannengleise. Die Bestimmungen des I-30111 4.1 (Sichern von Fahrzeugen in Wannengleisen) gelten mit folgenden Bedingungen:~~

~~Werden in der Einfahrgruppe Fahrzeuge länger als 30 Minuten abgestellt, muss der Rangierer die Last mit der letzten Feststellbremse Seite «Ablaufberg» sichern. Ist das Sichern der Last mit der letzten Feststellbremse nicht möglich, informiert der Rangierer den Fahrdienstleiter Ost an welchem Fahrzeug inkl. Wagengnummer die Feststellbremse angezogen ist.~~

~~Gleisgruppe F~~

~~Die Sicherung der Fahrzeuge geschieht gemäss FDV R 300.4, «Ergänzende Bestimmungen Ablaufbetrieb — Sichern».~~

~~Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss den örtlichen Anweisungen zu benutzen.~~

~~Alle anderen Fahrzeuge ohne Ablauf sind gemäss den FDV für eine Neigung von 0 bis 5 ‰ zu sichern.~~

~~Gleisgruppe N~~

~~Gleise N7/N8: Sicherung der Fahrzeuge gemäss FDV für eine Neigung von 12 ‰.~~

R Verkehrsbeschränkungen für Rangierbewegungen

Zone «Denges-Echandens» gemäss Schema im Anwendungsbereich

Auf den Gleisen 73/74, 83/84, 93, 173/174, 3/4 (= kommerzieller Haltepunkt Denges-Echandens), 16, 18, 28, 23/34, 39, 43/44, 48, 53/54, 58, 63/64, 68/69, 116, 163, 672, dürfen nur folgende Rangierfahrten stattfinden:

- Unterhaltungsdienste und -firmen, die auf diesen Gleisen arbeiten oder diese bedienen
- zur Ereignisbewältigung auf diesen Gleisen nötige Fahrten.

Renens VD

ZR Gleis 7- 47

Die Annahme von Fahrten in Renens VD ist so zu wählen, dass Fahrten von und nach dem EIZ innerhalb von 5 Minuten in alle Richtungen gewährleistet sind.

Z Folgefahrt auf ein besetztes Gleis

Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztssignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis automatisch signalisiert, wenn der vorausfahrende Zug mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittssignal am Perronende vorbeigefahren ist.

Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt erlischt, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.

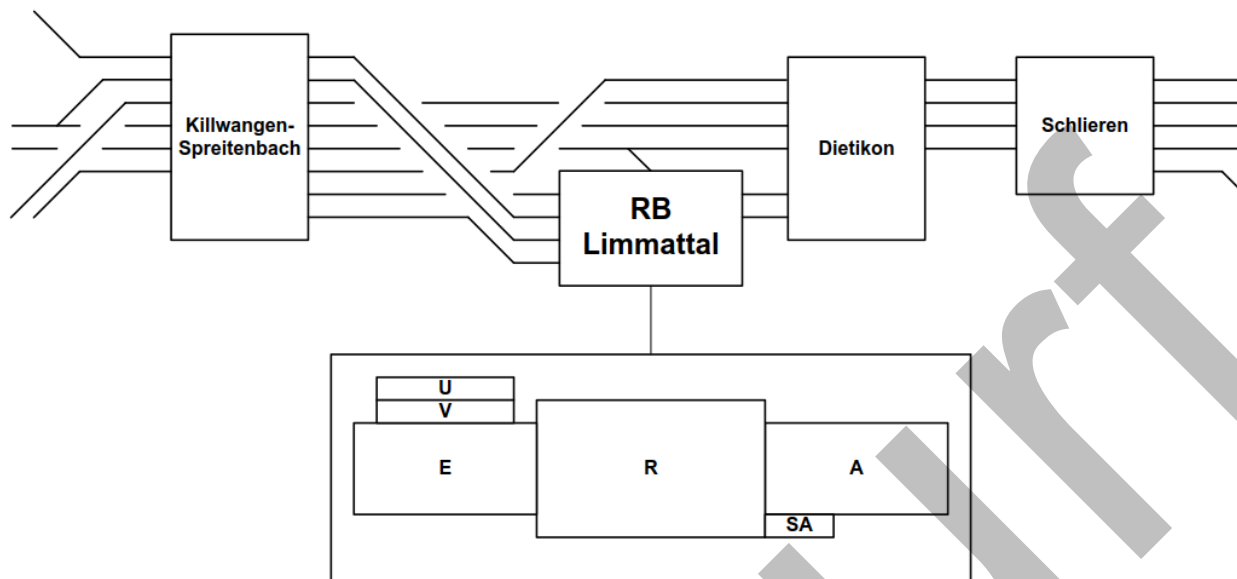
R **Profil EBV O2**

Gleise 905, 906, 907, 908, 909, 910, 912, 913, 916 und 922 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Entwurf

Entwurf

Bereich



R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen

Zwischen Dietikon – RB Limmattal und RB Limmattal – Killwangen-Spreitenbach (ausgenommen Gleis 310) ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

Rangierbahnhof Limmattal

ZR Profil EBV O2

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 **freigegeben**.

Die Gleise 162, 164, 283, 403, 654, 655, 664, 678 sind für Profil EBV O2 **verboten**.

ZR v_{\max}

Im Ablaufbetrieb gelten bei manuellem Ablauf v_{\max} 5 km/h.

Über die Dowty-Bremsketten gilt für die Gleise 611-618 und 681-688 v_{\max} 5 km/h, für die übrigen Gleise v_{\max} 15 km/h.

Für die Einhaltung sind verantwortlich:

- für indirekt geführte Rangierbewegungen der Rangierleiter
- für direkt geführte Rangierbewegungen der RangierLokführer
- für Zugfahrten der Lokführer.

Dem Lokführer ausfahrender Züge zeigen Metertafeln an, wo ein Zug mit entsprechender Meterzahl die Dowty-Bremsketten verlassen hat.

Über Eldyn-Gleisbremsen gilt für die Gleise 611-688 West v_{\max} 15 km/h mit dem ersten Fahrzeug (Öffnen der schwimmenden Bremsbacken).

Über den Ablaufberg gelten beim Befahren der Kuppe v_{\max} 15 km/h. Beim Ziehen von Lasten aus der R-Gruppe gilt v_{\max} 15 km/h bereits ab der ersten, aus dem Richtungsgleis führenden Weiche, um ein Auflaufen der Last zu vermeiden (Gefahr von Entgleisungen).

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

E-Gruppe als Rangierbewegung bis zu den Signalen B41, B27, B28 bzw. H151.

Z Vorbeifahrt an Halt zeigenden Ausfahr- oder Gleissignalen

Bei Störungen auf den Gleisabschnitten 165, 208, 308, 010, 110, 210 besteht die Möglichkeit den Zug ausfallen zu lassen und als Rangierbewegung über den gestörten Abschnitt zu fahren. Das letzte Zwergsignal vor der Störung muss *Fahrt mit Vorsicht* zeigen.



E – Gruppe

- Von Westen auf Gleise 701-718 einfahrende Züge dürfen auf Winken des Rangierers oder nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters über die *Halt* zeigenden Signale K701-K718 bis zum ersten *Halt* zeigenden Zwergsignal vorrücken.
- Von Osten auf Gleise 701-708 einfahrende Züge dürfen auf Winken des Rangierers oder nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters über die *Halt* zeigenden Signale L701-L708 bis zum ersten *Halt* zeigenden Zwergsignal vorrücken.

A – Gruppe (RBLD)

- Von Osten auf Gleis 114 einfahrende Züge dürfen auf Winken des Rangierers oder nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters über das *Halt* zeigende Signal C114 bis zum ersten *Halt* zeigenden Zwergsignal vorrücken.

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 Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Das Befahren der elektrodynamischen Gleisbremsen ist für Fahrzeuge nach Bezugslinie EBV U1 resp. UIC G1/GI2 verboten.

Die Dowty-Bremsen dürfen durch Niederflurwagen nicht befahren werden.

R Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4 Ziffer 2.3.2, erlaubt:

- wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird

oder

- wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt.

Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.

R Ablaufbetrieb gegen Zugfahrstrasse

Der Ablaufbetrieb in die Richtungsgruppe ist erlaubt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Die Gleise sind mit Stangenhemmschuhen gesichert

- Der Ablauf erfolgt rechnergesteuert damit der Gleisabschlusskontakt in Betrieb ist

- Die Fahrzeuge werden nach dem Stillstand ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert.

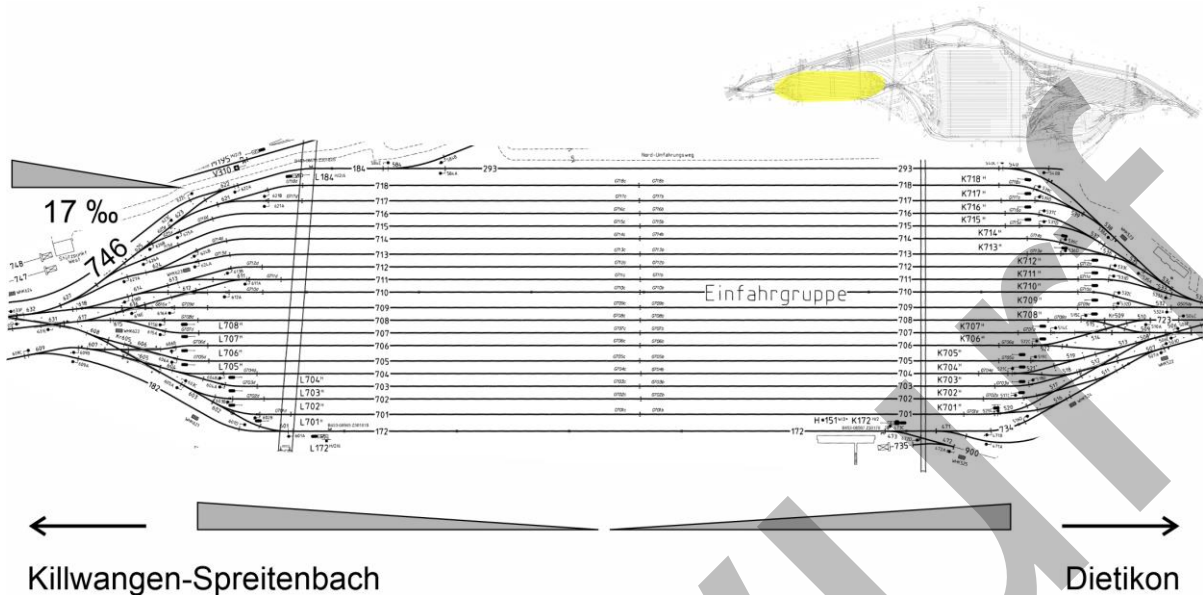
R Hemmschuh in Richtungsgruppe

Werden Rangierbewegungen Richtung Ost – West in die Richtungsgruppe ausgeführt, die das Entfernen des Stangenhemmschuhs bzw. 2 Hemmschuhen nötig machen, hat der Rangierleiter die Zustimmung des Rangierspezialisten Ablauf und **wennsoweit** nötig **desaller** beteiligten **PersonalsMitarbeiter** einzuholen. Nach Beenden des Manövers ist der Rangierleiter verantwortlich, dass das betroffene Gleis wieder mit Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen gesichert ist und der Rangierspezialist Ablauf darüber informiert wird.

R Verbotene Rangierbewegungen

Wegen der hohen Pufferkräfte sind indirekt geführte Rangierbewegungen von den R-Gleisen über den Ablaufberg verboten.

R Sichern der abgestellten Fahrzeuge Einfahrgruppe (E)



Neigung:

Gleise 701-718: 1.5 ‰ (Wannengleise).

Gleis 746: 17 ‰ (Gefälle Seite Dietikon).

Gleise 701-718:

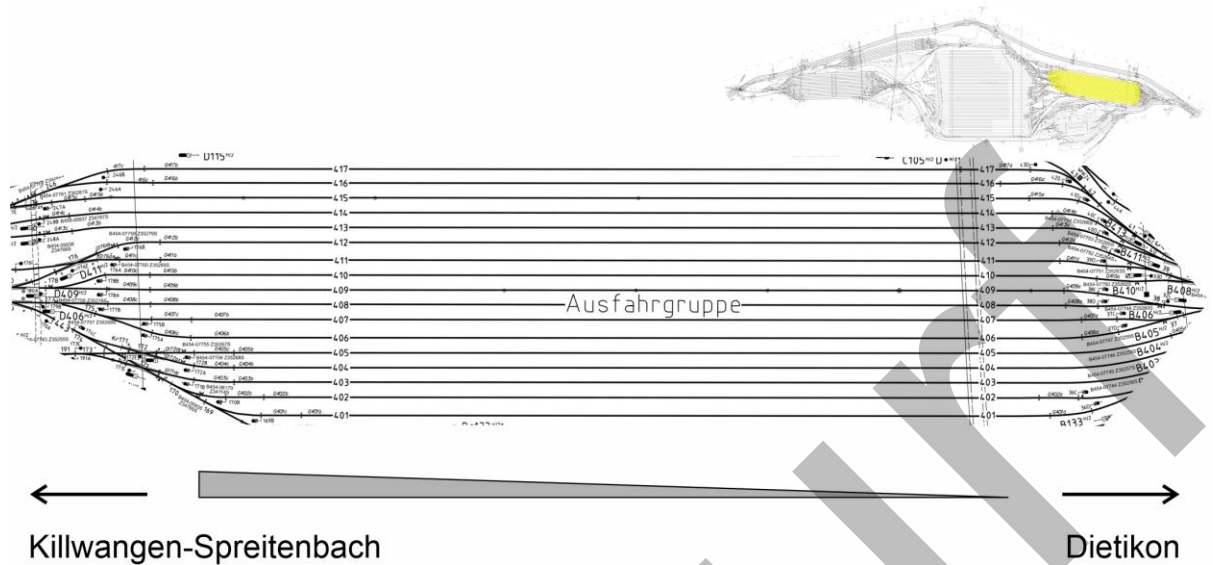
Fahrzeuge sind nach den Bestimmungen des I-30111 [4.1](#) (Sichern von Fahrzeugen in Wannengleisen) mit folgenden Bedingungen zu sichern:

Fahrzeuge die länger als 30 Minuten abgestellt werden, muss der Rangierer mit der letzten Feststellbremse Seite Killwangen-Spreitenbach sichern. Ist das Sichern mit der letzten Feststellbremse nicht möglich, informiert der Rangierer den Disponent Zugzerlegung an welchem Fahrzeug, inkl. Wagennummer, die Feststellbremse angezogen ist. Der Disponent Zugzerlegung informiert den FdI darüber.

Gleis 746:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

Ausfahrgruppe (A)



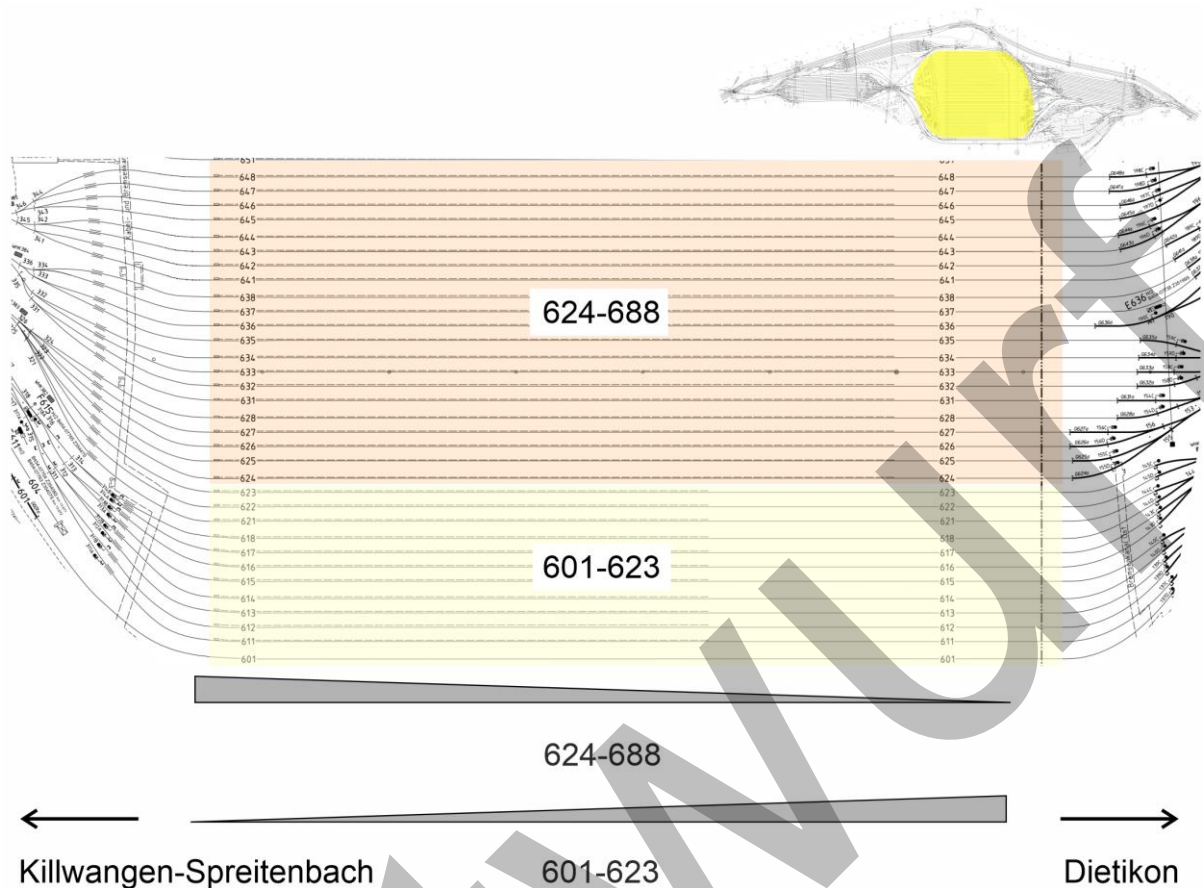
Neigung:

Ausfahrgruppe (A): 0-5 ‰ (Gefälle Seite Dietikon).

Die Fahrzeuge sind mittels der ortsfesten Bremsanlage durch dafür instruiertes **Personal Mitarbeitende** zu sichern. Zusätzlich muss der Rangierer die Fahrzeuge mit der letzten Feststellbremse Seite Killwangen-Spreitenbach sichern. Ist das Sichern mit der letzten Feststellbremse nicht möglich, informiert der Rangierer den Technischen Kontrolleur Cargo (TKC) an welchem Fahrzeug, inkl. Wagennummer, die Feststellbremse angezogen ist.

Können die Fahrzeuge nicht mit der ortsfesten Bremsanlage gesichert werden, sind die Fahrzeuge gemäss FDV für eine Neigung von 0 bis 5 ‰ zu sichern.

Richtungsgruppe (R)



Neigung:

Gleise 601-623: 0-1 ‰ (Gefälle Seite Killwangen-Spreitenbach).

Gleise 624-688: 0-1 ‰ (Gefälle Seite Dietikon).

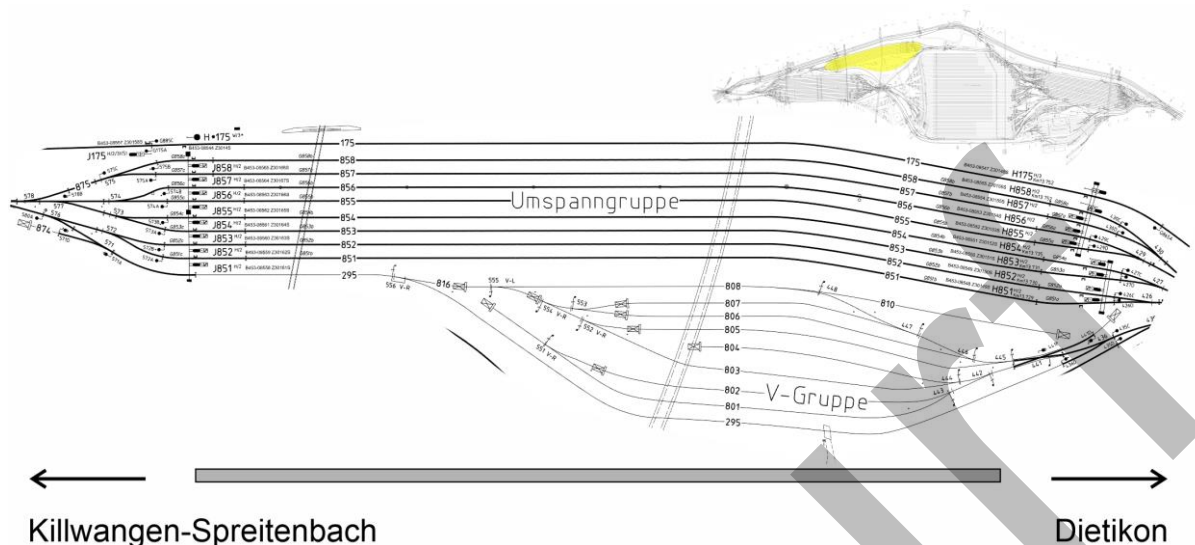
Ablaufbetrieb:

Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen zu sichern (gemäss FDV, Rangierbewegungen, Ergänzenden Bestimmungen für den Ablaufbetrieb).

Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss den örtlichen Anweisungen zu benutzen.

Können die Fahrzeuge nicht mit der ortsfesten Bremsanlage gesichert werden, sind die Fahrzeuge mit einem Stangenhemmschuh bzw. mit 2 Hemmschuhen Seite Killwangen-Spreitenbach (Gleise 601-623) bzw. Seite Dietikon (Gleise 624-688) zu sichern.

Umspann und Verteilgruppe (U / V)



Neigung:

Umspann und Verteilgruppe (U / V): 0 ‰.

Die Fahrzeuge sind Seite Dietikon mit Feststellbremsen gemäss FDV für ein Gefälle von 0-5 ‰ zu sichern. Der Rangierer informiert den Fahrdienstleiter an welchen Fahrzeugen, inkl. Wagennummer, Feststellbremsen angezogen sind.

R

Abstellen von Lokomotiven Gleise 481-484

In der Lokwartegruppe (Gleise 481-484) sind Loks, egal von welcher Seite kommend, unmittelbar vor dem Zwergsignal Seite Dietikon abzustellen, weitere Loks schliessen auf.

R

Ablaufsignal

A

Begriff

Ablaufbetrieb ein

Bedeutung

Ablaufbetrieb eingeschaltet, gilt für den Rangierer als Zustimmung mit dem Ablaufbetrieb zu beginnen

R

Ablaufbetrieb: Beobachten der Fahrstrasse im Zulauf

Bei automatischem Ablaufbetrieb (Lokfunkfernsteuerung LFFS) entfällt das Beobachten der Fahrstrasse während des Anschlebens an den Ablaufberg und der Kontrollton.

Bei manuellem Betrieb (ohne LFFS) erfolgt das Anschleben an den Ablaufberg wie folgt:

- Der Rangierspezialist Ablauf erteilt nach Erhalt der Rechnerzustimmung „ZUSM DURCHGEFUEHRT“ dem Rangierleiter am Ablaufberg über Funk die Zustimmung für das Anschleben. Dabei sind die Nummern des Einfahr- und des Berggleises sowie die Dienstnummer der Rangierlok zu nennen

- Der Rangierleiter quittiert Einfahr- und Berggleis sowie Dienstnummer der Rangierlok. Er erteilt dem RangierLokführer mit Funk den Befehl zum An-schieben des Zuges an den Berg mit Bezeichnung der Rangierlok und des E-Gleises und schaltet die Verbindungsüberwachung ein
- Der Rangierleiter ist für das Beobachten des Fahrwegs und der Signale verantwortlich. Er hat seinen Standort entsprechend zu wählen. Die Distanzangaben sind so zu erteilen, dass der 1. Wagen 3 Wagenlängen vor der Kuppe des Berggleises sicher zum Stehen kommt
- Der Rangierleiter darf während der Funkleitung für den manuellen Zulauf keine anderen Funktionen übernehmen
- Das Signal **A** (Ablaufbetrieb ein) gilt für den Rangierleiter als Zustimmung, dass vom Zulauf in den Ablauf übergegangen werden kann
- Der Rangierleiter erteilt dem RangierLokführer den Befehl zum Abdrücken des Zuges und schaltet die Verbindungsüberwachung ein.

Löscht das Signal **A** (Ablaufbetrieb ein), hat der Rangierleiter dem RangierLokführer mit Funk sofort Halt zu befehlen. Die erneute Beleuchtung des Signals **A** gilt als Zustimmung zur Weiterfahrt.

Bei manuellem Betrieb mit alternierendem Zu- und Ablauf gilt folgende Regelung:

- Ein weiterer Rangierleiter am Ablaufberg ist verantwortlich für den nächsten im Zulauf befindlichen Zug
- Muss der manuelle Ablauf angehalten werden (z.B. Langmachen oder Restluft entleeren) ist der Haltbefehl durch den Kuppler bzw. den Rangierleiter direkt dem RangierLokführer zu geben. Aus Sicherheitsgründen ist zusätzlich die STOP-Taste zu betätigen
- Wenn die Bedingungen für die Weiterarbeit erfüllt sind, meldet dies der Rangierleiter dem Rangierspezialist Ablauf, welcher die Rechnerzustimmung erteilt. Nach dem Aufleuchten des Signals **A** (Ablaufbetrieb ein) erteilt der Rangierleiter dem RangierLokführer den Fahrbefehl zum weiter abdrücken.

Der Rangierspezialist Ablauf erteilt bei einem allfälligen STOP (z.B. Störung Ablauf) den Haltbefehl direkt dem RangierLokführer. Die Zusage für einen erneuten Start ist dem Rangierleiter zu erteilen.

R Ablaufberg: Bereitschaft zum Abdrücken

Der Rangierspezialist Ablauf erhält die Meldung der Zerlegebereitschaft des Zuges vom Fahrdienstleiter.

Der Kuppler meldet den Erhalt der Zerlegeliste dem Rangierspezialist Ablauf, indem er ihm die letzten 3 Ziffern der Zugnummer meldet. Die Meldung über den Erhalt der Zerlegeliste ist gleichzeitig auch die Bestätigung für den Rangierspezialist Ablauf, dass der Kuppler bereit ist.

Der Kuppler vergleicht bei jedem Zug die angeschriebene Wagennummer des ersten Wagens mit jener der Zerlegeliste.

R Ablaufberg: Entkuppeln der Wagen im Zulauf

Mit dem Entkuppeln der Wagen darf im Zulauf erst begonnen werden, wenn entweder das Signal **A** leuchtet oder der Zulauf angehalten hat.

R Förderanlage: Vorschriften

Muss der Fertigmacher Wagen östlich der Umlenkrolle kuppeln, hat er vorgängig beim Rangierspezialist Ablauf «15 Meter» im entsprechenden Gleis zu verlangen und die Bestätigung abzuwarten.

Verlangt der Fertigmacher «Förderanlage Beidrücken», hat der Rangierspezialist Ablauf dies zusätzlich mit «15 Meter» im System einzugeben und gibt die Bestätigung an den Fertigmacher.

Muss ein «15 Meter» oder ein «Förderanlage Beidrücken» aus betrieblichen Gründen aufgehoben werden, hat sich der Rangierspezialist Ablauf vorgängig mit dem Fertigmacher abzusprechen.

Der Fertigmacher hat mit dem Kuppeln bei den erstablaufenden Wagen zu beginnen, das bedeutet er arbeitet grundsätzlich in der dem Förderwagen entgegengesetzten Richtung. Die letzten 3 Wagen vor dem Förderwagen dürfen nur gekuppelt werden, wenn dieser eindeutig stillsteht (Förderanlage Beidrücken verlangt oder Förderwagen gesperrt). Das Kuppeln oder Zusammenhängen von Wagen, die zwischen der Förderwagen-Garage und dem Förderwagen stehen, ist verboten.

Von der vorgegebenen Arbeitsrichtung darf nur abgewichen werden, wenn sich ~~der Mitarbeiter~~ **das Personal** über den genauen Standort des Förderwagens vergewissert hat.

Zwischen die Wagen zu treten ist nur erlaubt, wenn der Standort des Förderwagens eindeutig bekannt ist und die Last gegen Entlaufen gesichert ist (Last auf Hemmschuhen, Handbremse angezogen, etc.).

Ins Gleis treten ist nur erlaubt, wenn sich der Förderwagen in genügender Entfernung (mindestens 20 m) befindet. Ein Förderwagen kann sich jederzeit bewegen.

Muss im Bereich der Förderwagengarage gekuppelt werden, ist der Förderwagen vorgängig beim Rangierspezialist Ablauf sperren zu lassen.

R Rangierbewegungen in die E-Gruppe

Werden in der Einfahrgruppe Wagen umgestellt oder an andere Wagen angefahren, hat der Rangierleiter die Zustimmung, soweit nötig, ~~vom~~ **alle** beteiligten ~~Personal~~ **Mitarbeiter** einzuholen.

R Rangierbewegungen in die R-Gruppe

Während des Ablaufbetriebes hat der Rangierspezialist Ablauf das Fahrrecht bis zum letzten Zwergsignal Richtung Ost auf der Ostseite der Richtungsgleise.

Wurde beim Rangierspezialist Ablauf ein «Förderanlage Beidrücken» (FABE) verlangt, darf keine Zustimmung zur *Fahrt* ins entsprechende Richtungsgleis

erteilt werden. Der Rangierspezialist Ablauf verständigt den ZVL Ost, welcher das entsprechende Richtungsgleis sichert.

Werden Rangierbewegungen gegen den Ablaufbetrieb in die R-Gruppe ausgeführt, oder müssen in der R-Gruppe Lasten bewegt werden, hat der Rangierleiter die Zustimmung des Rangierspezialisten Ablauf und soweit nötig **vom** ~~aller~~ beteiligten **PersonalMitarbeiter** einzuholen. Der Rangierspezialist Ablauf trennt das betreffende R-Gleis ab und sperrt den Förderwagen.

Grundsätzlich besteht keine Abhängigkeit zwischen den Stellwerken West und Ost über die R-Gleise. Richtung West – Ost liegt der Halteort beim Zwergsignal R-Gruppe Seite Ost. Richtung Ost – West liegt der Halteort spätestens vor der Förderwagengarage Seite West.

R Fahrrecht R-Gruppe (Gleise 611 – 688)

Mit Ablaufbetrieb liegt das Fahrrecht beim Stellwerk West in Richtung West – Ost. Für Fahrten aus Richtung Ost in die R-Gruppe muss die Zustimmung vom Rangierspezialisten Ablauf vorliegen. Der Rangierspezialist Ablauf trennt das betreffende R-Gleis ab und sperrt den Förderwagen.

Ohne Ablaufbetrieb muss die Fahrrichtung beim jeweiligen Fahrdienstleiter angefragt werden.

R SA Serviceanlage (Cargo): Areal Wagenreparatur

Die Weichen im Areal Wagenreparatur können wie folgt bedient werden:

- durch ~~das berechnete Personal~~ **en geprüften Mitarbeitenden** am jeweiligen Weichenposten (Wagenreparatur Ost bzw. Wagenreparatur West). Es gelten die Vorschriften für Anlagen mit zentralisierten Weichen ohne Zwergsignale
oder
- durch den Rangierleiter mit der Applikation WLB von LISA. Es gelten die Vorschriften für Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen.

Eine kombinierte Bedienung ist nicht möglich.

Bei Bedienung mit der Applikation WLB von LISA oder mit der Bedienung des Weichenpostens zeigen die Räumungssignale den Begriff *Rangieren gestattet*, beim Umstellvorgang der Weichen den Begriff *Rangieren verboten*.

Bei einer Weichenaufschneidung ist in jedem Fall der Fachdienst aufzubieten. Bis zur Störungsbehebung sind Rangierbewegungen verboten.

Dietikon

ZR Abstellen von Fahrzeugen

Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen.

R Profil EBV O2

Gleis 41 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

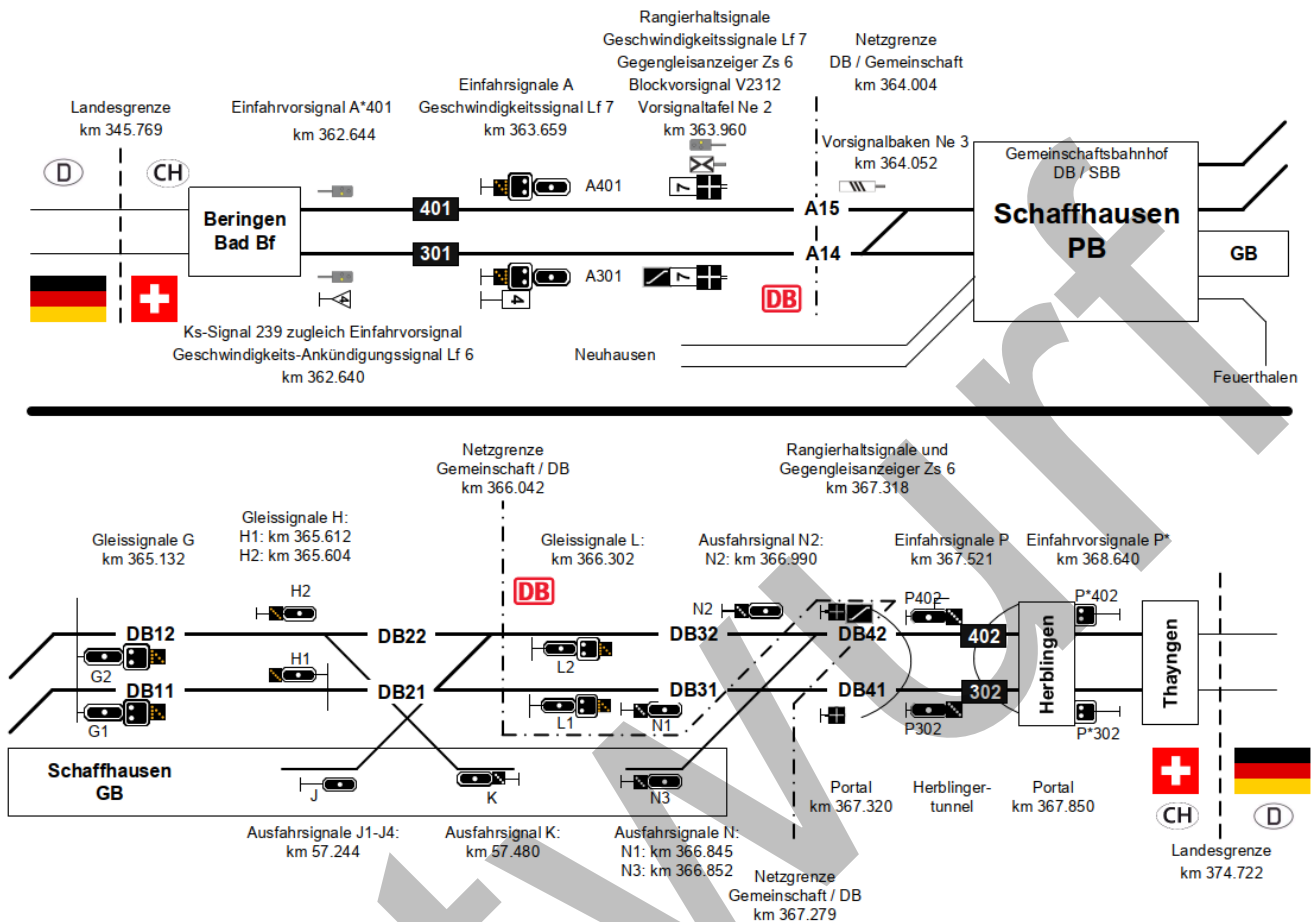
Schlieren

R Profil EBV O2

Gleise 8, 11, 27, 37, 62, 68, 70, 77 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Entwurf

Bereich



Schaffhausen

GV Grundsatz

Im Bahnhof Schaffhausen gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahr- dienstvorschriften (FDV).

Für den durchgehenden Betrieb auf der Strecke Beringen Bad Bf – Schaffhausen – Thayngen gilt für die Durchführung von Zugfahrten auch im Bahnhof Schaffhausen das für die DB NETZ AG gültige Regelwerk.

Relation von / nach	Anzuwendende Betriebsprozesse gemäss			
	deutschem Regelwerk ¹		Schweizer Regelwerk	
	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt
DB - DB	X	X ²		
DB - SBB	X			X
SBB - DB		X ²	X	
SBB - SBB			X	X

¹ **Ausnahmen:** Für **Hilfssignal** und **Besetztsignal**, sind die Betriebsprozesse gemäss FDV anzuwenden, da die DB NETZ AG diese Signale nicht kennt.

² Bei Ausfahrten aus den Gleisen R1-R7 Richtung Thayngen erfolgt die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt durch die Fahrtstellung des Gruppenausfahrtsignals N3 in Verbindung mit dem am betroffenen Gleis befindlichen und auf Höhe des jeweiligen Zwergsignals angebrachten, beleuchteten Abfahr-erlaubnissignals gemäss Schweizer Regelwerk (FDV R 300.2, Ziffer 5.6.1, Signalbild 581). Leuchtet das Abfahrerlaubnissignal am betreffenden Gleis nicht, liegt somit keine Zustimmung zur Abfahrt vor.

Das Ansprechverhalten der Zugbeeinflussung an den schweizerischen Signalen Typ L entspricht den FDV.

GV Ereignismanagement

Das Ereignismanagement SBB ist für den gesamten Bereich innerhalb der Einfahrtsignale des Bahnhofs Schaffhausen verantwortlich. Insbesondere auch für die Bereiche des DB-Netzes ab den Einfahrtsignalen A Seite Beringen und dem Einfahrtsignal P Seite Thayngen.

GV Signale

Schaffhausen ist einschliesslich der Einfahrsvorsignale mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet, ausgenommen:

- Signal Zs6 (Gegengleisanzeiger), Gleis A14 km 363.960
- Signal Zs6 (Gegengleisanzeiger), Gleis DB42 km 367.318
- Signal Lf 7 (Geschwindigkeitssignal), Gleis A14 und A15 km 363.960
- Blockvorsignal V2312 und Signal Ne 2 (Vorsignaltafel), Gleis A15 km 363.960
- Signal Ne 3 (Vorsignalbaken), Gleis A15 km 364.052.

GV Signalmittel der Fahrzeuge




Zwischen der Landesgrenze und Schaffhausen PB / GB kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.

GV Signalisation Langsamfahrstellen

Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen DB – Schaffhausen - DB:

- Die ganze Langsamfahrtsignale ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisation (entweder gemäss FDV oder gemäss DB-Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisation geben.
- Die Signalisation ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Als Entscheidungskriterium gilt die Vorschriftengrenze (Standort der Einfahrtsignale A301/401 (km 363.659) aus Richtung Beringen Bad Bf und P302/402 (km 367.521) aus Richtung Thayngen). Falls sich das Anfangssignal innerhalb dieser Einfahrtsignale befindet, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrtsignale mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss DB-Regelwerk.

GV DB Signale

Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
	<p>Begriff <i>Lf1 Langsamfahrzeichen</i></p> <p>Bedeutung Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.</p>
	<p>Begriff <i>Lf2 Anfangszeichen</i></p> <p>Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle.</p>
	<p>Begriff <i>Lf3 Endezeichen</i></p> <p>Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>

GV Wechsel der Betriebsprozesse

Fahrplanvorgaben	Ort des Prozesswechsels
Zug mit vorgeschriebenem Halt	Normaler Halteort
Zug ohne vorgeschriebenem Halt inkl. ausserordentlicher Durchfahrt	Gleisgruppe A1 – A6

GV Umschalten der Zugkommunikationseinrichtungen

Relation von / nach	Umschalten auf	
	GSM/R CH	GSM/R D
DB - DB	beim Einfahrtsignal *	beim Ausfahrtsignal *
DB - SBB	beim Einfahrtsignal	---
SBB - DB	---	beim Ausfahrtsignal
SBB - SBB	---	---

* Regionalbahnen von/nach Beringen Bad Bf, ohne vorausgehende oder nachfolgende Rangierbewegungen, welche in Schaffhausen wenden, schalten nicht auf GSM/R CH um.

