

Regelwerkversion Gültig ab	31-0 01.07.2025	Vertraulichkeitsklassifikation Eigner Betroffene Prozesse Verfügbare Sprachen	intern I-FUB E, F DE, FR, IT
Betroffene Divisionen / Bereiche Spezifische Empfänger / Verteiler Ersatz für Zuordnung Hauptgruppe BVI	Infrastruktur, PP Personenverkehr, Immobilien, Fachführungen und Konzerngesellschaften EVU Lokführer und Leitung / LIDI-R: I-30121, A20 Regelwerkversion 30-0 und gemäss Aufgehobene Dokumente FDV R 300.1-.15 D		

Lokale Betriebsvorschriften Infrastrukturbetreiber (LBV ISB) (Streckenbuch)

Inhalt

Aufgehobene Dokumente	2
Änderungsverzeichnis	3
1. Allgemeines	6
1.1. Ausgangslage, Ziele	6
1.2. Geltungsbereich (Unternehmen, Anwender / Funktion, Personenbezeichnung) ..	6
1.3. Übergeordnete und zugehörige Dokumente	6
1.4. Begriffe und Definitionen.....	6
2. Struktur	7
3. Übersicht Streckentabellen	8

Aufgehobene Dokumente

	Nummer	Titel	Überführt in
SBB	I-FUB 06/24	I-30121 Anpassung Strecke 431	I-30121
SBB	I-FUB 08/24	I-30121 Anpassung Strecke 121	I-30121

Änderungsverzeichnis

Mit der Version 31-0 werden folgende wesentlichen Änderungen eingeführt
(Anpassungen im redaktionellen Bereich werden nicht erwähnt):

Seite	Änderung
Div R	Abstellen von Fahrzeugen: Text vereinfacht.
Div	Regelfall bzw. Regelbetrieb durch Normalbetrieb ersetzt.
Div GV	Signalisation Zugschluss gelöscht: es gelten die TSI OPE.
BR-DO Bereich	GV: ETCS Level 1 LS: italienische Ausprägung: Text ergänzt.
Brig	R: Profil Autotunnelzüge und Profil EBV O2 Gleise 901, 911, 912 gelöscht (Rückbau alter Bahnhof).
Domodossola	Z: Abweichungen vom normalen Halteort: Text überarbeitet und mit «2 MIKA» ergänzt.
BS Knoten	ZR: Skizze wird per 1.9.25 angepasst. Neue Verbindungslinie GB-Muttenz. R: Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen: Anpassung per 1.9.25: nur noch PB-GB möglich.
Bereich CH-D	GV: Neuer Eintrag: Zugnummernwechsel in Basel Bad Bf bei Güterzügen im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz Richtung Deutschland: Lokführer von Güterzügen, die ab Basel Bad Bf mit einer anderen Zugnummer weiter verkehren, teilen dem Grenzkordinator Basel der DB InfraGO AG (GSM-R 76019402) spätestens bei der Durchfahrt/Abfahrt in Basel SBB RB die weiterführende Zugnummer mit.
BS Kleinh Hf	R: Aufnahme der Gleisbögen mit Radien < 135 Metern.
BS SBB RB	R: Rangierbewegung gegen Zufahrstrasse: Gleisnummernanpassung ab 01.09.2025.
Birsfelden Hf	R: Aufnahme der Gleisbögen mit Radien < 135 Metern.
LS Lausanne	Z: Neuer Eintrag: Folgefahrt auf ein besetztes Gleis (<i>Gültig ab 14.09.2025</i>).
RZO-LI Bereich CH-I	GV: ETCS Level 1 LS: italienische Ausprägung: Text ergänzt.
ZUE Strecke PB- Wipkingen- Oerlikon	ZR: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge. Der Taurus ist auf der Streckenklasse C3 verboten