GV Verfahren bei Störungen

Bei Zugfahrten innerhalb DB-Betriebsprozess gelten folgende Ausnahmen:

Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer
Ein- und Ausfahrten mit Hilfssignal	FDV	-
Weiche aufschneiden	FDV	DB Befehl
Weiche aufschneiden ohne Fahrt / unzeitige Weichenauffahrmeldung Weichen 200, 201, 202 und 203	DB-Regelwerk	DB Befehl
Weiche aufschneiden ohne Fahrt / unzeitige Weichenauffahrmeldung Übrige Weichen	FDV	DB Befehl
Weichenüberwachung fehlt	FDV	-
Gefahr in / neben dem Gleis	FDV	DB Befehl
Gleisfreimelde-Störung	FDV	DB Befehl
Schaden am Gleis	FDV	DB Befehl

GV ETCS Level 1 LS: Transition

Thayngen – Schaffhausen:

Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS Ankündigungsbalise km 369.410, Ausführungsbalise km 369.175.

GV Signalisation Zugschluss

Die Züge zwischen Beringen Bad Bf und Schaffhausen sowie zwischen Schaffhausen und Thayngen führen Zugschluss signale gemäss deutschem Regelwerk.

GV Bremsvorschriften

Zwischen der Netzgrenze – Schaffhausen – Netzgrenze und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:

- Die internationalen Züge verkehren gemäss den Bremsvorschriften der EVU
- Die länderspezifischen bzw. infrastrukturseitigen Angaben müssen berücksichtigt werden (z.B. Streckentabelle, Mindestfesthaltekraft, Teilbremsverhältnis usw.)
- Bei einer Formationsänderung innerhalb des Gültigkeitsbereichs der FDV gelten die schweizerischen Bremsvorschriften.

ZR Profil DB S4

Alle elektrifizierten Gleise sind für DB Pantografen (Profil S4) freigegeben.

ZR Abstellen von Fahrzeugen

Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr.

In Gleis E21 ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.

Beim Abstellen von Zügen und Zugteilen sowie Einzelwagen sind als Massnahme gegen das Entlaufen in den nachfolgenden Gleisgruppen mindestens die dem angegebenen Gefälle entsprechenden, von der Luftbremse unabhängigen, Bremsmittel zu verwenden.

Gleisgruppen	Gefälle in %	Richtung
D1 - D3	8	Neuhausen
A1 - A6	6	Neuhausen
A42	20	Neuhausen
S1 - S3	3	Neuhausen
B1 - B3 und B7	3	Neuhausen
B4 und B6	4	Neuhausen
B5/15/25	4	Neuhausen
E1	9	Neuhausen
E2	8	Neuhausen
E3 und E4	6	Neuhausen
Z1 und Z2 ab Ende Rampe	20	Thayngen
E31/41	26	Thayngen
O1 - O8	3	Thayngen
R1 - R8	5	Thayngen

R Profil EBV O2

Gleise D1, D2, D3, D22, A31, S3, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B15, B25, E21, E31, E41, R8 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R v_{\max}

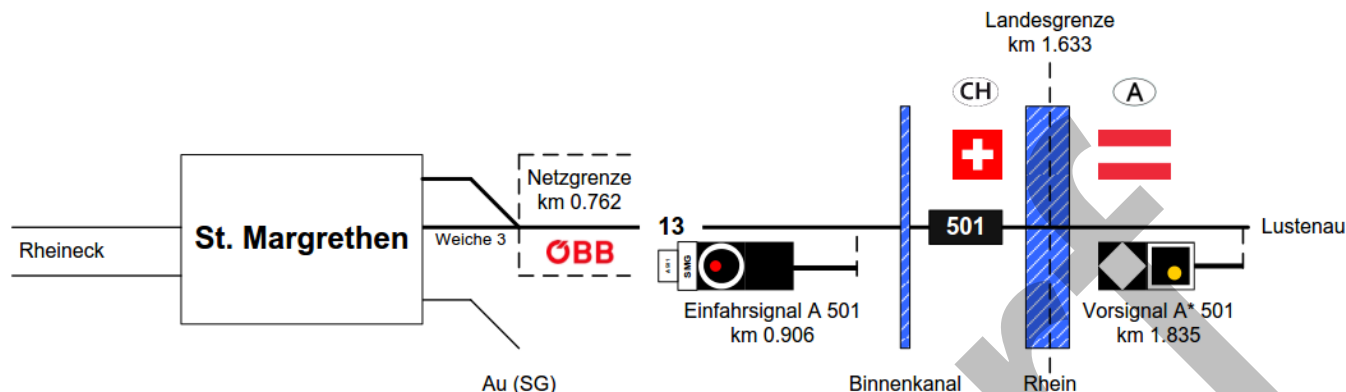
In Gleis S9 gilt v_{\max} 5 km/h ([Schrittgeschwindigkeit](#)) ab eingeteertem Bereich bis Rampe Spedihalle. Ablaufen und Abstossen lassen ist in dieses Gleis verboten.

R Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Bei geschobenen Rangierbewegungen zwischen den Gleisen A2-A3 und C1-C4 und umgekehrt ist auf Grund des Gegenbogens mit minimaler Zwischengrade (Weichen 29 und 50) als Anhängelast höchstens ein geschobenes Fahrzeug erlaubt.

Entwurf

Bereich



St. Margrethen

GV Grundsatz

In St. Margrethen gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Für das Rangieren im Bahnhof St. Margrethen gelten ausschliesslich die FDV.

Der Bahnhof ist einschliesslich der Einfahrvorsignale mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet.

Zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrsignal A 501 sind die betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG gültig.

Bei Unterhalt auf dem ÖBB Gleis 13 innerhalb der Netzgrenze bis Weiche 3 durch ÖBB-Personal sichert der Fahrdienstleiter in St. Margrethen gemäss den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 (Abkürzung ÖBB-RW 30.01) „gefährdete Rotte im Bahnhof“.

GV Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)

Auf dem Gleis 501 zwischen Landesgrenze km 1.633 bis St. Margrethen wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen, ab der Landesgrenze in Richtung Österreich durch die ÖBB-Infrastruktur AG.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Landesgrenze und St. Margrethen kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.




GV Signalisation Langsamfahrstellen

Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen St. Margrethen und Lustenau:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss FDV 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 501, wird für beide Fahrrichtungen die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV.

GV ÖBB Signale

Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
	<p>Begriff <i>Ankündigungssignal</i></p> <p>Bedeutung Ankündigung eines Anfangssignals mit gleicher Kennziffer.</p>
	<p>Begriff <i>Anfangssignal</i></p> <p>Bedeutung Beginn einer Langsamfahrstelle und Anzeige der zulässigen Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes.</p>
	<p>Begriff <i>Endsignal</i></p> <p>Bedeutung Ende einer Langsamfahrstelle</p>

GV Besetztsignale

Es gelten die FDV.

GV Bremsvorschriften

Zwischen der Netzgrenze und St. Margrethen und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:

- Die internationalen Züge verkehren gemäss den Bremsvorschriften der EVU
- Die länderspezifischen bzw. infrastrukturseitigen Angaben müssen berücksichtigt werden (z.B. Streckentabelle, Mindestfesthaltekraft, Teilbremsverhältnis usw.)
- Bei einer Formationsänderung innerhalb des Gültigkeitsbereichs der FDV gelten die schweizerischen Bremsvorschriften.

GV Verfahren bei Störungen an *Halt* zeigenden Signalen

Für Fahrten von und nach der ÖBB-Strecke sind bei Störungen an *Halt* zeigenden Signalen folgende Verfahren zulässig:

Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer ¹
Hilfssignal	Schweizerische FDV	-
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizerische FDV	ÖBB-RW 30.01
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrsignal	Schweizerische FDV bis Einfahrsignal A501 ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01

¹ Es ist mit *Fahrt auf Sicht* zu fahren:

- Bei der Einfahrt ab dem Einfahrsignal A501
- Bei der Ausfahrt bis zum Einfahrsignal A501 der Gegenrichtung

GV ETCS Level 1 LS: Transition**Lustenau – St. Margrethen:**

Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS ab der GSM-R CH Tafel.

St. Margrethen – alle Richtungen:

Im Bahnhof St. Margrethen muss das Fahrzeug immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.


St. Margrethen – Lustenau:

Dynamische Transition nach ETCS Level NTC PZB ab der GSM-R A Tafel.

R Profil EBV O2

Gleise 14, 39, 74, 114, 160, 161, 162, 163, 217, 226, 227, 237, 247, 267 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

GV Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung PZB

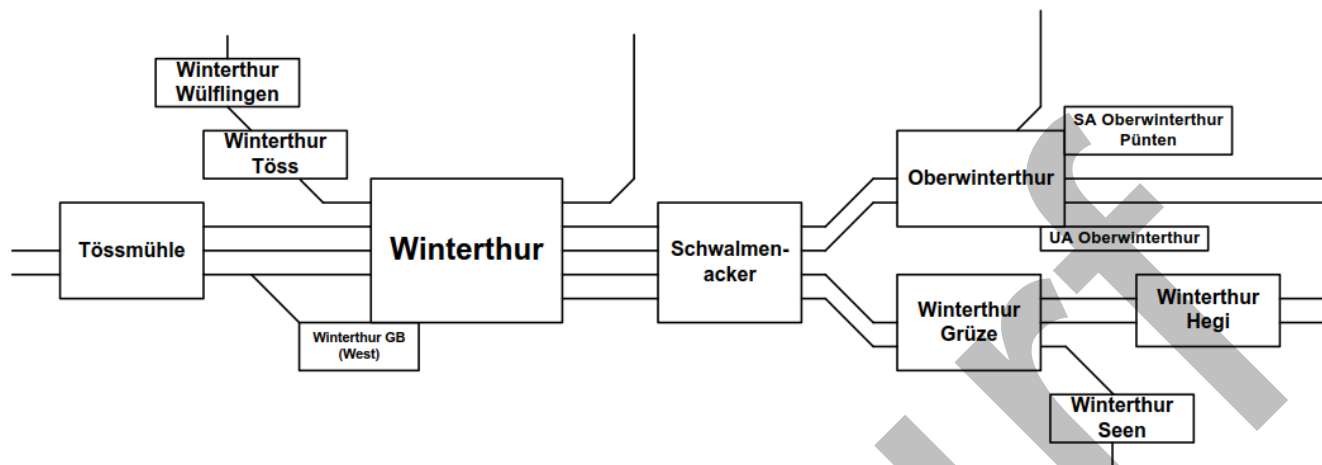
Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
	<p>Begriff <i>Das Streckengerät befindet sich nicht beim zugehörigen Hauptsignal oder es ist kein Signal vorhanden</i></p> <p>Bedeutung Diese Tafel richtet sich nur an Lokführer von Fahrzeugen mit PZB</p>

GV Zugbeeinflussungssystem PZB

Bei Ausfall des Systems PZB werden die Weisungen gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.

Entwurf

Bereich



R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen

Zwischen Winterthur und Winterthur Töss ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Der Befehl für die Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal wird durch den Fahrdienstleiter quittungspflichtig erteilt.

Oberwinterthur

Z Zugbeeinflussung an Wiederholungssignalen

Die Wiederholungssignale BC**62, C**63, B**64 und C**65 gelten für Zugfahrten aus der Unterhaltsanlage Oberwinterthur (P) als Vorsignale. Dabei spricht die Zugbeeinflussung nicht an.

R Profil EBV O2

Gleise 1, 31 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

SA Serviceanlage Oberwinterthur Pünten (P)

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

600-er Gruppe als Rangierbewegung bis zum Signal X611.

Z Anwesenheitsmeldung des Lokführers

Der übernehmende Lokführer meldet seine Anwesenheit oder Fahrbereitschaft während der Fahrzeugübernahme frühzeitig, aber frühestens 5 Minuten vor Abfahrt, dem Fahrdienstleiter. Zusätzlich sind dem Fahrdienstleiter allfällige im gleichen Gleis in Abfahrtrichtung abgestellte Fahrzeuge zu melden.

Z Verständigung bei Fahrt nach Unterhaltsanlage statt Serviceanlage
Es erfolgt keine Verständigung des Lokführers, wenn die Fahrstrasse nach der Unterhaltsanlage Oberwinterthur eingestellt wird.

R Profil EBV O2
Gleis 668 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

R Kuppeln von Fahrzeugen
Es darf nur in der Richtung Oberwinterthur → Rickenbach-A. angefahren bzw. gekuppelt werden.

In den Gleisen 641-645 dürfen keine Fahrzeuge mit automatischen Kupplungen gekuppelt werden. Das Kuppeln wird an den vorgegebenen Stellen durch instruiertes **Rangierpersonal** durchgeführt.

UA Unterhaltsanlage Oberwinterthur (P)

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung
Gleise 143/144 und 154-164 als Rangierbewegung bis zu den Signalen J137 bzw. J138.

Z v_{\max} Gleis 152 tiefer als am Hauptsignal angezeigt
In Gleis 152 befindet sich die Entsorgungsanlage, welche nur mit v_{\max} 5 km/h befahren werden darf. Dies kann am Einfahrsignal nicht angezeigt werden. Der Fahrdienstleiter muss den Lokführer nicht verständigen, bevor er die Zustimmung zur Einfahrt erteilt.

Z Anwesenheitsmeldung des Lokführers
Der übernehmende Lokführer meldet seine Anwesenheit oder Fahrbereitschaft während der Fahrzeugübernahme frühzeitig, aber frühestens 5 Minuten vor Abfahrt, dem Fahrdienstleiter. Zusätzlich sind dem Fahrdienstleiter allfällige im gleichen Gleis in Abfahrtrichtung abgestellte Fahrzeuge zu melden.

Z Verständigung bei Fahrt nach Serviceanlage statt Unterhaltsanlage
Es erfolgt keine Verständigung des Lokführers, wenn die Fahrstrasse nach der Serviceanlage Oberwinterthur Pünten eingestellt wird.

R Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse
Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind in die Gleise 101-108 und 110 folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4 Ziffer 2.3.2, erlaubt:

- wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird

oder

- wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt.

Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.

R Profil EBV O2

Gleise 143, 144, 151, 153, 154, 160-164, 171-179, 200 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Winterthur

ZR Abstellen von Fahrzeugen

Fahrzeuge sind unmittelbar vor dem Prellbock bzw. Zwergsignal abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf. Andere Halteorte sind dem Fahrdienstleiter bekanntzugeben.

Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr.

R Profil EBV O2

Gleise 47, 59, 61, 79, 107-110, 144, 150, 503-514, 537-539, 542-546, 562, 571, 584, G1, H1-H5, M10-M14 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleis N4 ist für Fahrzeuge mit Drehzapfenabstand > 12 Meter verboten.

Winterthur Grüze

Z Vorbeifahrt an *Halt* zeigenden Ausfahr- oder Gleissignalen

Von Winterthur auf Gleise 2-5 einfahrende Güter- und Dienstzüge dürfen auf Winken des Rangierers über die *Halt* zeigenden Signale C4, C5 und C53 bis zum ersten *Halt* zeigenden Zwergsignal vorrücken.

R Rangierbewegungen

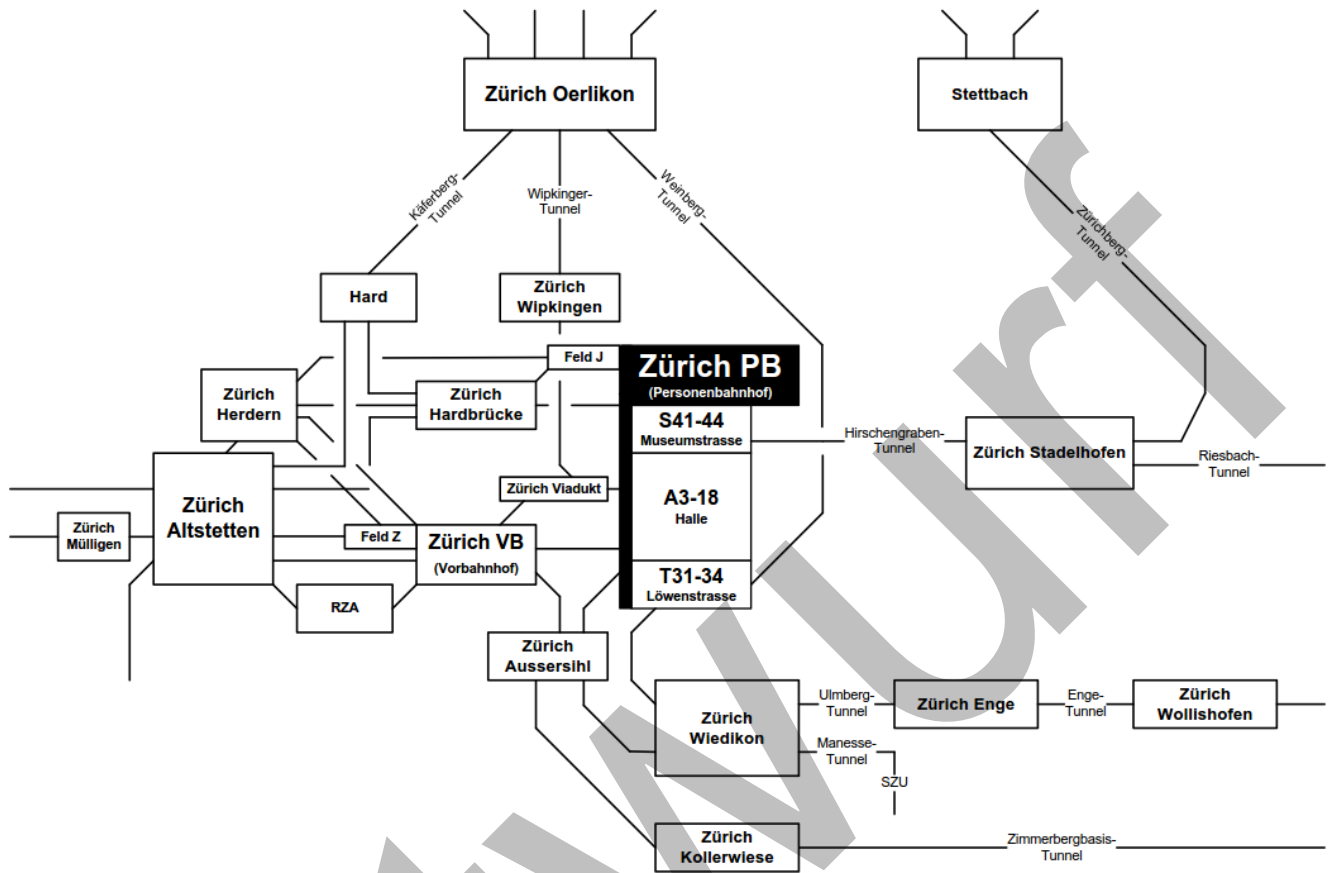
Regelmässige Rangierbewegungen in den Gleisen 4-34 und 5 sind, ausser bei Störungen und Bauarbeiten, verboten.

Ausnahme:

In Einzelfällen (z.B. Umfahren von langen Zügen) sind Rangierbewegungen in diesen Gleisen gestattet.

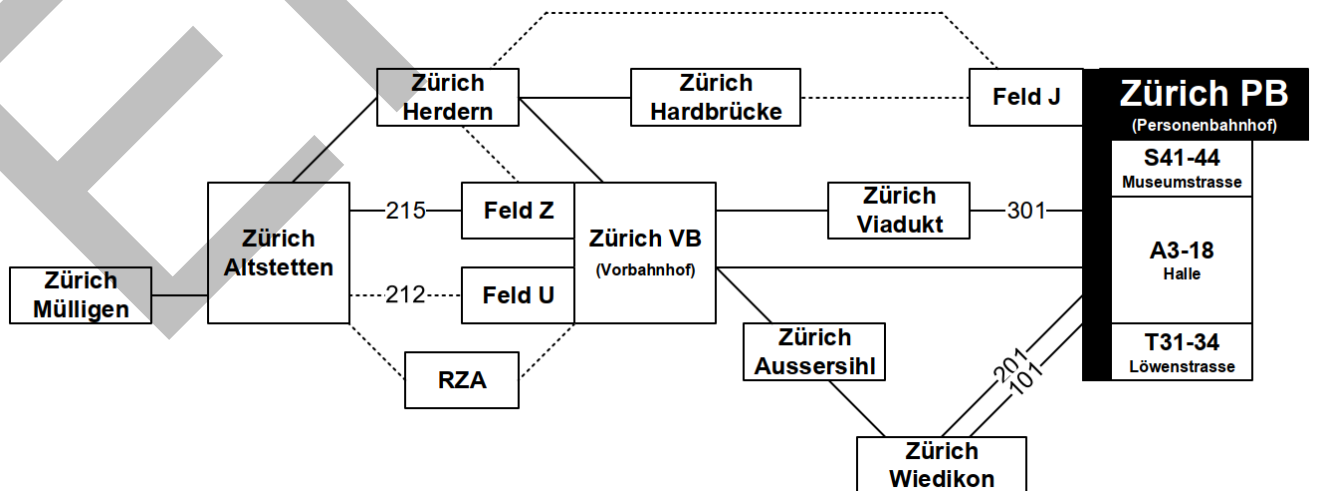
Entwurf

Bereich



R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen

Auf den nachfolgenden Abschnitten ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofsgelände ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal. Bei den gestrichelten Linien sind keine Zugfahrten möglich.



Strecke Zürich PB T31-34 – Weinbergtunnel – (Zürich Oerlikon)

ZR Abschleppfahrten mit schweren Zügen (>500t)

Damit Abschleppfahrten in den Steigungen ohne Halt möglich sind, müssen die entsprechenden Signale auf *Fahrt* stehen. Dies gilt für:

- Rampe 37‰ Zürich PB T31-34 Richtung Zürich Vorbahnhof/Wiedikon
- Rampe 25‰ Notausgang A1 FLRS Seilergraben (Signale M131/231, K22/23) im Weinbergtunnel Richtung Zürich PB T31-34
- Unterquerungsbauwerk 35‰ Zürich Oerlikon.

Grundsätzlich ist bei Abschleppfahrten aus dem Weinbergtunnel das Befahren des Unterquerungsbauwerks in Zürich Oerlikon zu vermeiden.

Z Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Güterwagen sind auf dem Abschnitt Zürich PB T31-34 – Weinbergtunnel – (Zürich Oerlikon exkl.) nicht zugelassen. (Grund: Sicherheitsbestimmungen und Überhöhungsfehlbeträge). Ausgenommen für Arbeiten im Tunnel sind benötigte Güterwagen zugelassen.

Mit Hilfskupplung geschleppte Fahrzeuge sind auf den Abschnitten Zürich PB T31-34 – Weinbergtunnel – (Zürich Oerlikon exkl.) sowie Zürich PB T31-34 – Langstrasse nicht zugelassen. Ausgenommen sind Abschleppfahrten für Hilfeleistung im Störfall.

Reparaturcenter Zürich Altstetten RZA (SBB PP)

Fdl Dynamische Messung – Testfahrt mit erhöhter Geschwindigkeit

Der Rangierleiter muss sich für eine «Testfahrt mit erhöhter Geschwindigkeit mit v_{\max} 50 km/h» beim Fahrdienstleiter anmelden und verlangt eine Rangierfahrstrasse U81 – U72.

Stettbach

Z Folgefahrt auf ein besetztes Gleis

Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztsignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittsignal am Perronende vorbeigefahren und
- der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztsignal zeigenden Hauptsignal entfernt.

Wenn der Besetztblock vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.

Zürich Altstetten

R Profil EBV O2

Gleise 211, 212 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Zürich Hardbrücke

ZR Abstellen von Fahrzeugen

Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen.

Z Folgefahrt auf ein besetztes Gleis

Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztsignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittsignal am Perronende vorbeigefahren und
- der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztsignal zeigenden Hauptsignal entfernt.

Wenn der Besetztblock vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.

Zürich Herdern, Mülligen, PB, VB

ZR Fahrten zwischen Zürich Herdern, Mülligen, PB, VB und umgekehrt

Regelmässige Fahrten zwischen Zürich PB und Herdern sowie Zürich PB / VB und Mülligen verkehren als Zugfahrt. Kurzfristige Überfuhren werden als direkt geführte Rangierbewegung abgewickelt.

Zürich Herdern, PB, VB

R Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4 Ziffer 2.3.2, erlaubt:

- wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird

oder

- wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt.

Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.

R Sichern von Wagengruppen und Kompositionen

An allen Wagengruppen und Kompositionen ohne Lok sind die Handbremsen wie folgt anzuziehen:

- Gleise mit Abschluss (Prellbock) = Seite Prellbock
- Durchgehende Gleise = Seite Altstetten.

Wagen mit Scheibenbremsen sind zusätzlich mit Hemmschuhen zu sichern. Hemmschuhwarntafel anbringen.

R Rangierbewegungen in Zirkulationsgleisen

Die Lokführer aller nach den Zirkulationsgleisen M1, M2, K1, L23 und 404 geleiteten Loks fahren unaufgefordert zum Zwergsignal Seite Zürich Altstetten.

R Gleis 795 Überwerfung Mitte

Es gilt:

- In Gleis 795 darf sich nur eine Rangierbewegung befinden
- Wendefahrten dürfen nur Seite PB nach vorheriger Verständigung des Fahrdienstleiters erlaubt
- Rangierbewegungen in Gleis 795 zum Abstossen und Ablaufen von Wagen sowie Rückstellfahrten mit ganzen Zügen sind verboten
- Indirekt geführte Rangierbewegungen über Gleis 795 sind nur mit Rangierleiter erlaubt, welche mit dem Knoten Zürich vertraut bzw. ausgebildet sind.

R Gleise 301, 391-P31 und 491-R16/P34

Rangierbewegungen auf Gleise 301, 391-P11-P21-P31, 491-R16 und 491-P24-P34 zum Abstossen und Ablaufen von Wagen sind verboten.

Zürich Herdern

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

800-er und 900-er Gruppe als Rangierbewegung bis zu den Signalen D425 bzw. D426.

Gleise 218/219 als Rangierbewegung bis zu den Signalen C325 bzw. C326.

Gleise 261-264 als Rangierbewegung bis zum Signal E404.

Gleise 661-663 als Rangierbewegung bis zu den Signalen G824 bzw. G825.

Z v_{\max} Gleise 318-323 tiefer als am Hauptsignal angezeigt

Im Bereich der Gleise 318-323 sind Kurvenradien von minimal 150 Meter vorhanden, welche mit v_{\max} 30 km/h befahren werden dürfen. Dies kann am Einfahrsignal nicht angezeigt werden. Der Fahrdienstleiter muss den Lokführer nicht verständigen, bevor er die Zustimmung zur Einfahrt erteilt.

R Profil EBV O2

Sämtliche Gleise mit Fahrleitung sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Hemmschuhe

In den Gleisgruppen 262-264, 404-415, 661-663, 801-813 und 901-911 der Abstell- und Unterhaltsanlage Herdern werden nur die grünen Hemmschuhe mit einer Laschenweite von 80 mm eingesetzt.

Die grünen Hemmschuhe dürfen nur zum Sichern von Fahrzeugen verwendet werden. Das Abstossen und Ablaufenlassen von Fahrzeugen auf Hemmschuhe ist in den Gleisgruppen 262-264, 404-415, 661-663, 801-813 und 901-911 verboten.

In der V-Gruppe (Gleis 105, 120-126 und 218-222) werden ausschliesslich gelbe Hemmschuhe verwendet (Schienenprofil IV). Das Abstossen von Fahrzeugen auf gelbe Hemmschuhe ist in der V-Gruppe erlaubt.

Zürich Mülligen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleis 174 darf nur für Fahrten im Zusammenhang mit Die Schweizerische Post benutzt werden (Anschlussgleis).

Z Vorbeifahrt an *Halt* zeigenden Signalen

Bei Vorbeifahrt am *Halt* zeigenden Signal (Seite Zürich Altstetten) aus den Gleisen 101 – 104, 213 und 214 muss die Zugbeeinflussung zwei Mal überbrückt werden (beim Gleissignal und bei der Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung).

R Profil EBV O2

Gleise 172, 173, 182, 210-212 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind in die Gleise 101-104 und 205-214 Ostteil (Seite Zürich Altstetten) folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4 Ziffer 2.3.2, erlaubt:

- wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird

oder

- wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt.

Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.

Zürich Mülligen Abstellanlage Gleise 201 – 209**Z Anwesenheitsmeldung des Lokführers**

Der übernehmende Lokführer meldet seine Anwesenheit beim Zug vor der Fahrzeugübernahme frühzeitig, aber frühestens 5 Minuten vor Abfahrt, dem Fahrdienstleiter. Zusätzlich sind dem Fahrdienstleiter allfällige im gleichen Gleis in Abfahrtrichtung abgestellte Fahrzeuge zu melden.

R Profil EBV O2

Gleise 201-209 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Abstellen von Fahrzeugen

In den Gleisen 201-204 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.

In den Gleisen 205-209 ist der Halteort mit Abstellsektorentafeln signalisiert.

Zürich Oerlikon**Z Folgefahrt auf ein besetztes Gleis**

Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztsignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittssignal am Perronende vorbeigefahren und

- der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztsignal zeigenden Hauptsignal entfernt.

Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.

Zürich PB

R Profil EBV O2

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Zürich PB A3-18

ZR Perronrückmelder

Zur Orientierung des Personals über eingestellte Fahrstrassen sind an den Perrondächern Perronrückmelder installiert. Sie zeigen folgende Informationen:

- A bei Fahrt zeigendem Gleissignal der X-Staffel
- E bei eingestellter Zugfahrstrasse nach dem Hallengleis
- H bei angeschaltetem Hilfssignal
- R bei *Fahrt mit Vorsicht* zeigendem letztem Zwergsignal vor dem Hallengleis in Fahrrichtung Halle
- Z bei *Fahrt mit Vorsicht* oder *Fahrt* zeigendem erstem Zwergsignal im Hallengleis in Fahrrichtung Vorbahnhof.

Der Buchstabe A gilt analog eines Fahrtstellungsmelders und zeigt an, dass das zugehörige Hauptsignal aus diesem Gleis *Fahrt* zeigt. Diese Bestimmung darf gemäss R 300.6 Ziffer 3.6.1 **nur** für die Zustimmung zur Fahrt ohne Sicht auf das Hauptsignal angewendet werden, wenn sich die Zugspitze vor dem Gleissignal befindet.

Der Buchstabe H zeigt an, dass das zugehörige Hilfssignal aus diesem Gleis beleuchtet ist und erlaubt dem Lokführer die Abfahrt mit *Fahrt auf Sicht*, wenn alle anderen Bedingungen für die Abfahrt erfüllt sind.

Der Buchstabe Z gilt als Zustimmung zur Rangierbewegung im betreffenden Hallengleis Richtung Vorbahnhof. Nach dem Perronrückmelder ist ein Hindernis oder ein *Halt* zeigendes Zwergsignal zu erwarten.

Z Abweichung vom normalen Halteort

Der Halteort für Lokzüge ist Mitte Hallengleis.

Z Einfahrt in ein besetztes Gleis

Die Gleise dürfen ab Prellbock auf einer Länge von 75 m (3 Reisezugwagen) belegt sein, ohne dass der Lokführer verständigt wird und **ohne**, dass das Besetztsignal leuchtet.

Z Abfahrt der Lokzüge

Lokzüge sind Mitte Halle für die Abfahrt bereitzustellen.

Z Hilfssignale

Bei Störungen kann an den Signalen der X-Staffel (A3-18) das Hilfssignal angeschaltet werden. Die Abfahrerlaubnis kann normal betätigt werden.

Der Fahrdienstleiter verständigt den Lokführer vor Beleuchtung des Hilfssignals quittungspflichtig, wenn die Zugspitze ausserhalb des Gleissignals steht und mit Hilfssignal ausgefahren werden muss.

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 Seite Vorbahnhof. 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, so ist der Fahrdienstleiter über GSM-R zu verständigen.

Zürich PB Nord**R Steuerung Anschlussgleisweiche 1011**

Die Weiche 1011 (Gleis J64) ist eine vor Ort motorisierte Weiche, die nicht im Stellwerk rückgemeldet ist. Die Weiche ist mit Weichen-Lichtsignalen zur Anzeige der Weichenstellung ausgerüstet.

Rangierbewegungen Herdern – Nord sind mit dem Strassenbahnsignal S1a (Grundstellung „unbeleuchtet“) geregelt.

Rangierbewegungen Nord – Herdern sind mit dem rechtsaufgestellten Sperrsignal S1c (Grundstellung „unbeleuchtet“) geregelt.

Rangierbewegungen nach dem städtischen Anschlussgleis dürfen nur durch [instruiertes berechtigtes](#) Personal ausgeführt werden.

R Abstossen und Ablaufen von Wagen

Rangierbewegungen zum Abstossen und Ablaufen von Wagen sind im Bereich Zürich PB Nord verboten (fehlende Zwergsignalkoppelung).

Zürich PB S41-44

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

- Unterhalts- und Ereignisdienste
- Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur

Bei der Trassenbestellung ist der Einsatz von thermischen Fahrzeugen anzugeben und auf der Anordnung auszuweisen, damit die Rauchmeldeanlage entsprechend bedient werden kann.

Die Fahrwege über die Weichenverbindungen 1 – 5, 2 – 4, 8 – 12 und 9 – 11 (Spurwechsel Rampe) in Richtung Stadelhofen sind für Güterzüge verboten.

Z Folgefahrt auf ein besetztes Gleis

Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztsignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittssignal am Perronende vorbeigefahren und
- der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztsignal zeigenden Hauptsignal entfernt.

Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.

Zürich PB T31-34

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

- Unterhalts- und Ereignisdienste
- Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur

Bei der Trassenbestellung ist der Einsatz von thermischen Fahrzeugen anzugeben und auf der Anordnung auszuweisen, damit die Rauchmeldeanlage entsprechend bedient werden kann.

Z Folgefahrt auf ein besetztes Gleis

Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztsignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittssignal am Perronende vorbeigefahren und

- der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztsignal zeigenden Hauptsignal entfernt.

Wenn der Besetzbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.



Einschränkungen Gefälle / Steigungen

Stellt der Lokführer von Zügen, welche Zürich PB T31-34 befahren fest, dass Fahrmotoren ausgeschaltet sind, hat er den Fahrdienstleiter zu informieren.

Der Zug muss die folgenden massgebenden Steigungen befahren können:

- Zürich Wiedikon - Zürich PB T31-34 - Zürich Oerlikon: 22‰
- Zürich Oerlikon - Zürich PB T31-34 - Zürich Wiedikon: 17‰
- Zürich Altstetten - Zürich PB T31-34 - Zürich Oerlikon: 22‰
- Zürich Oerlikon - Zürich PB T31-34 - Zürich Altstetten: 23‰.

Diese Steigungen können von folgenden Zügen bei guten Adhäsionsverhältnissen befahren werden:

- SBB Triebzüge, TGV 2N2 und DPZ: mindestens $\frac{1}{2}$ Traktion vorhanden
- ICN und ICE 4: mindestens $\frac{3}{4}$ Traktion vorhanden
- Re 420 HVZ-Züge kurz: mindestens $\frac{1}{2}$ Traktion vorhanden
- Re 420 HVZ-Züge lang: mindestens $\frac{3}{4}$ Traktion vorhanden
- 1 Re 460 $\frac{1}{2}$ Traktion: höchstens 6 IC 2000- oder 7 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen
- 2 Re 460 $\frac{1}{2}$ Traktion: höchstens 12 IC 2000- oder 14 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen
- 2 Re 460 $\frac{3}{4}$ Traktion: höchstens 18 IC 2000- oder 20 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen.

Sofern der Fahrdienstleiter nicht verständigt werden kann, ist der späteste Halteort jeweils das Gleis am Perron in Zürich Oerlikon, Zürich Wiedikon oder Zürich Altstetten.

Bei schlechten Adhäsionsverhältnissen sind ausgelastete Züge mit ausgeschalteten Fahrmotoren in gegenseitiger Absprache zwischen Fahrdienstleiter und Lokführer über die A-Gruppe zu leiten.

Zürich Stadelhofen



Folgefahrt auf ein besetztes Gleis

Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztssignal an den Signalen B21, B22, F571, F42 und F43 wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittssignal am Perronende vorbeigefahren und

- der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztsignal zeigenden Hauptsignal entfernt.

Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.

Zürich VB

R Profil EBV O2

Sämtliche Gleise mit Fahrleitung und Gleise U8-U19 ohne Fahrleitung sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand

Die Distanz zwischen den Gleisachsen der Gleise U8 und U9 bzw. U10 und U11 (4.4m) entspricht nicht dem im I-30111, Kapitel 4.2 vorgeschriebenen Abstand ACTS.

Der Rangierleiter stellt sicher, dass vor der Durchführung von Rangierbewegungen in diesen Gleisen keine Verladearbeiten stattfinden.

Zürich VB Feld U

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

Feld U (Rohmbe) als Rangierbewegung bis zum Signal L73.

Zürich VB Feld Z

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

Feld Z als Rangierbewegung bis zu den Signalen Y3 bzw. Y4.

Zürich Wollishofen

ZR Profil

Das Gleis 1 darf nur mit Fahrzeugen der Bau- und Unterhaltsdienste befahren werden. Beim Befahren gilt *Fahrt auf Sicht*, die Aufmerksamkeit ist auf das Schuppendach zu richten.

R Profil EBV O2

Gleis 22 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Entwurf

Chénens

R Profil EBV O2

Gleis 2 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

La Conversion

Z Gruppensignale

In La Conversion sind die Gruppensignale nicht mit Zusatzsignalisierung ausgerüstet. Der folgende Prozess ist bei örtlicher oder nicht örtlicher Besetzung des Bahnhofs anzuwenden: Bevor der Fahrdienstleiter das Gruppensignal auf *Fahrt* stellt, muss er die Lokführer der Züge, die nicht abfahren dürfen, quitungspflichtig verständigen. Diese Verständigung ist auch erforderlich, bevor ein Gruppensignal für einen durchfahrenden Zug auf *Fahrt* gestellt wird.

Fribourg/Freiburg

R Profil EBV O2

Gleise 8,101, 202, 203, 204, 205, 310, 402, 403, 404 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Abstellen von Fahrzeugen

In den Gleisen **310 und** 402-404 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.

Palézieux

R Profil EBV O2

Gleise 6, 17 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Puidoux

R Profil EBV O2

Die Gleise 5, 6, 8 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Einschränkungen Gefälle / Steigungen

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.

Romont

Z Abweichungen vom normalen Halteort

Reisezüge von Lussy	Gleis 6	Halteort am Ende des Perrons Seite Siviriez
------------------------	---------	---

R Profil EBV O2

Gleise 13, 23, 26, 43 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Rosé

R Profil EBV O2

Gleis 2 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Schmitten

ZR Profil Rampengleis

Gleis 3 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge, Güterwagen, ein- und doppelstöckige Reisezugwagen und Triebzüge (Profil EBV O2)
- Ladungen des kombinierten Verkehrs mit HP-Profil (max. P60/384 – C60/384 – NT50/375)
- Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

Strecke Rothrist – Burgdorf – Mattstetten

ZR Selbstrettung Tunnel Thunstetten Nord / Süd

Die Tunnel Thunstetten Nord / Süd bestehen aus zwei getrennten Doppelspurrohren, 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.

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

Z CAB-Fahrerlaubnis

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.



Burgdorf

R Profil EBV O2

Gleise 6, 615, 616, 617, 626, 749 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Langenthal GB

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.

Zollikofen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Solange im Gleis 1 Fahrzeuge abgestellt sind, sind die Weichen 31 (Fahrweg links) und 71 (Fahrweg rechts) in Schutzstellung zur Strecke zu stellen und mittels Weicheneinzelschluss zu sichern.
Grund: starke Gefälle in alle Richtungen.

Strecke (Lausanne) – Dailens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F

ZR Zulassung von Fahrzeugen

Auf der Strecke (Lausanne) – Dailens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:

- Triebzüge der Bauart TGV 2N2.

Cossonay-Penthalaz

ZR Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand

Die Distanz zwischen den Gleisachsen der Gleise 7 und 8 (4.5 m) entspricht nicht dem im I-30111, **4.2** vorgeschriebenen Abstand ACTS. Beim Aufstellen von Wagen bzw. Verladearbeiten mit ACTS-Containern im Gleis 7, muss die EVU (z.B. Cargo) die Sicherung von Gleis 8 beim Fahrdienstleiter verlangen und deren Aufhebung nach Beendigung der Arbeiten zwingend zu veranlassen.

Dailens

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 3, 4 und 33 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Die Schweizerische Post benutzt werden (Anschlussgleis).

Vufflens-La-Ville

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 3, 4, **5, 23, ~~und 1355~~, 63, 73** dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit SEVA benutzt werden (Anschlussgleis).

201

(Lausanne) – **Cossonay-Penthalaz** – (Vallorbe) – (Frasne)

I-30121

202

(Vallorbe) – **Le Day** – (Le Pont)

Entwurf

Strecke Estavayer-le-Lac - Cugy

- R** Zufahrt zu Anschlussgleisen auf der Strecke «Siporex» (km 19.470) und «Sévaz» (km 20.030)

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.