Seite	Änderung
B Blausee-M	R: Abstellen von Fahrzeugen gelöscht (Sichern von Fahrzeugen ist generisch in den FDV geregelt).
H Holligen	R: Gleisbögen mit Radien: Eintrag gelöscht: Rückbau Gleis A6.
K Kemptthal	ZR: Eintrag gelöscht, Prellbock wurde vor Rampe versetzt.
L La Conversion	Z: aus I-FUB 08/24 überführt.
O Olten RB	ZR: Verantwortung Weichenstellen: Text ergänzt.
S Sempach- Neuenkirch	ZR: Abstellen von Fahrzeugen: ergänzt mit Gleis 3.
St. Gallen Winkeln	R: neuer Eintrag: Profil EBV O2.
T Thun	R: Profil EBV O2 Gleis 746 gelöscht.
Strecken Köniz- Schwarzenburg	Z: Hauptsignale: Ziffer gelöscht (kein Mehrwert, Fahrbegriffe sind in den I-Vorschriften, fehlende Ausfahrtsignale im RADN ersichtlich).
Reichenbach- Frutigen	R: Anschlussgleis Wengi gelöscht.
Seetal	Aus I-FUB 06/24 überführt.
ETCS L2 Strecke 533	7 Anlage 1: Wechsel vom Ereignis-zum Normalbetrieb jetzt neu: Beenden vom Ereignisbetrieb bzw. Normalbetrieb mit Störung. 9.2: Kernprozess Störung: Störungen am Spurwechseltor: Text angepasst. 9.13: «Geöffnete Querschlagtüren im Normalbetrieb mit Störung/Ereignisbetrieb» Prozess angepasst.

Strecke 541/c 542 551 552	<p>Diverse: Wegen neuer L2-Strecke LG-CAP sind folgenden Kapitel neu/angepasst:</p> <p>1.2.10 / 6.4.8 / 7 Anlage 1: Grundsatz, Normalbetrieb mit Störung: Einleiten «Reversing», Normalbetrieb mit Störung: Anpassung Iltis-Zuglenkdaten bei «Reversing», Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Manuelle Einleiten von «Reversing», Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen beim Einleiten von «Reversing», Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Halteort / Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing», Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing», Beenden vom Ereignisbetrieb bzw. Normalbetrieb mit Störung.</p> <p>7: Textmeldungen CBT: «Info: Fermata d'emergenza a 2500m.....500 m», «Ankündigung: Abfahrt in >30 Minuten», «Ankündigung: Abfahrt in 15 30 Minuten», «Ankündigung: Abfahrt in >15 Minuten», «Ankündigung: Bereitmachen zur Abfahrt» und «Abfahrtszeit unbekannt» gelöscht. Grund: nicht vorhanden im CBT.</p> <p>7: Textmeldungen CBT: «Info: Posto discesa d'emergenza a 2500 m 500 m» Rynächt/Pollegio Fehler korrigiert und ersetzt durch Vezia.</p> <p>7 Anlage 1: Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing»: Anschlussfahrstrassen ersetzt durch Sicherungsfahrstrassen.</p> <p>9.13: «Geöffnete Querschlagtüren im Normalbetrieb mit Störung/Ereignisbetrieb». Prozess angepasst.</p>
------------------------------	---

1. Allgemeines

1.1. Ausgangslage, Ziele

Diese Dokumentation regelt die lokalen Betriebsvorschriften in Bahnhöfen, auf der Strecke sowie auf Anlagen mit Führerstandssignalisierung auf den Netzen der ISB gemäss I-30111, Kap. **1.1**, Ziffer 1.2.

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

Diese Dokumentation gilt für alle Funktionen nach FDV (inkl. die Rollen / Personenbezeichnungen der EBU), welche auf den Infrastrukturen der ISB gemäss I-30111, Kap. **1.1**, Ziffer 1.2 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