Strecke Moudon – Ecublens-Rue

- R** Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «ATSA/Brillard-Fers» (km 37.204)

Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 37.204 (W111) darf nur von Moudon als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 111 ist in Dokumentation D MD.00 beschrieben.

Strecke Murten/Morat – Galmiz

- R** Zufahrt zu Nebengleisen auf der Strecke in Muntelier (km 79.133)

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.

Strecke Payerne – Grolley

- R** Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Tanklager Léchelles» (km 38.025)

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.

- R** Zufahrt zum Nebengleis auf der Strecke in der Haltestelle Cousset (km 31.609)

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.

Büren an der Aare

- Z** Bahnhof ohne Weichen

Fribourg/Freiburg

R Profil EBV O2

Gleise 8, 101, 202, 203, 204, 205, 310, 402, 403, 404 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Abstellen von Fahrzeugen

In den Gleisen **310 und** 402-404 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.

Kerzers

R Profil Rampengleis

Gleis 9 ist für Streckentriebfahrzeuge und vierachsige Reisezugwagen verboten.

Lyss

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.

Moudon

R Geltungsbereich der Räumungssignale

Bezeichnung	Standort	Gültig für
M1	Unterhalb Signal B	Ausfahrt aus den Gleisen 1 und 2 Richtung Ecublens-Rue

Palézieux

R Profil EBV O2

Gleise 6, 17 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Payerne

Z Abfahrerlaubnis

Gleise 6-10 Richtung Granges-Marnand und Cugy erhalten die Abfahrerlaubnis mit GSM-R.

Gleise 6-10 Richtung Corcelles-Nord und Corcelles-Sud erhalten die Abfahrerlaubnis durch den Stellwerkbeamten im Stellwerk 2 im Auftrag des Fahrdienstleiters.

R Geltungsbereich der Räumungssignale

Bezeichnung	Standort	Gültig für
M2	Zwischen den Gleisen 31 und 33	Ausfahrt aus den Gleisen 1, 17, 19, 20, 22, 23, 31 Richtung Corcelles
M3	Nahe Weiche 65	Ausfahrt aus den Gleisen 6 bis 10, D6, D7 und 35 Richtung Corcelles
M8	Zwischen den Gleisen 4 und 5 Seite Granges-Marnand	Ausfahrt aus den Gleisen 4 bis 10 Richtung BUe km 58.137 (Glatigny) und darüber hinaus
M9	Zwischen den Gleisen 2 und 3 Seite Granges-Marnand	Ausfahrt aus den Gleisen 1 bis 3 Richtung BUe km 58.137 (Glatigny) und darüber hinaus

Fdl Eingeschränkte Anwendung des Besetztsignals

Für die Gleise 6 bis 10 im Bahnhof Payerne ist die Anwendung der Funktion *Einfahrt in ein besetztes Gleis* verboten (= Besetztsignal beleuchten).

Yverdon-les-Bains

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von Neuchâtel	Gleis A5	Halt vor dem Zwergsignal 22D
	Gleis A6	Halt vor dem Zwergsignal 25D
	Gleis A7	Halt vor dem Zwergsignal 25C
von Lausanne	Gleis A4	Halt vor dem Zwergsignal 54A
	Gleis A5	Halt vor dem Zwergsignal 53A
	Gleis A6	Halt vor dem Zwergsignal 52A
	Gleis A7	Halt vor dem Zwergsignal 51A

R v_{\max}

Im Strassenbahnbereich gilt *Fahrt auf Sicht* mit v_{\max} 10 km/h.

R Profil EBV O2

Gleise 34, C1, C6, C7, C8, C9, C11, C20, D2-D8 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Strecke (Lausanne) – Dailens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F**ZR Zulassung von Fahrzeugen**



Auf der Strecke (Lausanne) – Dailens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:

- Triebzüge der Bauart TGV 2N2.

Chavornay**ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Gleise 91 und 94 sind für Wagen mit gefährlichen Gütern verboten.

Cornaux**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

Cossonay-Penthalaz**ZR Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand**

Die Distanz zwischen den Gleisachsen der Gleise 7 und 8 (4.5 m) entspricht nicht der in I-30111, **4.2** vorgeschriebenen Abstand ACTS. Beim Aufstellen von Wagen bzw. Verladearbeiten mit ACTS-Containern im Gleis 7, muss die EVU (z.B. Cargo) die Sicherung von Gleis 8 beim Fahrdienstleiter verlangen und deren Aufhebung nach Beendigung der Arbeiten zwingend zu veranlassen.

Dailens**ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Gleise 3, 4 und 33 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Die Schweizerische Post benutzt werden (Anschlussgleis).

Eclépens**ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Gleis 37 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Die Schweizerische Post benutzt werden (Anschlussgleis).

Neuchâtel

Z Abweichungen vom normalen Halteort

ICN in Doppeltraktion	von Yverdon-les-Bains, Gleise A4, A5	Halteort auf Höhe Gleissignal
	von Biel/Bienne, Gleis A4	Halteort auf Höhe Ausfahrtsignal

Neuchâtel-Serrières

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

in Gleis 3 sind Fahrten nur erlaubt, wenn in Gleis 2 (am schmalen Perron) kein Reisezug steht.

Z Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Für Reisende geöffnete Fahrzeuge dürfen auf dem Viadukt über die Serrières nicht anhalten.

Vufflens-La-Ville

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 3, 4, 5, 23, 55, 63, 73 und 13 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit SEVA benutzt werden (Anschlussgleis).

Yverdon-les-Bains

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von Neuchâtel	Gleis A5	Halt vor dem Zwergsignal 22D
	Gleis A6	Halt vor dem Zwergsignal 25D
	Gleis A7	Halt vor dem Zwergsignal 25C
von Lausanne	Gleis A4	Halt vor dem Zwergsignal 54A
	Gleis A5	Halt vor dem Zwergsignal 53A
	Gleis A6	Halt vor dem Zwergsignal 52A
	Gleis A7	Halt vor dem Zwergsignal 51A

R v_{max}

Im Strassenbahnbereich gilt *Fahrt auf Sicht* mit v_{max} 10 km/h.

R Profil EBV O2

Gleise 34, C1, C6, C7, C8, C9, C11, C20, D2-D8 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Lyss

R Profil EBV O2

Gleise 34, 64, 84, 94 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R v_{\max}

Ab Weiche 30 Richtung D1-D4 gilt v_{\max} 10 km/h.

Studen

Z Haltepunkt Studen

Ab den Gleisen 1 und 2 gelten für die Abfahrt von Reisezügen mit vorgeschriebenem Halt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

Zollikofen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Solange im Gleis 1 Fahrzeuge abgestellt sind, sind die Weichen 31 (Fahrweg links) und 71 (Fahrweg rechts) in Schutzstellung zur Strecke zu stellen und mittels Weicheneinzelschluss zu sichern.
Grund: starke Gefälle in alle Richtungen.

Entwurf

Strecke Spiez – Heustrich

ZR Selbstrettung Hondrichtunnel

Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111:

- Handlauf (ohne Alarmauslösung)
- Fluchtweg markiert
- Hilfsbeleuchtung / Dauerbeleuchtung

Strecke Spiez – Brig

Z Schlechte Adhäsionsverhältnisse

Wenn Lokführer schlechte Adhäsionsverhältnisse feststellen, melden sie dies dem Fahrdienstleiter. Dieser verständigt den Dispatcher.

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:

4-achsige Lok = 400 t 6-achsige Lok = 600 t

Sobald sich die Witterungsverhältnisse bessern, werden die EVU durch den Dispatcher entsprechend verständigt.

Strecke Reichenbach – Frutigen

R Anschlussgleis Wengi

Das Abstellen von Wagen im Streckengleis ist verboten.

Strecke Frutigen – Brig

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

- Züge mit elektrischer Vorspannlok
- Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen P, I, G, ...
- Fahrten der Unterhaltsdienste der Infrastruktur
- Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur
- Fahrten für Hilfeleistungen
- Einsatz und Übungsfahrten des LRZ.

Strecke Goppenstein – Hohtenn

ZR Selbstrettung Mittelgrabentunnel II und Hohtenntunnel

Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111:

- Handlauf (ohne Alarmauslösung)
- Fluchtweg markiert
- Hilfsbeleuchtung / Dauerbeleuchtung
- Querverbindung zum anderen Streckengleis.

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.

Eine allfällig vorgeschriebene *Fahrt auf Sicht* darf erst aufgehoben werden, wenn

- die Freigabe beider Streckengleise durch die Interventionsdienste erfolgt, *oder*
- der Lokführer der alarmauslösenden Fahrt bestätigt, dass keine Personen den Zug verlassen haben.

Strecke Goppenstein – Brig

Z Brandausbruch am Bahnkörper

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.

Ausserberg

R Gleisbögen mit Radien < 135 m

Gleise 4, 5: minimaler Radius = 123 m

Blausee-Mitholz

R Abstellen von Fahrzeugen

Müssen Wagen im Hauptgleis abgestellt werden, so sind diese durch Bedienen von Feststellbremsen gegen Entlaufen zu sichern. Im oder vor Gefälle sind zudem die Vorgaben gemäss FDV zu beachten.

R Rangierfahrten aus Gleis 8 und 9

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

Frutigen

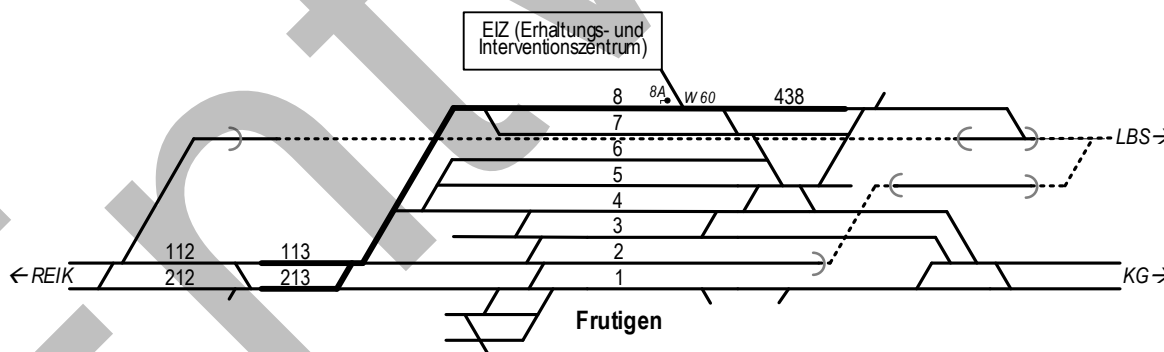
ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangiebewegungstartenden Zuges als Rangierbewegung

~~Die Abfahrt eines startenden Zuges ab den Gleisen 8 und 981-983 erfolgt bis zum Signal D8 als Rangierbewegung. Gleise 8 und 981-983 als Rangierbewegung bis zum Signal D8.~~

Z Gleis 8 – 438

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.

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 Rangierfahrt mit Schritttempo von Gleis 438 nach Gleis 8 - 113/213 zugelassen.



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, 971 und 983) ist v_{max} 5 km/h zulässig.

Goppenstein

ZR Abstellen von Fahrzeugen

In Gleis A85, A84 und A93-A83 dürfen Autotunnelzüge bis max. 590t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe direkt am Prellbock abgestellt werden. Es ist als Zug- oder Rangierfahrt bis an den Prellbock zu fahren.

ZR Profil Rampengleis

Gleise A84, A85 und A93 sind nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen
- Autotunnelzüge.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

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:

- bei Abweichungen vom Sollfahrplan (vorzeitiges / verspätetes Verkehren)
- an Verkehrstagen mit Verkehren von > 4 Autotunnelzügen pro Std/Richtung
- bei Verladeproblemen (Grossraumfahrzeuge, Pannenfahrzeuge etc.).

Die temporäre Meldung kann für einen oder mehrere Züge verlangt werden und ist gegenseitig abzusprechen.

Gümligen

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 *Halt* zeigenden Signalen stattfinden.

Gwatt

R Rangierbewegungen 4 – 34

Rangierbewegungen von Gleis 4 nach 34 und umgekehrt müssen bei dunkelgeschalteten Zwergsignalen ausgeführt werden.

Heustrich

ZR ~~Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung eines startenden Zuges als Rangierbewegung~~

~~Die Abfahrt eines startenden Zuges ab den Gleisen 1 und 9 erfolgt bis zum Signal H491 als Rangierbewegung. Gleise 1 und 9 als Rangierbewegung bis zum Signal H491.~~

Hohtenn

ZR **Abstellen von Fahrzeugen**

In Gleis 61 dürfen Autotunnelzüge bis max. 590t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe direkt am Prellbock abgestellt werden. Es ist als Rangierfahrt bis an den Prellbock zu fahren.

ZR **Profil Rampengleis**

Gleis 1 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen
- Autotunnelzüge
- Ladungen des kombinierten Verkehrs mit 4m-Profil (max. P80/405 - C80/405 - NT70/396)
- Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

Kandersteg

ZR **Abstellen von Fahrzeugen**

In Gleis 13, 14, 15, 56 und 57 dürfen Autotunnelzüge bis max. 590t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe direkt am Prellbock abgestellt werden. Es ist als Zug- oder Rangierfahrt bis an den Prellbock zu fahren.

ZR **Profil Rampengleis**

Gleise 7, 45, 56 und 57 sind nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen
- Autotunnelzüge
- nur Gleise 7 und 45: Ladungen des kombinierten Verkehrs mit 4m-Profil (max. P80/405 - C80/405 - NT70/396).

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

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:

- bei Abweichungen vom Sollfahrplan (vorzeitiges / verspätetes Verkehren)
- an Verkehrstagen mit Verkehren von > 4 Autotunnelzügen pro Std/Richtung
- bei Verladeproblemen (Grossraumfahrzeuge, Pannenfahrzeuge etc.)

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/aus Gleis 25 und allenfalls bei Störungen gestattet. Der Rangierleiter hat den Fahrweg nach/via Gleis 25 explizit zu verlangen.

Lalden

R **Gleisbögen mit Radien < 135 m**

Gleise 4, 5: minimaler Radius = 99 m

Spiez

Z **Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln**



Begriff *Halteort*

Bedeutung Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln

R **Gleisbögen mit Radien < 135 m**

Weiche 817 – Gleise 855 - 858: minimaler Radius = 100 m

R **Profil EBV O2**

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R **Verlangen von Rangierfahrstrassen im Bereich Werkstätte**

Rangierfahrstrassen von, nach und innerhalb der Werkstätte sind beim Koordinator Werkstätte, Telefon 058 327 3734 (GSM-R Kurzwahl 1313) zu verlangen. Der Koordinator fordert die Rangierfahrstrasse beim Fahrdienstleiter an.

Entwurf

Strecke Interlaken Ost – Interlaken West

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

- An gleicher Stelle dürfen höchstens zwei Triebfahrzeuge mit einer Meterlast von mehr als 5,3 t/m verkehren.
- Zwischen einzelnen Wagen nach D3 muss ein Abstand von ca. 80 m ohne Wagen nach D3 eingehalten werden.

Strecke Interlaken Ost – Spiez

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

- ICN dürfen nur in Einfachtraktion verkehren.
- ICE4 (BR 412/812) dürfen nur nach Zugreihe A verkehren.

Strecke Spiez – Zweisimmen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

- Höchstens 3 Triebfahrzeuge pro Zug/Rangierbewegung zulässig.
- Streckenklasse D2: zulässig.
- Streckenklasse D3: nur 1 Wagen pro Zug/Rangierbewegung zulässig.

Interlaken Ost

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»

Übergangspunkte sind:

- Bahnhof ↔ Güteranlage: Weiche 26 für Gleis 324, Weiche 28 für Gleis 333
- Güteranlage ↔ Werkstätte: Bahnübergang Geissgasse

R Rangierbewegungen nach und von der Werkstätte Bönigen

Fahrzeugüberführungen nach der Werkstätte Bönigen werden im Gleis 9 (Areal Werkstätte Bönigen) abgestellt:

- 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.

Fahrzeuge ab der Werkstätte Bönigen dürfen unter Beachtung der Weichenstellungen bis vor den Bahnübergang Geissgasse vorgezogen werden.

R Strassenbahnbereich

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 gemäss FDV R 300.2, Ziffer 2.8.2 signalisiert. Diese Signale bilden zugleich die Grenzen des Strassenbahnbereichs, wobei das Signal in der Gegenrichtung das Endsignal bedeutet.

Im Strassenbahnbereich gilt *Fahrt auf Sicht* v_{\max} 10 km/h.

R Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge Werkstätte Bönigen

Das Befahren der Weichen 4 und 8 in Lage links ist für den TGV verboten.

Interlaken West

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.

Spiez

Z Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln



Begriff *Halteort*

Bedeutung Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln

R Gleisbögen mit Radien < 135 m

Weiche 817 - Gleise 855 - 858: minimaler Radius = 100 m

R Profil EBV O2

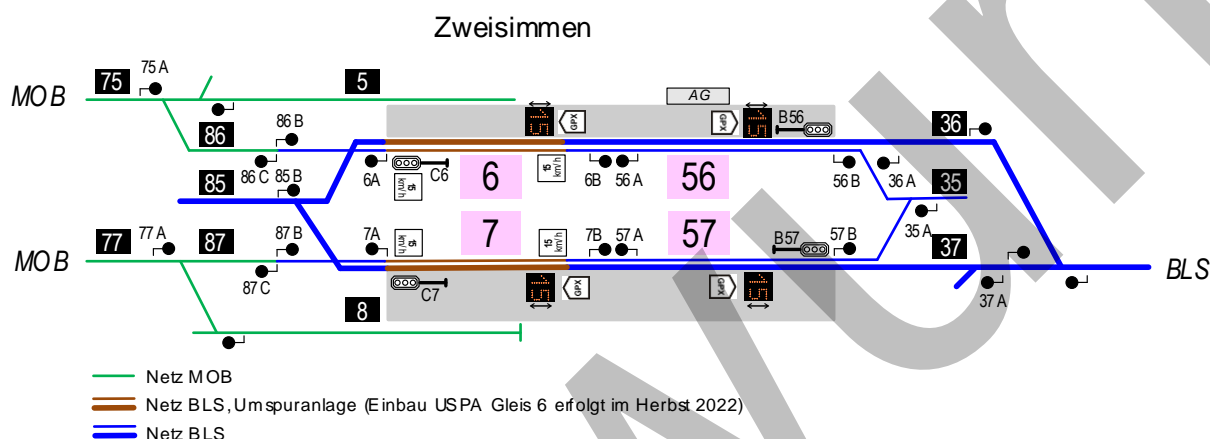
Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Verlangen von Rangierfahrstrassen im Bereich Werkstätte

Rangierfahrstrassen von, nach und innerhalb der Werkstätte sind beim Koordinator Werkstätte, Telefon 058 327 3734 (GSM-R Kurzwahl 1313) zu verlangen. Der Koordinator fordert die Rangierfahrstrasse beim Fahrdienstleiter an.

Zweisimmen

Bereich



ZR Sicherungsanlage / Infrastrukturanlage

Der Bahnhof Zweisimmen umfasst je eine Sicherungsanlage der BLS für den Normalspur- und 4-Schienenbereich inklusive Meterspur-Stumpengleis 35 sowie der MOB für den Meterspurbereich. Die Stellwerkbedienung erfolgt durch die jeweiligen Fahrdienstleiter BLS/MOB.

Die Netz- und Stellwerkgrenzen BLS/MOB befinden sich:

- bei den Zwergsignalen 86B / 86C (fiktives Grenzgleis 86)
- bei den Zwergsignalen 87B / 87C (fiktives Grenzgleis 87).

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Normalspurfahrzeuge:

Das Befahren der Umspuranlage mit dem Schneepflug ist untersagt.

Meterspurfahrzeuge:

Das Befahren der Umspuranlage ist nur für folgende Fahrzeuge gestattet:

- umspurende Fahrzeuge der Goldenpass Express-Züge
- Triebfahrzeuge der Goldenpass Express-Züge (Lok8000)
- Lok Gem 2502 - 2504 und Wagen ohne Vorrichtung für Zahnradbetrieb der Bau- und Unterhaltsdienste.