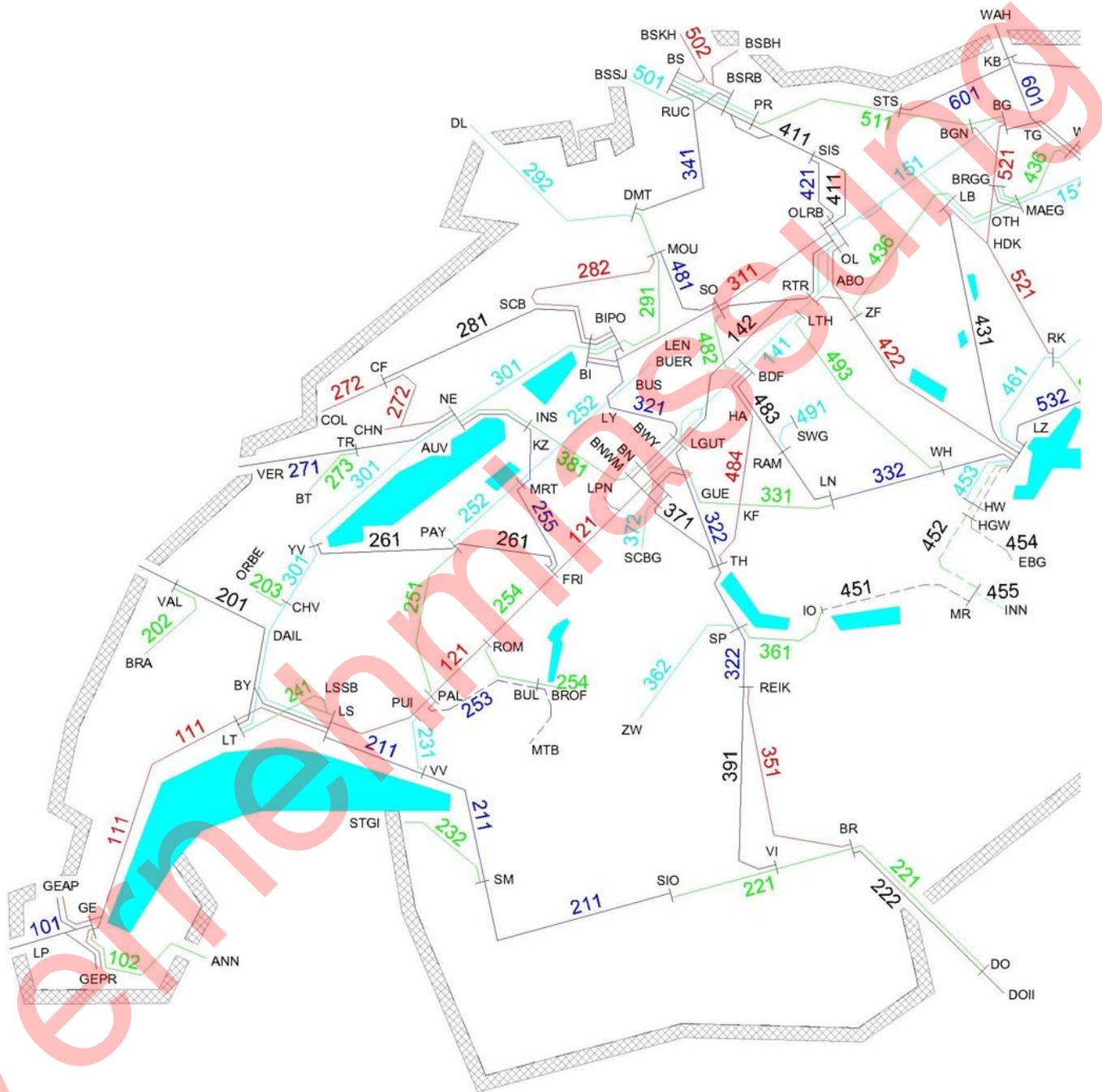
1.4. Begriffe und Definitionen

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

2. Struktur

BCT	Grenzbahnhof Boncourt
BR-DO	Grenzbahnhof Brig – Domodossola
BS	Grenzbahnhof und Knoten Basel
BU	Grenzbahnhof Buchs SG
CHI	Grenzbahnhof Chiasso
COL	Grenzbahnhof Le Locle Col-des-Roches
GE	Grenzbahnhof und Knoten Genève
KB	Grenzbahnhof Koblenz
KO	Grenzbahnhof Konstanz
LS	Knoten Lausanne
RBL	Knoten Rangierbahnhof Limmattal
RZO-LI	Grenzbahnhof Ranzo S. Abbondio – Luino
SH	Grenzbahnhof Schaffhausen
SMG	Grenzbahnhof St. Margrethen
STAO	Grenzbahnhof Stabio
VAL	Grenzbahnhof Vallorbe
VER	Grenzbahnhof Les Verrières
W	Knoten Winterthur
ZUE	Knoten Zürich
A-Z	übrige Bahnhöfe
Strecken	Einzelstrecken
ETCS L2	ETCS-L2 Strecken
Seetal	Nicht interoperable Strecke Seetal 431

3. Übersicht Streckentabellen



SBB Infrastruktur
I-FUB

sig. Elmar Burgener
Leiter Betriebsführung
SBB

BLS Infrastruktur

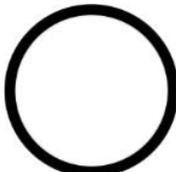
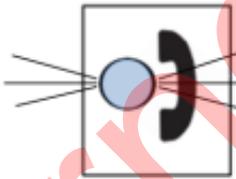
sig. Martin Johner
Leiter Betrieb &
Services BLS

SOB Infrastruktur

sig. Klaus Bischof
Leiter Betrieb SOB

Boncourt		292
GV	Bereich	
GV	Grundsatz	<p>Bis zum Einfahrsignal C57308 (Richtung Delle), bzw. ab Blocksignal S11 (Richtung Boncourt) gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Ab, bzw. bis zu diesen Signalen gelten die französischen Vorschriften.</p>
GV	Ereignismanagement	<p>Zwischen Boncourt und Delle wird das Ereignismanagement wie folgt vorgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bis zur Landesgrenze km 124.534: durch die SBB. Zwischen Vorschriftengrenze und Landesgrenze werden die gemäss SNCF-Regelwerk vorgesehenen Bestimmungen von einem SNCF-Mitarbeitenden getroffen, der dem SBB Ereignismanager zur Seite steht. • Nach der Landesgrenze Richtung Delle: durch die SNCF. <p>Bleibt ein Zug genau auf der Vorschriftengrenze liegen (km 124.509) kommen folgende Grundsätze zur Anwendung:</p> <p>Hilfeleistung: Die anzuwendenden Vorschriften zum Überführen des hilfeleistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs ist jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Entfernen des Abholen eines steckengebliebenen Zuges: Die anzuwendenden Vorschriften sind jene des Bestimmungsgebiets in dessen Richtung der steckengebliebene Zug <u>weggeräumt</u> <u>abgeholt</u> wird.</p>
GV	ETCS Level 1 LS: Transition	<p>Delle – Boncourt: Manueller Wechsel nach ETCS Level 1 vor dem Ausfahrtsignal Delle Richtung CH.</p> <p>Delle – Belfort: Manueller Wechsel nach ETCS Level NTC KVB vor dem Ausfahrtsignal Delle Richtung F.</p>

GV	Signalisation Langsamfahrstellen	
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Boncourt und Delle:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV. 	
GV	Zugfahrten ohne Fahrtstellung des Signals P335	
	<p>Muss am <i>Halt</i> zeigenden Signal P335 vorbeigefahren werden, erteilt der Fahrdienstleiter SBB nach vorheriger quittungspflichtiger Genehmigung des Fd-Fahrdienstleiters («AC») Delle dem Lokführer die Zustimmung mit <i>Befehl 1</i> gemäss FDV.</p>	
GV	Signalisation Zugschluss	
	<p>Der Zugschluss der internationalen Züge von und nach Frankreich muss gemäss den französischen Vorschriften gekennzeichnet werden (2 rote Lichter).</p>	
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	<p>Zwischen der Landesgrenze und Boncourt kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.</p>	
GV	SNCF Signale	
	 <p>Weiss blinkende Lampe (Tag und Nacht)</p>	<p>Begriff <i>Annäherungssignal Langsamfahrstelle «Repère d'approche»</i></p> <p>Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt, wenn die Bekanntgabefrist nicht eingehalten wurde. Aufgestellt mindestens 200_m vor dem ersten Signal der LafaLangsamfahrstelle</p>
		<p>Begriff <i>Distanzsignal Langsamfahrstelle «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-Langsamfahrstelle «Tableau indicateur de vitesse (TIV) à distance»</i></p> <p>Bedeutung Äquivalent Entspricht zu FDV R 300.2, Bild 218. Wenn $v_{\max} \leq 40$ km/h, ist dieses mit der gelben Scheibe ergänzt</p>