ZR v_{\max}

Über die Umspuranlage gilt v_{\max} 15 km/h. Die v_{\max} ist mit Geschwindigkeitstafeln gemäss FDV R 300.2, Ziffer 2.3.5 signalisiert und wird bei signalmässigen Zugfahrten durch die Zugbeeinflussung wie folgt überwacht:

- bei allen einfahrenden Zügen aus beiden Richtungen
- bei ausfahrenden Zügen nach MOB ab dem Ausfahrtsignal.

ZR **Zahnrad-Verbotstafel**Begriff *Halt*

Bedeutung Halt für Fahrzeuge mit Zahnrad

ZR **Zonensignale**

Die 4-Schienen Gleise 6, 7, 56 und 57 verfügen über umschaltbare Fahrleitungszonen. Der Schaltzustand 900 V, Gleichstrom wird wie folgt angezeigt:



Ziffer Stromsystem

Bedeutung 1- bis 1500 Volt, Gleichstrom

Z **Halteort für Goldenpass Express-Züge GPX**Begriff *Halteort*

Bedeutung Halteort für Goldenpass Express-Züge GPX

R **Indirekt geführte Rangierfahrten mit umzuspurenden Fahrzeugen von Normal- auf Meterspur**

Der Rangierleiter hat die indirekt geführte Rangierfahrt während dem Umspurvorgang vom Perron aus zu führen. Der Aufenthalt auf dem Fahrzeug ist erst nach dem erfolgreichen Umspuren gestattet.

R **Rangierbewegungen auf die Strecke**

Rangierbewegungen auf die Strecke der MOB ab Anlagenteil BLS sind verboten.

R **Sichern der abgestellten Fahrzeuge**

Gleis 85 weist teilweise eine Neigung bis 46 ‰ auf. Abgestellte Fahrzeuge sind gemäss FDV R 300.4, Ziffer 1.7.2 in jedem Fall zusätzlich zur erforderlichen Mindestfesthaltekraft mit einem Hemmschuh zu sichern. Dies gilt auch, wenn Fahrzeuge aufgrund ihrer Länge über das Zwergsignal 85B abgestellt werden.

Fdl **Kommunikation Fahrdienstleiter BLS - Lokführer/Rangierleiter MOB**

Die Lokführer und Rangierleiter der MOB sind nicht über GSM-R erreichbar. **Dasie PersonalMitarbeiter** verfügte über tourenbezogene Mobiltelefone.

Fdl Sichern bei Abgabe Sammelformular Befehle 5, 6 und 9

Die Bestimmungen der I-30111, Kapitel 1.32, Ziffer 34.1.5 gelten durch die Zusammenarbeit mit dem Fahrdienstleiter MOB als erfüllt.

Fdl Übermittlung Sammelformular Befehle 5, 6 und 9

Für die Übermittlung an den Lokführer ist der Fahrdienstleiter mit der gestörten Infrastrukturanlage zuständig. Die Abgabe kann gemäss FDV R 300.3, Ziffer 6.2.3 delegiert werden.

Entwurf

Entwurf

Strecke Holligen – Belp – Thun

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

- ICE4 (BR 412/812) dürfen nur nach Zugreihe A verkehren.
- RABe 528 dürfen maximal in Dreifachtraktion verkehren.

Bern Weissenbühl

ZR Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

Gleise 703 und 704 als Rangierbewegung bis zum Signal H732.

Seftigen

Z Bahnhof ohne Weichen

Thurnen

Z Bahnhof ohne Weichen

Uetendorf

R Profil EBV O2

Gleis 6 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Entwurf

Strecke Fanelwald – Marin-Epagnier

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.

Ins

ZR Profil EBV O2

Gleis 1 ist für Profil EBV O2 verboten.

Kerzers

R Profil Rampengleis

Gleis 9 ist für Streckentriebfahrzeuge und vierachsige Reisezugwagen verboten.

Müntschemier

R Rangierbewegungen mit Zweiwegefahrzeugen

In den Gleisen (3/4) – 43 – 33 sind Zweiwegefahrzeuge freigegeben.

Neuchâtel

Z Abweichungen vom normalen Halteort

ICN in Doppeltraktion	von Yverdon-les-Bains, Gleise A4, A5	Halteort auf Höhe Gleissignal
	von Biel/Bienne, Gleis A4	Halteort auf Höhe Ausfahrtsignal

Niederbottigen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 602 und 603 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).

Vorschriften für den Rosshäuserntunnel Rosshäusern (exkl.) – Gümmenen (exkl.)

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15 (Bsp.: 9.2 = Referenz zu R 300.9, Ziff. 2).

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.

9.13 Gefährdungen und Unfälle

Grundausrüstung für die Selbstrettung

- Handlauf (ohne Alarmauslösung) mit Dauerbeleuchtung
- Fluchtweg markiert
- Notausstieg (dauerbeleuchtet) mit manuellem Schiebeter und Personenlift in der Tunnelmitte
- Beidseitig durchgehendes und begehbare Bankett
- Notrufsäulen bei den Tunnelportalen sowie beim Notausstieg

Offenes Schiebeter Notausstieg gegen die Fahrbahn (Tunnelalarm Türüberwachung)

Der Tunnelalarm wird beim Fahrdienstleiter auf dem ZKE-Terminal angezeigt. Sofortmassnahmen gemäss I-30111, [9.13](#).

Vorgehen, wenn kein Unterhaltspersonal vor Ort ist:

Der Fahrdienstleiter:

- erteilt den Fahrten im betroffenen Abschnitt *Fahrt auf Sicht*

- gibt dem Lokführer des nächsten geeigneten Zuges oder der nächsten Rangierbewegung den Auftrag zur Kontrolle des Schiebetors.

Der Lokführer:

- hält beim Notausstieg an
- erkennt allfällige Personen
- schliesst das Schiebetor und informiert den Fahrdienstleiter.

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 *Fahrt auf Sicht*. Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit *Befehl 6*.

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 *Befehl 5*.

Entwurf

Strecke Reichenbach – Frutigen

R Anschlussgleis Wengi

Das Abstellen von Wagen im Streckengleis ist verboten.

Frutigen

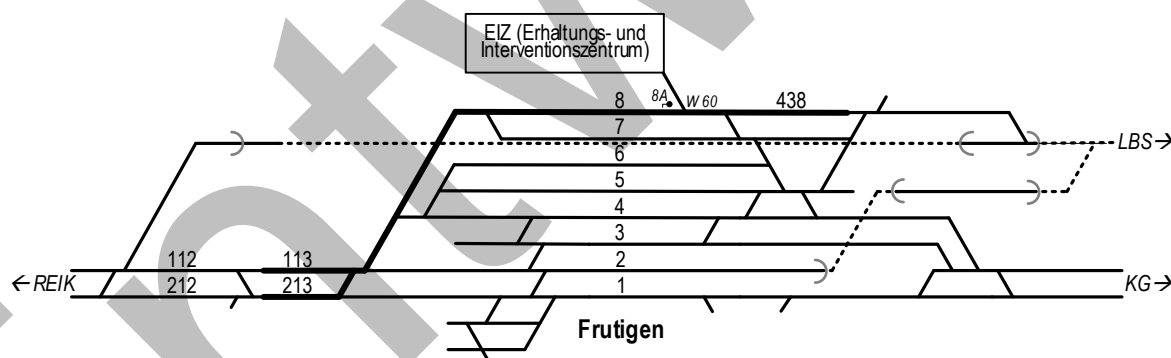
ZR Abfahrt ~~ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung eines startenden Zuges als Rangierbewegung~~

~~Die Abfahrt eines startenden Zuges ab den Gleisen 8 und 981-983 erfolgt bis zum Signal D8 als Rangierbewegung. Gleise 8 und 981-983 als Rangierbewegung bis zum Signal D8.~~

Z Gleis 8 – 438

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.

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 Rangierfahrt mit Schritttempo von Gleis 438 nach Gleis 8 - 113/213 zugelassen.



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.

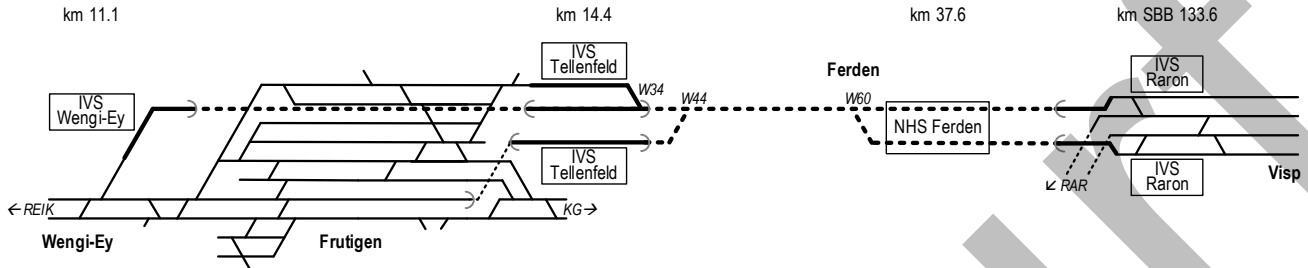
R v_{\max} Hallen Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ)

In der Halle Erhaltung (Gleise 963, 964 und 965) sowie in der Halle Intervention (Gleise 972, 971 und 983) ist v_{\max} 5 km/h zulässig.

Vorschriften für die Lötschberg-Basisstrecke (LBS) Wengi-Ey (exkl.) / Frutigen (exkl.) – Visp (exkl.)

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15 (Bsp.: 1.2 = Referenz zu R 300.1, Ziffer 2)

1.2 Die Lötschberg-Basisstrecke (LBS)



Der Perimeter der LBS umfasst die Strecke zwischen den optischen Signalen in Wengi-Ey, Frutigen und Visp.

Ort	Signalbezeichnung	km-Angabe
Wengi-Ey	S710	km 10.933
Frutigen	F514	km 14.278
	F614	km 14.930
Visp	A389, A489	SBB km 133.150

1.4.6 Technische Werte für die LBS

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	22806

ETCS Level Übergänge

Bereich	Level-Übergang (CAB-Anfang- / CAB-Ende-Tafel)
Wengi-Ey	km 11.268
Frutigen	km 14.378
	km 14.555
Visp	km 49.535 (Gleis 389, Oströhre)
	km 49.591 (Gleis 489, Weströhre)

2.6.2 ETCS Haltsignal

Die ETCS Haltsignale sind wie folgt signalisiert:

Der Pfeil des ETCS Haltsignals zeigt auf das zugehörige Gleis.



Begriff *ETCS Haltsignal*

Bedeutung Bei fehlender CAB Fahrerlaubnis Halt vor dem ETCS Haltsignal

Zielpunkt einer

- Rangierbewegung ausserhalb von Rangierbereichen oder

- Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible»

2.6.6 Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal



Begriff *Weiche in gerader Stellung*

Bedeutung Fahrt über den geraden Zweig

5.1 Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Verboten für:

- Fahrzeuge mit einem äusseren Radsatzabstand von < 4 m.

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

- Züge mit elektrischer Vorspannlok

- Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen P, I, G, ...

- Fahrten der Unterhaltsdienste der Infrastruktur

- Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur

- Fahrten für Hilfeleistungen

- Einsatz und Übungsfahrten des LRZ.

5.1.3 Einreihen der Triebfahrzeuge

Die EVU regeln die Bedingungen für das Einreihen der Triebfahrzeuge in ihren Betriebsvorschriften.

5.1.3 Einschränkungen bei Zügen mit mehreren gehobenen Stromabnehmern

Für das Befahren der LBS gelten folgende Einschränkungen:

- v_{\max} 250 km/h mit maximal 2 Stromabnehmern mit einem Abstand > 180 m

- v_{\max} 200 km/h mit maximal 2 Stromabnehmern mit einem Abstand > 15 m

- v_{\max} 160 km/h mit maximal 4 Stromabnehmern mit einem Abstand > 15 m

- v_{\max} 125 km/h mit maximal 2 benachbarten Stromabnehmern mit einem Abstand < 15 m.

5.1.3 Indirekt geführte Züge

Bei indirekt geführten Zügen darf die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand höchstens 70 Meter betragen.

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.

Information ZLO	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
$V_{opt} = xx \text{ km/h}$	Vorgegebene Geschwindigkeit annehmen. Bei Verzögerung: - Bei einer Bergfahrt genügt es die Zugkraft abzuschalten - Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen
$V_{opt} = 0$	Zug anhalten - Bei einer Bergfahrt genügt es die Zugkraft abzuschalten - Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen
$V_{opt} = END$	Zug wieder entsprechend Vorgabe fahren

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.

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 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 Wechsel nach L2-TR anstatt L2-FS zur Folge hat.

6.4.8 Langsamfahrstellen im Übergangsbereich

Die verminderte Geschwindigkeit ist auf Abschnitten mit Führerstandsignalisierung und im Übergangsbereich gemäss FDV anzuordnen und im RBC einzugeben.

Eingabebereich ausserhalb der Abschnitte mit Führerstandsignalisierung:

Bereich	Eingabebereich
Frutigen / Wengi-Ey	ab/bis Streckengleis 109/209, km 9.108
Visp	ab/bis Gleis 75/76, km 137.291

7 Anlage 1, Ziffer 4.2.7

Halteort für Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV)



Begriff *Halteort*

Bedeutung Halt für Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV)

Standort	Gleis	Signal	km
Frutigen	2	E432	14.138
	3 – 8	E435 – 438	14.116
Visp	154 – 156 und 147	D154 – 156 und D147	134.530

Unmittelbar nach dem Halt bei der RV-Tafel hat der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung in den Level 0 / 1 zu verbringen und dem Fahrdienstleiter die Fahrbereitschaft zu melden.

Züge, die in der Betriebsart RV in Richtung Engstligentunnel fahren, halten gemäss dem DMI an (Bremszielpunkt 0). Im Engstligentunnel sind keine Halteorttafeln für Züge in der Betriebsart RV angebracht.

9.2 Kernprozess Störungen

Störungen an Bahntunnelort

Ist das Bahntunnelort gestört, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer quittungspflichtig Halt vor dem Bahntunnelort (km-Angabe) zu übermitteln und den Lokführer zu beauftragen eine Profilkontrolle durchzuführen. Die Fahrt im Gleisabschnitt mit dem Bahntunnelort erfolgt in der Betriebsart „On Sight“ (OS).

Störungen an Schiebetoren

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 ~~einen~~ anwesendens Fachdienstmitarbeiterpersonal oder durch den Lokführer eines geeigneten Zuges manuell zu öffnen und wieder zu schliessen.

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.

9.12 Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss

Die Einfahrt in die LBS mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.

Müssen auf der LBS am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, ist die Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (FDV R 300.9, Ziffer 12.3.4) zugelassen.

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.

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 Alarmierung kann auch mündlich durch den Besucherführer oder Personal vor Ort erfolgen.

Der OTB löst den Alarm «Brand im Dienststollen und VSM» gemäss CL-T 303 aus und verständigt den Fahrdienstleiter.

Der Fahrdienstleiter löst auf den Gleisen 726 – 730 ein Alarm Ereignis (AE) «Flucht aus VSM (Versuchsstrecke MITH)» aus.

Das weitere Vorgehen richtet sich nach den Betriebsführungsprozessen LBS.

Gefahr vermindern

Geschwindigkeitsreduktion bei Brandausbruch

Bei Vermutung eines Brandes im Zug darf mit v_{\max} 80 km/h bis zum nächsten Halteort gefahren werden.

Halteorte im Ereignisfall

Reisezüge

In Brand geratene Reisezüge halten in der IVS Tellenfeld (km 14.4) bzw. der IVS Raron (km 133.6) oder in der NHS Ferden (km 37.6) an.

Züge der Rollenden Landstrasse (RoLa)

Bei einem Brand in einem Begleitwagen ist sofort, wenn möglich bei einem Fluchtstollen (ca. alle 330 m), anzuhalten.

Bei einem Brand auf einem NT-Wagen ist gemäss «Übrige Züge» vorzugehen.

Übrige Züge

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 Fahrdienstleiter haben nordwärts fahrende Güterzüge in die IVS Wengi-Ey (km 11.1) zu fahren.

9.14 Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis auf der Lötschberg-Basistrecke

Freilegen der Strecke im Ereignisfall

Weiterfahrt der Züge bis Leuk bei Räumung der LBS

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 Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Leuk verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnummer wird verzichtet.

Alarm Grossereignis (AGE)

Der Fahrdienstleiter löst Alarm Grossereignis auf der LBS insbesondere im Brandfall, bei Entgleisung oder einem Zusammenstoss aus.

Züge, die am Ereignisort vorbeigefahren sind, verlassen die LBS vorwärts in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).

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).

Alarm Ereignis (AE)

Der Fahrdienstleiter löst Alarm Ereignis auf der LBS insbesondere bei Störungen an der Sicherungsanlage oder an Fahrzeugen, wenn die Weiterfahrt verhindert ist, aus.

Züge, die am Ereignisort vorbeigefahren sind, verlassen die LBS vorwärts in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).

Für Züge, die gegen den Ereignisort fahren, werden keine weiteren Zugfahrstrassen eingestellt. Die Züge verlassen die LBS wie folgt:

Alle, ausser Güterzüge:

Reisezüge, Dienstzüge der Infrastruktur, Lokzüge, Probe- und Messzüge sowie Leermaterialzüge werden grundsätzlich gewendet (Führerstandwechsel) und verlassen die LBS in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).

- 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».

Güterzüge:

Güterzüge sowie Züge ohne funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung am Zugschluss verlassen die LBS in der Betriebsart «Reversing» (RV).

- Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer protokollpflichtig über Langsamfahrstellen < 80 km/h und quittungspflichtig über aktive Schutzstrecken.
- Der Fahrdienstleiter stellt Rückwärtszugfahrstrassen manuell ein.

Reisezüge ohne Betriebsbewilligung für Rettungszwecke

Nach Auslösen von «Alarm Grossereignis» dürfen für Rettungszwecke Reisezugwagen, Triebwagen und Triebzüge eingesetzt werden, die im normalen kommerziellen Betrieb nicht zugelassen sind, wenn folgende Anforderungen erfüllt sind:

- An der Spitze und am Schluss befindet sich ein Fahrzeug mit funktionierender und auf der LBS zugelassener ETCS-Ausrüstung.
- Nach Möglichkeit sollen die Reisenden über eine Lautsprecheranlage vom Fahrpersonal informiert werden können.

Entwurf

Vorbemerkung

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

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15 (Bsp: 3.2 = Referenz zu R 300.3 Ziffer 2).

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.

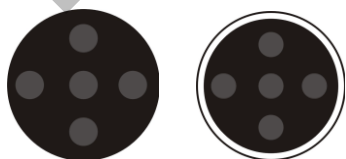
2.2.8 Signale für den Strassenbahnbetrieb

Strassenbahnbereiche werden auf der Strecke und in Bahnhöfen mit Signalen für Strassenbahnbereich gekennzeichnet.

In Hitzkirch und Mosen in Fahrrichtung Lenzburg – Luzern sowie in Hochdorf, Schönau und Boniswil in Fahrrichtung Luzern – Lenzburg sind keine Vorsignale vorhanden.

Grundsatz

- Strassenbahnsignale gelten für Züge und Rangierbewegungen.
- Das Signalbild der Strassenbahnsignale zeigt eine Lichtreihe von 3-5 Lampen und kann mit reflektierendem Kreis gekennzeichnet werden. Strassenbahnsignale werden mit Buchstaben und Ziffern bezeichnet.
- Die Strassenbahnsignale signalisieren ausser im Störfall *Halt* oder *Fahrt*.

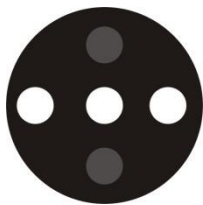


Ein Strassenbahnsignal kann folgende Bilder zeigen:

- *Halt*
- *Fahrt*
- *Vorsicht*
- *Ausser Betrieb*

- Strassenbahnsignal mit weiss reflektierendem Kreis stehen zusätzlich mit der Stellwerkanlage in Abhängigkeit
- Strassenbahnsignale ohne weiss reflektierenden Kreis zeigen nur die Bahnphase der dazugehörigen Verkehrsregelungsanlage an und stehen in keiner Abhängigkeit mit dem Stellwerk
- Das Strassenbahnsignal gibt dem Lokführer Auskunft über die Stellung der Signale für den Strassenverkehr. Gegenseitige feindliche Fahrten werden durch die Verkehrsregelungsanlage ausgeschlossen
- Die Sicherheit ist gleich wie im Strassenverkehr (technische Sicherheit)
- Bei Störungen der Verkehrsregelungsanlage erfolgt deren Ansteuerung nicht automatisch.

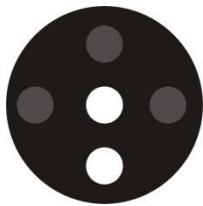
Signalbegriffe



Begriff *Halt*

Bedeutung Halt vor dem Signal

Beziehung zu anderen Signalen
Im permanenten Betrieb zeigen die Signale für den Strassenverkehr in der Regel grün.
Im situativen Betrieb zeigen die Signale für den Strassenverkehr dunkel.



Begriff *Fahrt*

Bedeutung Fahrt

Beziehung zu anderen Signalen
Die Signale für den Strassenverkehr zeigen rot.

Im Störfall (gestörte Verkehrsregelungsanlage, Spannungsausfall, etc.) können die folgenden Signalbilder angetroffen werden:

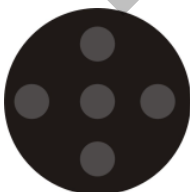


blinkend

Begriff *Vorsicht*

Bedeutung Fahrt mit Vorsicht

Beziehung zu anderen Signalen
Die Verkehrsregelungsanlage ist gestört



dunkel

Begriff *Ausser Betrieb*

Bedeutung Fahrt mit Vorsicht

Beziehung zu anderen Signalen
Die Verkehrsregelungsanlage ist ausser Betrieb

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

2.5.4 Merktafel für fehlendes Vorsignal zu einem Hauptsignal



563

Begriff

Fehlendes Vorsignal zum Hauptsignal

Bedeutung

In Bremswegentfernung folgt ein Hauptsignal. Am Hauptsignal ist Halt zu erwarten.

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 haltende Züge abgestimmt.

Ausnahmen:

- Hochdorf Schönau (Fahrrichtung Lenzburg – Luzern) Durchfahrt möglich (ausser mit RABe 520 geführte Züge)
- Baldegg Kloster (beide Fahrrichtungen) Durchfahrt möglich.

4.1.5 Rangierbewegungen in Bahnhöfen

Auf den Bahnhöfen Baldegg (Seite Luzern), Beinwil am See (Seite Lenzburg), Birrwil (Seite Luzern) und Seon (Seite Lenzburg) dürfen Rangierbewegungen mit Zustimmung des Fahrdienstleiters ohne Fahrordnung bis zum Rangierhaltsignal rangieren.

4.1.7 Abstellen von Fahrzeugen

Beinwil am See

Beim Abstellen von Zügen und Zugteilen sowie Einzelwagen sind als Massnahme gegen das Entlaufen in den nachfolgenden Gleisen mindestens die dem angegebenen Gefälle entsprechenden, von der Luftbremse unabhängigen, Bremsmittel zu verwenden.

Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
2	7	Birrwil
41	9	Birrwil

4.2.4 Zustimmung zur Rangierbewegung Gleis 58

Lenzburg

Rangierbewegungen von und nach Gleis 58 müssen in jedem Fall durch den Rangierleiter beim Fahrdienstleiter angefordert werden. Der Fahrdienstleiter stellt den Fahrweg ein und erteilt die Zustimmung zur Fahrt mündlich. (Weiche 63 ist im Stellwerk zentralisiert jedoch nicht mit Zwergsignalen ausgerüstet).

4.2.7 Rangierbewegungen im Strassenbahnbereich bzw über Bahnübergänge

Grundsätzlich wird die erforderliche Zustimmung vom Fahrdienstleiter unabhängig der Anzeige der Strassenbahnsignale erteilt.

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 *Fahrt* zeigende Strassenbahnsignal feststellen, dass die Bahnübergangs- oder Verkehrsregelungsanlage eingeschaltet ist, darf der Bahnübergang mit *Fahrt auf Sicht* gemäss FDV R 300.4 Ziffer 2.7.1 befahren werden.

5.1.3 Einreihung der Triebfahrzeuge

Waldibrücke (inkl.) – Lenzburg (inkl.)

Das Spitzenfahrzeug muss mit betriebsfähigem ZUB/ETM bzw. SIGNUM/ETM ausgerüstet sein, da in der Aussenanlage generell Eurobalisen eingesetzt sind.

Triebfahrzeuge sind nur in einfacher Traktion oder als zwei zusammengekuppelte Triebfahrzeuge zugelassen.

Ausnahmen:

- Einsatz von nicht mit ETM ausgerüsteten Fahrzeugen für Arbeitsstellen bzw. Unterhalt auf gesperrten Gleisen. Diese können auch in Schleppfahrt bis zum Nachbarbahnhof überführt werden
- Bei Hilfeleistungen alle SBB-Triebfahrzeuge.

In diesen Fällen sind Situationen gemäss Ziffer 9.10 zu erwarten.

Streckeneinschränkungen (Lichtraumprofil)

Zugelassen sind:

Waldibrücke (exkl.) – Hitzkirch (inkl.)

Personenverkehr: Reisezugwagen ohne öffnungsfähige Fenster.

Seitlich öffnungsfähige Schiebefenster (z.B. RBDe 560 Trieb- und Steuerwagen) gelten als Fahrzeuge ohne öffnungsfähige Fenster.

Güterverkehr: alle Fahrzeuge ohne seitliche Lademassüberschreitung

Hitzkirch (exkl.) – Lenzburg Gleis 7

Sonderprofil Seetal

Es sind nur Fahrzeuge zugelassen, die das Sonderprofil Seetal einhalten.

Verkehr SBB: RABe 520

Ausnahmen, mit *Befehl 6*

Hilfeleistungen: alle SBB-Triebfahrzeuge und dazu benötigte Fahrzeuge

Unterhaltsdienst: Fahrzeuge für Arbeitsstellen bzw. Unterhalt.

Das Hinauslehnen und die Fahrt auf Trittbrettern sind verboten.

5.1.4 Profil EBV O2

Lenzburg

Gleis 58 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

5.3.7 v_{\max}

Im Strassenbahnbereich gilt mit *Fahrt auf Sicht* v_{\max} :

- 40 km/h für die mit RABe 520 geführten Züge und Rangierbewegungen
- 10 km/h für die übrigen Züge und Rangierbewegungen.

6.3 Abfahrt

Abfahrprozess beim Strassenbahnsignal

Bei der Abfahrt gilt die durch das Strassenbahnsignal signalisierte *Fahrt* bis zum nächsten Strassenbahnsignal bzw. zum Ausfahrtsignal. ~~(dazwischen können Kontrolllichter vorhanden sein).~~

Zeigt das Strassenbahnsignal *Fahrt*, darf bei fehlender Sicht auf das Ausfahrtsignal oder bei Halt zeigendem Ausfahrtsignal bis zum nächsten *Halt* zeigenden Signal gefahren werden.

Abfahrprozess bei Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel

- der Lokführer oder der Rangierleiter melden 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.

6.5.2 Halteort

- RABe 520, RBDe 560/562/568 ohne Zwischenwagen halten bei der Zuglängentafel, wo diese fehlt: Ende Perron.
- Übrige Formationen/Züge: Mit und ohne Zuglängentafel
Zugspitze generell ca. 10 m vor Ende Perron. Damit wird der Standort der Eurobalise 13 m vor dem Perronende berücksichtigt.

6.5.4 Einfahrt in ein besetztes Gleis in den Bahnhöfen von Waldibrücke (inkl.) bis Lenzburg (exkl.)

Wo die besetzte Einfahrt nicht mittels Besetztsignal angeordnet werden kann, können die im I-30111 festgelegten Distanzen nicht eingehalten werden. Das Hindernis kann bereits nach der ersten Weiche stehen. Der Fahrdienstleiter verständigt den Lokführer in diesen Fällen mit *Befehl 5*.

9 Störungen

Grundsatz für die Strecke Eschenbach – Lenzburg

In Bezug auf das Sicherungsanlagenkonzept und auf die am Bildschirm des Fahrdienstleiters fehlende Information der Strassenbahnsignale, sowie der Bahnübergangs- und Verkehrsregelungsanlagen, werden allfällige Verständigungen / Befehle des Fahrdienstleiters ohne Sicherheitsmassnahmen betreffend dieser Anlage erteilt.

In folgenden Fällen sind die Bahnübergangs- bzw. Verkehrsregelungsanlagen als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten:

- bei Vorbeifahrt an *Halt* zeigenden Hauptsignalen- bzw. Strassenbahnsignalen
- bei Vorbeifahrt an *Halt, Vorsicht* oder *Ausser Betrieb* zeigenden Strassenbahnsignalen
- bei einem Halt resp. einer durchschnittlichen v_{\max} von unter 30 km/h zwischen Deckungssignal, Zugbeeinflussung und Bahnübergangsanlage
- bei Rangierbewegungen.

9.7.2 Strassenbahnsignal geht nicht auf Fahrt

Strassenbahnsignal mit weissem reflektierendem Kreis

Zeigt das Strassenbahnsignal mit weissem reflektierendem Kreis nicht *Fahrt*, ist zwingend anzuhalten und für die Weiterfahrt eine quittungspflichtige Verständigung des Fahrdienstleiters erforderlich.

Diese beinhaltet nur den einwandfreien Zustand des Fahrwegs bis zum folgenden Hauptsignal.

Strassenbahnsignal ohne weissen reflektierenden Kreis

Zeigt das Strassenbahnsignal ohne weissen reflektierenden Kreis nicht *Fahrt*, darf der Lokführer von sich aus ohne Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis zum nächsten Strassenbahn- oder Hauptsignal fahren.

Einleitung der Bahnphase bei der Verkehrsregelungsanlage

Ist beim Strassenbahnsignal ein oranger Tastenkasten vorhanden, ist mit dem Vierkantschlüssel die Bahnphase der Verkehrsregelungsanlage einzuleiten.

9.10 Störung an Sicherheitseinrichtungen

Funktioniert die Zugbeeinflussung nicht ordnungsgemäss, hat der Lokführer folgende Situationen zu erwarten:

- Das zugehörige Hauptsignal ist in Haltstellung zu erwarten.

- Das zugehörige Strassenbahnsignal ist als gestört zu betrachten.
- Die zugehörige Bahnübergangsanlage ist als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten.

Der Lokführer informiert den Fahrdienstleiter spätestens beim nächsten Halt.

Ausfall der ~~Störung an der Zugbeeinflussung~~ auf dem Spitzenfahrzeuge-Fahrzeugausrüstung

Bei Ausfall der Zugbeeinflussung auf dem Spitzenfahrzeuge hat der Lokführer: ~~Ist die Zugbeeinflussung-Fahrzeugausrüstung gestört, hat der Lokführer~~

- anzuhalten und
- den Fahrdienstleiter zu verständigen und
- die unter 9.10 aufgeführten Situationen zu erwarten.

Für die Weiterfahrt gelten die Vorschriften gemäss I-30111 «Ausfall der Zugbeeinflussung auf dem Spitzenfahrzeug». ~~Fällt die Zugbeeinflussung-Fahrzeugausrüstung unterwegs aus, so darf bis zum nächsten Standort eines Ersatzzuges weitergefahren werden; höchstens eine Hin- und Rückfahrt.~~

Unregelmässigkeiten

Bei Ereignissen ist wie folgt zu verfahren:

Ereignis ausserhalb des Strassenbahnbereichs:

- Es gelten die Vorschriften wie auf dem übrigen SBB-Netz, wenn der Zug am Unfall nicht beteiligt ist. Der Lokführer kann aber jederzeit den Fahrdienstleiter über einen Unfall informieren und dadurch die Alarmierung der Ereignisdienste auslösen.

Ereignis innerhalb des Strassenbahnbereichs:

- In diesem Bereich ist im Ereignisfall die Strassenverkehrsgesetzgebung massgebend.

Entwurf

Burgdorf

R Profil EBV O2

Gleise 6, 615, 616, 617, 626, 749 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Hasle-Rüegsau

Fdl Nutzungseinschränkung Gleis 2

Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass Züge mit Personenbeförderung und vorgeschriebenem Halt Gleis 2 nur befahren, wenn die Isolierung von Gleis 1 frei ist. Bei einer Isolierstörung darf der freie Zustand von Gleis 1 durch eine örtliche Kontrolle festgestellt werden.

Grund: zu schmales Perron für sicheren Ein- und Ausstieg Gleis 2.

Heimberg

Z Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis

Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis von Seite Steffisburg ist die Geschwindigkeitsschwelle entgegen der *Merktafel für Geschwindigkeitsschwelle* beim Einfahrsignal F.

Der Fahrdienstleiter hat den Lokführer vor dem auf *Fahrt* stellen des Einfahrsignals F quittungspflichtig über die besetzte Einfahrt und die Geschwindigkeitsschwelle beim Einfahrsignal zu verständigen. Die Merktafel am Vorsignal F* ist durch den Lokführer nicht zu beachten.

Konolfingen

R Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

In Gleis 1 westlich des Schaltpostens sind Fahrten nur erlaubt, wenn sich keine Reisenden auf dem schmalen Perron zwischen Gleis 1 und Gleis 2 befinden. Verladearbeiten westlich des Schaltpostens sind verboten.

Langnau

Z Abweichungen vom normalen Halteort

Reisezüge	Gleis 3	Sofern möglich Halt entlang der Perronrampe vermeiden
-----------	---------	---

Lützelflüh-G.

R Profil Rampengleis

~~Gleis 12/23 im Bereich der Rampe ist für Rollmaterial des Personenverkehrs verboten.~~

Oberburg

ZR Profil Rampengleis

Gleis 1 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

ZR Umlad von ACTS-Containern

Für den Umlad von ACTS-Containern in Gleis 5 muss Gleis 6 nicht gesichert werden.

Z Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis

Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis von Seite Burgdorf ist die Geschwindigkeitsschwelle entgegen der *Merktafel für Geschwindigkeitsschwelle* beim Einfahrtsignal A123 / A223.

Der Fahrdienstleiter hat den Lokführer vor dem auf *Fahrt* stellen des Einfahrtsignals A123 / A223 quittungspflichtig über die besetzte Einfahrt und die Geschwindigkeitsschwelle beim Einfahrtsignal 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 Rangierfahrten aus Gleis 71 bis 74

Das Weichensignal der Handweiche 52 befindet sich nach dem Zwergsignal 27C. Der Rangierleiter hat bei Fahrten aus den Gleisen 71 – 74 die richtige Stellung der Handweiche 52 anhand des Weichensignals zu prüfen.

Strecke Langenthal – Huttwil – Wolhusen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

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

Ausnahme: Nach Bewilligung durch die Infrastrukturbetreiberin können einzelne Züge mit einer erhöhten Normallast von 900 t (Stufenschalter-Lok) bzw. 1100 t (Umrichter-Lok) geführt werden. Bewilligungsprozess und Umsetzung gemäss BLS D IBP 43.

Vorbehalten bleiben restriktivere Vorgaben der jeweiligen EVU.



Gettnau

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 82 und 83 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).

Langenthal GB

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

Z Bahnhof ohne Weichen

Lindenholz

Z Haltepunkt Lindenholz

Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

Menznau

R Zustimmung zur Rangierbewegung

Die Gleise 112 und 113 (Menznau West) sind im zentralisierten Bereich. Rangierbewegungen von und nach den Gleisen 112 und 113 müssen in jedem Fall durch den Rangierleiter beim Fahrdienstleiter verlangt werden. Der Fahrdienstleiter erteilt die Zustimmung zum Befahren von und nach dem zentralisierten Bereich.

Wolhusen

Z Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

In Gleis 1 dürfen im Regelbetrieb keine Züge mit Personenbeförderung geplant werden. Ausnahme: der erste und der letzte Reisezug des Tages dürfen aufgrund der Nachtabstellung ab/nach Gleis 1 verkehren.

Zell

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 101 und 102 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).

Strecke Erstfeld (exkl.) – Göschenen

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 den zuständigen Unterhaltsdienst und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FPPLA erfolgen.

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

Arth-Goldau

Z Abfahrt ab Gleis 18 als Rangierbewegung

Richtung Steinen verkehren Fahrten ab Gleis 18 als Rangierbewegung bis zu den Signalen F85/F86.

R Abstellen von Fahrzeugen

Beim Abstellen von Zügen und Zugteilen sowie Einzelwagen sind als Massnahme gegen das Entlaufen in den nachfolgenden Gleisen mindestens die dem angegebenen Gefälle entsprechenden, von der Luftbremse unabhängigen, Bremsmittel zu verwenden.

Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
38	7	Steinen
97	16	Brunnmatt

R Profil EBV O2

Gleise 1, 12, 16-18, 56-58, 67, 72, 91, 97 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Streckencode

Gleise 1, 12, 16-18, 56-58, 67, 72, 91, 97 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

Erstfeld

ZR Abstellen von Fahrzeugen

Beim Abstellen von Zügen und Zugteilen sowie Einzelwagen sind als Massnahme gegen das Entlaufen in den nachfolgenden Gleisen mindestens die dem angegebenen Gefälle entsprechenden, von der Luftbremse unabhängigen, Bremsmittel zu verwenden.

Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
A68	15	Rynächt

Z **Weiterfahrt der Züge bis Erstfeld bei Evakuierung des GBT**

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 quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnummer wird verzichtet.

R **Rangieren und Vorheizen von Dampflokomotiven «Historic» in Gleis C5**

Zum Vorheizen der Dampfloks steht im 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.

Während den Arbeiten an Dampflokomotiven im Gleis C5 wird der betroffene Bereich mit Trassierband abgesperrt.

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.

Göschenen

ZR **Profil Rampengleis**

Gleis 51 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

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).

Gurtnellen

ZR **Profil Rampengleis**

Gleis 3 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge, Güterwagen, einstöckige Reisezugwagen und Triebzüge (Profil EBV O1)

- Ladungen des kombinierten Verkehrs mit HP-Profil (max. P60/384 – C60/384 – NT50/375)

- Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

Entwurf

Entwurf

Strecke Göschenen – Airolo – Bodio (exkl.)

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 den zuständigen Unterhaltsdienst und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FPPLA erfolgen.

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

ZR Selbstrettung Gotthard-Scheiteltunnel

Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111:

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

Strecke Spurwechsel Pardorea – Faido

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Das Befahren von Gleis 200 mit aussergewöhnlichen Sendungen mit Lademassüberschreitung ist verboten.

Airolo

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 4, 5, 6, 34, 44, 55, 94 und 95 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit ASTRA benutzt werden (Anschlussgleis).

Biasca

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

Das Rangieren mit Reisezugwagen von Gleis B13 nach Gleis B4 über Weichen 35 und 38 (oder umgekehrt) ist 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.

Bodio**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 und lehnt entsprechende Abstellungen ab.

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:

- 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.

Göschenen**ZR Profil Rampengleis**

Gleis 51 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

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).

Strecke Stabio – Mendrisio

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Landesgrenze und Mendrisio kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.

Bellinzona

R Unbegleiteter Reisezug

Der Lokführer eines unbegleiteten Reisezuges verlangt rechtzeitig beim Fahrdienstleiter den Fahrweg vom Abstellgleis ins Abfahrgleis.

Bellinzona / San Paolo

R Profil EBV O2

Gleise 504-519, 539, 597 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

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.

Capolago – Riva San Vitale

ZR Abstellen von Fahrzeugen

Beim Abstellen von Zügen und Zugteilen sowie Einzelwagen sind als Massnahme gegen das Entlaufen in den nachfolgenden Gleisen mindestens die dem angegebenen Gefälle entsprechenden, von der Luftbremse unabhängigen, Bremsmittel zu verwenden.

Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
3	17	Maroggia Melano

Vorschriften für die ETCS L2 Strecke CBT und Betriebspunkt Giubiasco

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15:
(Bsp.: 1.4.6 = Referenz zu R 300.1, Ziff. 4.6)

1.4.6 Technische Werte

RBC-Daten

RBC Name	CBT (Ceneri)
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5561
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345593
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 505
Netzwerk-ID	22806

Level-Übergang

- Bellinzona – Giubiasco: km 152.228 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Taverne-Torricella – Vezia: km 175.904 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Lugano – Vezia: km 179.587/179.611 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Rivera-B. – Giubiasco: km 157.508 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Cadenazzo – Giubiasco: km 157.690 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)

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)

2.2.8 Giubiasco: Signale für den Strassenbahnbetrieb

Die Strassenbahnbereiche sind nur mit *Anfangs- und Endsignalen für Strassenbahnbereich* (R 300.2, Bilder 216 und 216.2) signalisiert:

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

Es sind keine Vorsignale gemäss R 300.2, Bild 216.1 aufgestellt.