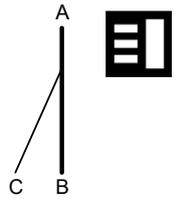
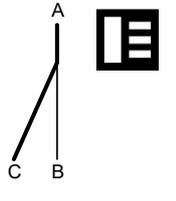
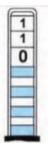
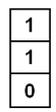
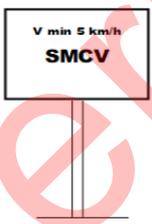
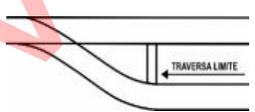
  <p>Gelb blinkende Lampe</p>	<p>Begriff Zusatzsignal gelbe Scheibe, Ankündigung für niedrige Geschwindigkeit «Disque jaune»</p> <p>Bedeutung Zusätzliches Signal zum TIV à distance, wenn $v_{max} \leq 40$ km/h</p>
	<p>Begriff Anfangssignal <u>Langsamfahrstelle Lafa</u> «TIV d'exécution»</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu FDV R 300.2, Bild 219. (Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit)</p>
	<p>Begriff Endsignal <u>Lafa-Langsamfahrstelle</u> «TIV de fin de chantier»</p> <p>Bedeutung <u>Äquivalent zu</u> <u>Entspricht</u> FDV R 300.2, Bild 220. (Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist)</p>
	<p>Begriff Aufhebungssignal <u>Langsamfahrstelle Lafa</u> «Tableau blanc à flèche verticale noire»</p> <p>Bedeutung <u>Äquivalent zu</u> <u>Entspricht</u> 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>
	<p>Begriff Signaltelefon mit Anrufleuchte</p> <p>Bedeutung Bei blinkender Leuchte muss der Lokführer am ortsfesten Telefon mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufnehmen</p>

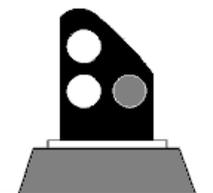
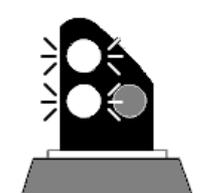
Vernehmlassung

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

GV	Grundsätze Ereignismanagement
	<p>SBB Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.</p> <p>Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall</p> <p>Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet 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) zugestellt.</p> <p>Das Aufgebot zum Nothilfeinsatz bei Katastrophen und die Bewilligung für den Einsatz erfolgt <u>nur</u> durch den Leiter I-FUB, den Leiter I-FUB-BF oder den Leiter I-FUB-INT.</p> <p>Akute Lebensgefahr</p> <p>Bei unmittelbarer, akuter Lebensgefahr von Personen (Brand oder Entgleisung/Kollision mit Verletzten/Toten eines Reise-, RoLa- oder Güterzuges mit Gefahrgut) erfolgt die Anfrage von RFI direkt schriftlich an die Netzleitung. Die Netzleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Pikett von I-FUB-INT.</p> <p>Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden können und erteilt die Einsatzerlaubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die Intervention.</p>
GV	Signalisation Parkstellung
	Für Fahrzeuge, die kein weisses Licht unter der Fahrleitung 3 kV zeigen können, darf die Parkstellung nicht verwendet werden, um Verwechslungen mit dem Warnsignal (FDV R 300.2 Ziffer 8.1.2) zu vermeiden.
GV	v_{max} Fahrt auf Sicht auf RFI-Infrastruktur
	Es gilt bei <i>Fahrt auf Sicht</i> v_{max} 30 km/h.
GV	Fehlende Weichenüberwachung auf RFI-Infrastruktur
	Für das Befahren einer Weiche ohne elektrische Überwachung gilt die <i>Fahrt auf Sicht</i> nach RFI-Normen.
GV	ETCS Level 1 LS: italienische Ausprägung
	<p>Folgende Unterschiede sind beim Befahren der italienischen Strecke Iselle di Trasquera – Domodossola / Domo 2 zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die signalisierte v_{max} wird auf dem DMI nicht angezeigt. • Die Befreiungsgeschwindigkeit kann entsprechend dem vorhandenen Durchrutschweg variieren. • Die v_{max} in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR) ist auf 30 km/h reduziert. • Bei der Einfahrt in ein Kopfgleis wird keine Befreiungsgeschwindigkeit angezeigt. • Die Rangiergrenzen werden mit «Danger for Shunting»-Balisen ausgerüstet. Bei Rangierbewegungen auf die Strecke müssen diese mit der Funktion «Override EOA» überfahren werden. • Bei Rangierbewegungen auf die Strecke gilt v_{max} 30 km/h. • Bei Fahrt in der Funktion «Override EOA» gilt v_{max} 30 km/h: <ul style="list-style-type: none"> – Distanz 100 Meter – Zeit 30 Sekunden.

	<p>Der Lokführer kann, wenn nötig, Override EOA erneut aktivieren.</p> <p>Wechsel in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS)</p> <p>Der Wechsel von ETCS Level 1 «Staff Responsible» (SR) in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS) kann nur bei der Vorbeifahrt an einem Hauptsignal erfolgen.</p> <p>Streckenpunktstörung</p> <p>Der Lokführer muss den Fahrdienstleiter informieren, wenn beim Überfahren einer Balisengruppe am DMI die Textmeldung «Trackside Malfunction» angezeigt wird.</p>
GV	<p>Iselle di Trasquera – Domodossola / Domo 2, Achtungssignale mit der Lokpfeife</p> <p>In den folgenden Fällen ist ein Achtungssignal mit der Lokpfeife zu geben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei der Einfahrt in alle Tunnel • auf der Höhe des Vorsignals der Langsamfahrstellen • bei der Annäherung an einen haltenden oder fahrenden Zug. <p>In der Nähe von Baustellen können ohne vorherige Anzeige Pfeiftafeln aufgestellt werden.</p> <p><u>Anmerkung:</u> Bei schlechter Sicht oder bei Gefahr sind die Achtungssignale zu wiederholen.</p>
GV	<p>Anlage Steinschlagüberwachung zwischen Varzo und Preglia</p> <p>Die Blockabschnitte 104 (Varzo - Preglia) und 204 (Preglia - Varzo) sind durch 4 Überwachungsnetze geschützt. Das Zerreißen des Drahtes eines der Überwachungsnetze bewirkt die Haltstellung der Blocksignale 104S und 204S bzw. 104N und 204N.</p> <p>Bei der Auslösung des Alarms «Steinschlagüberwachung» erteilt der Fahrdienstleiter von Varzo oder Preglia den Lokführern mittels Sammelformular den Befehl 1 zur die Vorbeifahrt am entsprechenden <i>Halt</i> zeigenden Blocksignal und den <i>Befehl 6 Fahrt auf Sicht</i> bis zum Einfahrsignal (F I o F II) von Preglia (Fahrtrichtung N→S) bzw. bis zum Einfahrsignal (A I o A II) von Varzo (Fahrtrichtung S→N).</p> <p>Der Lokführer des ersten betroffenen Zuges erhält einen quittungspflichtigen Befehl <i>Halt</i> auf dem nächsten Bahnhof, wo er seine Beobachtungen betreffend des Gleiszustands meldet.</p> <p>Die <i>Fahrt auf Sicht</i> wird bis zur Instandstellung aller Netze oder bis zum Einsatz eines Überwachungsdienstes allen Zügen vorgeschrieben.</p>
GV	<p>Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit beleuchtetem oder drehbarem Hinweissignal auf RFI-Infrastruktur</p>
	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;"> </div> <div> <p>Begriff</p> <p><i>Stellung der einfachen Weiche in gerader Richtung</i></p> <p>Bedeutung</p> <p>Die Weiche ist für den Fahrweg A-B gestellt</p> </div> </div>
	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;"> </div> <div> <p>Begriff</p> <p><i>Stellung der einfachen Weiche in ablenkender Richtung</i></p> <p>Bedeutung</p> <p>Die Weiche ist für den Fahrweg A-C gestellt</p> </div> </div>