Im Strassenbahnbereich gilt *Fahrt auf Sicht* mit v_{\max} 10 km/h.

4.2.1 Giubiasco: Rangierbewegungen

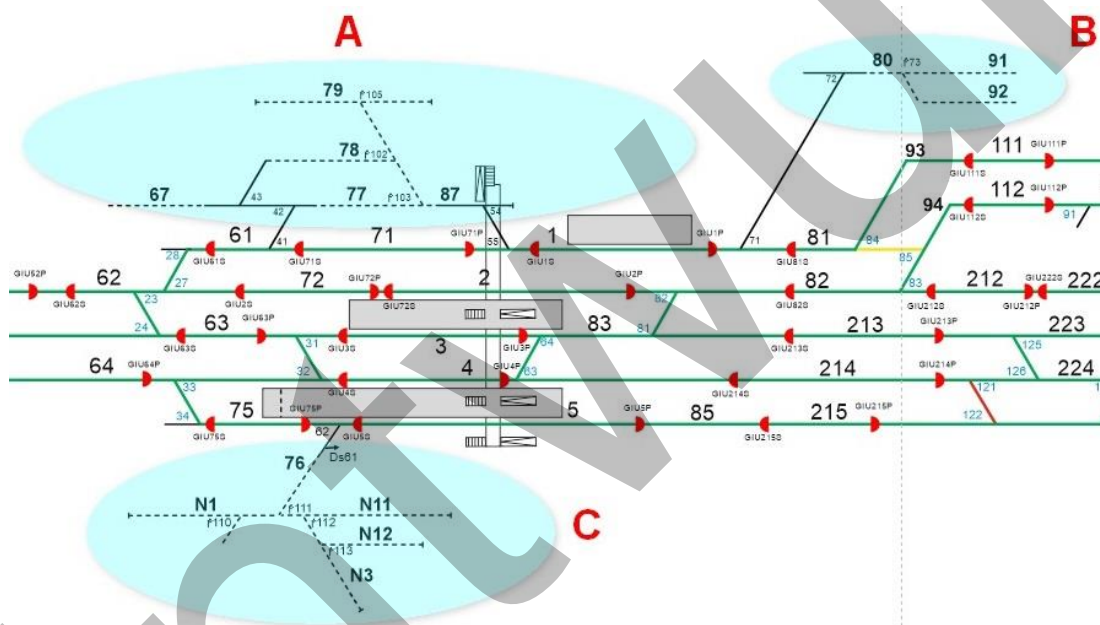
Der Rangierbereich Giubiasco ist in drei Rangierzonen unterteilt:

- Rangierzone A: Gleise 67/77/78/79/87
- Rangierzone B: Gleise 80/91/92
- Rangierzone C: Gleis 76

Für Zugbildung (lokale Güterzüge, Dienstzüge usw.) und für Rangierbewegungen können folgende Gleise genutzt werden:

- Rangierzonen A und B: Gleise 61-71-1
- Rangierzone C: Gleis 5-75

Rangierzonen Giubiasco



Einschränkungen

Auf den Gleisen 2-72, 3 und 4 sind Rangierbewegungen im Regelfall verboten und es dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

In folgenden Fällen sind in den Gleisen 2-72, 3 und 4 Rangierbewegungen zugelassen:

- bei Störungen und Ereignissen
- im Zusammenhang mit Unterhaltsarbeiten
- bei Arbeiten in den Gleisen 61-71-1 / 5-75

5.1 Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge im CBT

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

- Züge mit elektrischer Vorspannlok
- Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen P, I, G, ...
- Fahrten der Unterhaltendienste der Infrastruktur
- Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur
- Fahrten für Hilfeleistungen
- Einsatz- und Übungsfahrten des LRZ.

5.1.2 Zugbildung

Giubiasco und Vezia: Zugbildung

Schiebe- und Zwischendienst in Giubiasco und Vezia ist in Richtung Ceneri Bergstrecke erlaubt.

In Giubiasco darf die Schiebe- bzw. Zwischenlok erst ab Mitte Perron Schiebe- bzw. Zugkraft ausüben.

In Vezia darf die Schiebe- bzw. Zwischenlok erst ab der Notausstiegstelle Schiebe- bzw. Zugkraft ausüben.

Die Schiebelok darf im Bereich der Führerstandssignalisierung von Bellinzona bis Chiasso und umgekehrt am Zugschluss überführt werden.

Einschränkungen für Reisezüge im CBT

Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).

Ausnahme: 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.

5.1.4 Aussergewöhnlichen Sendungen und Messfahrten im CBT

Aussergewöhnlichen Sendungen oder Messfahrten, mit Abweichungen (z.B.: v_{\max} kleiner als 80 km/h, Wenden im Normalbetrieb, ...), dürfen nur durchgeführt werden, wenn:

- 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.

5.3.7 v_{\max} im CBT

Die generelle v_{\max} im CBT beträgt 230 km/h, ausgenommen für Probefahrten mit einem Sicherheitskonzept.

Für Güterzüge beträgt die v_{\max} 120 km/h.

6.4.8 Langsamfahrstellen im Übergang Level 2 – Level 0

Die verminderte Geschwindigkeit auf den Abschnitten mit Führerstandssignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss FDV anzuordnen und im RBC einzugeben.

Eingabebereich ausserhalb der Abschnitte mit Führerstandssignalisierung:

Bahnhof / Strecke	Eingabebereich
Bellinzona	Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.629 (Gleis 882) Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.751 (Gleis 881)
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)
Cadenazzo	Zwischen Level-Übergang km 157.692 und km 158.878 (Gleis 459) Zwischen Level-Übergang km 157.692 und km 158.758 (Gleis 359)
Taverne	Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.831 (Gleis 175) Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.745 (Gleis 275)
Lugano	Zwischen Level-Übergang km 179.589 und km 180.073 (Gleis 310) Zwischen Level-Übergang km 179.611 und km 179.949 (Gleis 311)

6.6.1 CBT: Probefahrten

Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:

- die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind

oder

- das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.

Die Tunneleinfahrkontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.

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	Fahrt mit der Geschwindigkeit gemäss Textmeldung.
v ott / v opt END	Fahrt mit der auf dem DMI angezeigten 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 Fdl 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 R 300.9, Ziffer 9.2 (Fahrleitung spannungslos). Diese Meldung erscheint nur, wenn beim Ausfall der Fahrleitungsspannung eine Fahrstrasse über den spannungslosen Abschnitt eingestellt ist.

Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
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. Diese Meldung wird nur an Reisezüge gesendet.

7 Anlage 1

Unterscheidung Ereignisbetrieb und Normalbetrieb mit Störung

Der Fahrdienstleiter entscheidet nach Abklärung mit dem Lokführer, ob der Tunnel in den Ereignisbetrieb versetzt wird oder im Normalbetrieb belassen wird.

Grundsatz:

- bei Gefahr für Personen → Ereignisbetrieb
- ohne Gefahr für Personen → Normalbetrieb mit Störung.

Betriebsart «Reversing» (RV) im CBT

Grundsatz

Die Betriebsart «Reversing» wird im Ceneri-Basistunnel (CBT) zum Räumen des Tunnels im Ereignisfall angewendet. Im Normalbetrieb mit Störung ist «Reversing» verboten.

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.

Ereignisbetrieb: Einleiten «Reversing»

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.

Ereignisbetrieb: Manuelles Einleiten von «Reversing»

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

Ereignisbetrieb: Auflösen von Fahrstrassen beim Einleiten von «Reversing»

Der Fahrdienstleiter darf eine eingestellte Rückwärtszugfahrstrasse erst auflösen, wenn der Zug diesen Abschnitt in dem Betriebsart «Reversing» verlassen hat.

Ereignisbetrieb: Halteort

Eine eingeleitete Rückwärtsfahrt in der Betriebsart «Reversing» darf nur ausserhalb des CBT, bzw. im Auftrag des Fahrdienstleiters beendet werden.

Der späteste Halteort des Zuges wird auf dem DMI mit einer Textmeldung «fermare dietro segnale XYZ» angezeigt (Signalname gem. nachfolgender Tabelle). Aufgrund der Textmeldung ist die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass hinter dem angezeigten Signal angehalten werden kann. Das angezeigte Signal ist das erste ETCS-Haltsignal entgegen der Fahrrichtung, an welchem ca. 150 m nach der Ankündigung vorbeigefahren wird.

Hinweis: Bei Reversingfahrten Richtung Vezia kann, je nach Situation, nicht mit dem ganzen Zug aus dem CBT gefahren werden.

Ereignisbetrieb: Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing»

Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.

Betriebspunkt	Gleis	Signal	km
Giubiasco	2	GIU2P	154.242

Betriebspunkt	Gleis	Signal	km
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: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing»

Der Fahrdienstleiter darf allfällig nicht mehr benötigte Rückwärtszugfahrstrassen und allfällige Reversing-Anschlussfahrstrassen erst auflösen, wenn der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung durch Abrüsten des Führerstands in die Betriebsart «Stand By» (SB) verbracht hat.

Wechsel vom Ereignis- zum Normalbetrieb

Vor einem Wechsel vom Ereignis- zum Normalbetrieb müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden.

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

- erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) *Fahrt auf Sicht*
- erteilt dem Lokführer quittungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Türe.

Der Lokführer

- 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.

9.2.3 EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört im Normal- und Ereignisbetrieb

Der Fahrdienstleiter darf im Normalbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.

Der betroffene Abschnitt muss mit *Fahrt auf Sicht* befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit *Fahrt auf Sicht* befahren werden.

Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.

Erhaltungsbetrieb

Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.

9.4 Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen

Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung

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 «Umstellen belegte Weiche (UBW)» 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.

Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle

Kontrollfahrt nötig

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.

Verzicht auf die Kontrollfahrt

Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.

9.12 Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss im CBT

Die Einfahrt von Zügen in Fahrrichtung Nord - Süd in den CBT mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.

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» (R 300.9, Ziffer 12.3.4) zulässig.

9.13 Gefährdungen, ~~und~~ Unfälle und Störungen

Stillstand eines Reisezuges im CBT

Kommt im CBT ein Reisezug ungeplant zum Stillstand, muss der nachfolgende Prozess angewendet werden.

Sicherungsmassnahmen

Normalbetrieb mit Störung

Kommt im Normalbetrieb mit Störung ein Reisezug im CBT zum Stillstand (z.B. wegen einer Fahrzeugstörung), 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 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.

Ereignisbetrieb

Kommt im Ereignisbetrieb ein Reisezug im CBT 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 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 geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Dieser führt, falls notwendig, zusätzliche Sicherungsmassnahmen durch und informiert

den Lokführer des gestörten Zuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) über die getroffenen Sicherungsmassnahmen.

Die Sicherung durch das Ausschalten des automatischen Signalbetriebs (ASA) ist verboten.

Umgang mit Zügen in der Gegenröhre

Züge in der Gegenröhre dürfen über den betroffenen Bereich mittels *Fahrt auf Sicht* (ZOS) weiterfahren. Dazu ist folgendes Vorgehen anzuwenden:

1. Bedienung von ZOS über den betreffenden Abschnitt,
2. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben,
3. nach eingelaufener «Zugfahrstrasse On Sight» die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperren sichern.

Hinweis: Durch das Einschalten einer Gleissperre zur Sicherung im CBT werden automatisch richtungsabhängige Sperren gesetzt. Damit wird das Überfüllen des gesicherten Abschnittes verhindert. Diese richtungsabhängigen Sperren dürfen durch den Fahrdienstleiter umgangen werden.

Aufhebung der Sicherung

Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:

- der Ereignis- / gestörte Zug abgefahren ist, oder
- der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereignis - / gestörten Zuges befinden.

Grundausrüstung für die Selbstrettung im Ceneri-Basistunnel (CBT) (pro Tunnelröhre)

- 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

Achtung: Die Querschläge zwischen dem Portal Vezia und dem Abzweigungswerk Sarè weisen eine Neigung auf und haben eine Länge bis zu 181 m.

Gefahr vermindern

Geschwindigkeitsreduktion bei Brandausbruch

Der Lokführer reduziert bei einem festgestellten oder vermuteten Brand im Zug die v_{\max} auf 80 km/h.

Geschwindigkeitsreduktion bei Überbrücken der Notbremse

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.

Halteorte im Ereignisfall

Reisezüge

Im Brandfall sind Reisezüge, wenn immer möglich, aus dem Tunnel bis zur Notausstiegsstelle Vezia oder bis Giubiasco / San Antonino zu fahren.

Ist aufgrund des Ereignisses die Fahrt aus dem Tunnel nicht möglich, hält der Zug an beliebiger Stelle im Tunnel.

Güterzüge

Ein in Brand geratener Güterzug fährt, wenn immer möglich, aus dem Tunnel.

In der Fahrrichtung Nord – Süd hält der Lokführer, wenn immer möglich, in der Notausstiegsstelle Vezia an.

In Fahrrichtung Süd – Nord hält ein in Brand geratener Güterzug, wenn immer möglich, in der Interventionsstelle Camorino, km 154.800 (signalisiert gemäss R 300.2, Ziffer 2.6.5, Bild 273) an.

9.14 Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis im Ceneri-Basistunnel

Weiterfahrt der Züge bei Evakuierung des CBT

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 Profil und das Zuggewicht dies zulassen:

- Züge in Giubiasco: nach Cadenazzo oder maximal bis Taverne
- Züge in Vezia: Richtung Ceneri Bergstrecke

Auf eine Fahrordnung und eine neue Zugnummer wird verzichtet.

Züge in Lugano und Taverne dürfen nicht mehr Richtung Vezia weiterfahren, bis die Evakuierung des CBT abgeschlossen ist.

Alarmauslösung

Wird die eingegebene v_{\max} über eine gewisse Zeit um 30 % unterschritten, 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.

Meldet der Lokführer dem Fahrdienstleiter einen Alarm, bevor die ZLV diesen auslöst, muss der Fahrdienstleiter den Alarm manuell auslösen.

Im Erhaltungsbetrieb muss der Fahrdienstleiter den Ereignisbetrieb (insbesondere die Tunnelreflexe) in jedem Fall manuell auslösen bzw. auslösen lassen.

Nach erfolgter Alarmauslösung werden folgende betriebliche Sofortmassnahmen ausgelöst:

- 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

Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet (Führerstandwechsel) und verlassen die Strecke als Zugfahrt in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).

- 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.

Übermittlung von Langsamfahrstellen bei Fahrten in der Betriebsart «Reversing»

Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit *Befehl 5* über Langsamfahrstellen < 40 km/h.

Grundsätze zur Evakuierung

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 zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des Hilfszuges abgeschleppt werden, wird ein Evakuierungszug definiert.

Im Brandfall erfolgt die Evakuierung in die Gegenröhre sofort nach dem Halt.

Ist eine Evakuierung von Reisenden aus dem Tunnel notwendig, gilt folgendes Vorgehen:

- 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 Fahrriichtung, in welcher der Evakuierungszug die Aufnahme-stelle erreicht hat. Auf die ursprüngliche Fahrriichtung der evakuierten Rei-senden wird keine Rücksicht genommen.
- Der Evakuierungszug bringt die Reisenden:
 - im Brandfall nach Giubiasco / Cadenazzo oder Lugano, wo sie weiter betreut werden,
 - im Störfungsfall in der Regel bis Bellinzona oder Lugano.

Evakuierungszug

Für Evakuierungsfahrten bei Ereignissen dürfen auch nicht CBT-taugliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Minimalanforderungen lauten:

- 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 ge-räumt werden. Ein Zug, der sich bereits im CBT befindet, darf als Evakuie-rungszug eingesetzt werden.

Lugano Vedeggio

Z Abweichungen vom normalen Halteort

alle Züge	Gleise A3/A4	Halteort vor dem Profil der letzten Weiche
-----------	--------------	--

Mezzovico-Sigirino

ZR Profil EBV O2

Gleise 2-72 sind für Profil EBV O2 verboten.

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 2-72 dürfen nur für folgende Fahrten benutzt werden (Anschlussgleis):

- Fahrten in Zusammenhang mit Comibit AG
- Fahrten von I-AEP oder login.

Rivera-Bironico

R Profil EBV O2

Gleis 75 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Taverne-Toricella

ZR Abstellen von Fahrzeugen

In Gleis 33-3-73 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass in diesem Gleis keine Fahrzeuge abgestellt werden und lehnt entsprechende Abstellungen ab.

R Rangierbewegungen

Rangierbewegungen in Gleis 33-3-73 müssen mit der Luftbremse gebremst werden können.

Bülach

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 Rangierfahrt nach dem Zielgleis 45, 46, 47 oder 48 am Zwergsignal 28C (Sperrsignal S63 wird unbeleuchtet, dreieckiger Aufsatz gemäss FDV R 300.2 Bild 905).

Z Ausfahrten ab den Gleisen 45 – 48

Nach der Bereitschaft in den Gleisen 45 – 48 meldet der Lokführer diese Bereitschaft dem Fahrdienstleiter.

R Profil EBV O2

Gleise 8, 38, 45-48, 80, 84, 90 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Eglisau

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.

Glattbrugg

ZR Verkehrsbeschränkung 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.

Hüntwangen-Wil

ZR Profil Rampengleise

Gleis 1 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen
- Ladungen des kombinierten Verkehrs mit HP-Profil (max. P60/384 – C60/384 – NT50/375)
- Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen.

Gleis 1 und 31:

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen 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.

R Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge

Gleise 61 und 62 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit HOLCIM und HASTAG benutzt werden (Anschlussgleis).

Niederweningen**R Umstellfahrten**

Umstellfahrten in Zusammenhang mit abgestellten Fahrzeugen der S-Bahn Zürich verkehren immer via Niederweningen Dorf.

Oberglatt**R Profil EBV O2**

Gleis 13 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Rafz**ZR Profil Rampengleis**

Gleis 1 ist nur freigegeben für:

- Triebfahrzeuge und Güterwagen
- Ladungen des kombinierten Verkehrs mit HP-Profil (max. P60/384 – C60/384 – NT50/375)
- Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen.

Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.

Strecke Weinfelden – Weinfelden Süd

Z Indirektes Führen von Zügen

Die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd Gleis 51 oder umgekehrt, können mangels Umfahrungsmöglichkeit im Anschlussgleis gemäss FDV indirekt geführt verkehren.

In Ausnahmefällen können die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd Gleise 1-3 mangels Umfahrungsmöglichkeit oder vorhandenem Zeitfenster gemäss FDV indirekt geführt verkehren.

Bettwiesen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 2 – 42 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Tanklager Tägerchen benutzt werden (Anschlussgleise). Die Zufahrt nach Gleis 3 über Gleis 42 ist erlaubt.

Bronschhofen AMP

Z Haltepunkt Bronschhofen AMP

In der Fahrrichtung Wil – Weinfelden gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

R Rangierbewegungen auf dem Anschlussgleis LBA

Vorgehen für Rangierbewegungen des Rangierdienstes der Logistikbasis der Armee (mit einem Zweiwegfahrzeug) auf der Weiche 102:

Die Zwergsignale 110A und 115B mit Dreieckaufsatz 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.

Vorgehen für weitere Rangierbewegungen auf der Weiche 102:

Der Rangierleiter prüft, dass keine Rangierbewegungen auf der Weiche 102 durchgeführt werden. Der Rangierleiter muss dem Fahrdienstleiter [in der BZ Ost](#) bestätigen, dass die Weiche 102 frei ist und verlangt die Einschaltung der Zwergsignale 110A und 115B.

Die Rangierbewegungen von Gleis 21 nach dem Anschlussgleis und umgekehrt werden mit Rangierfahrstrasse durchgeführt, die Zwergsignale 110A und 115B sind beleuchtet.

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.

Bussnang

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleis 1 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Stadler AG benutzt werden (Anschlussgleis).

Kreuzlingen

R Profil EBV O2

Gleise 34, 41 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Weinfelden

R Abstellen von Fahrzeugen

In den Gleisen 106 und 360 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.

R Profil EBV O2

Gleise 106, 360, 362, 369, 380, 425 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Weinfelden Süd

R Leermaterialzug Gleis 1

Der Lokführer eines Leermaterialzuges nach Weinfelden verlangt 4 Minuten vor der Abfahrtszeit den Fahrweg vom Abstellgleis 1 ins Abfahrgleis 42.

R Profil EBV O2

Gleise 103, 104, 113, 114, 123 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Wil SG

R Profil EBV O2

Gleise B2, 504, 505, 650, 950, 951, 960, 970 sind für Profil EBV O2 freigegeben.