		<p>Begriff Stellung der einfachen Weiche für Fahrten vom rechten Zweig</p> <p>Bedeutung Die Weiche ist für den Fahrweg B-A gestellt</p>
		<p>Begriff Stellung der einfachen Weiche für Fahrten vom linken Zweig</p> <p>Bedeutung Die Weiche ist für den Fahrweg C-A gestellt</p>
GV Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten auf der RFI-Infrastruktur		
		<p>Begriff Rangiergrenze</p> <p>Bedeutung Rangiergrenze Bahnhof - Strecke</p>
	 <p>Ausser- / Innerhalb Tunnel</p>	<p>Begriff Kilometertafel</p> <p>Bedeutung Die Zahl gibt den Kilometer an (Beispiel = 110)</p>
		<p>Begriff Kennzeichnung Grenze Gleisstromkreis</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 Mindestgeschwindigkeitstafel für Streckenwaage</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 Sicherheitszeichen</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 Fahrt. Nach einem Signal in der Stellung Fahrt 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>
<p>Normalerweise stehen diese Signale links vom Gleis. Bei Rechtsaufstellung weist ein unten am Signal angebrachter Pfeil auf das zugehörige Gleis hin.</p> <p>Gültigkeit</p> <p>Niedrige RFI Rangiersignale sind für alle Rangierbewegungen gültig. Der Fahrbefehl richtet sich bei Rangierbewegungen an den Rangierleiter und wird für jede Rangierbewegung einzeln erteilt.</p> <p>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.</p> <p>Stellt der Lokführer eines Zuges auf seinem Fahrweg ein <i>Halt</i> zeigendes niedriges RFI Rangiersignal fest, worüber er nicht wie unter <i>Vorbeifahrt an niedrigen RFI Rangiersignalen in Haltstellung</i> beschrieben verständigt wurde, muss er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Vorbeifahrt an niedrigen RFI Rangiersignalen in Haltstellung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein niedriges RFI Rangiersignal in Haltstellung oder mit unklarem Signalbild darf nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters überfahren werden (R 300.9). Befehle über Lautsprecher sind nicht zulässig. • Der <i>Befehl 1</i> zur Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignalen schliesst <i>Halt</i> 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		222
ZR	Selbstrettung Simplontunnel	
	Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111: <ul style="list-style-type: none"> • 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: <u>Der Fahrdienstleiter:</u> <ul style="list-style-type: none"> • erteilt den Fahrten im betroffenen Abschnitt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit <i>Befehl 6</i> • gibt dem Lokführer des nächsten Güter-, Dienstzuges oder Rangierbewegung den Auftrag zur Kontrolle der Querschlagtüre. <u>Der Lokführer:</u> <ul style="list-style-type: none"> • 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		221 222 351
ZR	Profil Rampengleis	
	Gleis 354 ist nur freigegeben für: <ul style="list-style-type: none"> • 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		
	Gleise 621-628 als Rangierbewegung bis zum Signal L641.		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Lalden / Visp	Gleis 4	RE / R länger als 80 m: Vorziehen, damit Signal E4 für Ausfahrt Gegenrichtung freigelegt wird.
	von Visp	Gleis 3	IC 8 kürzer als 300 m: <i>Halt</i> bei Halteorttafel «3».
	von Visp / Lalden	Gleise 1, 2, 5, 6, 7	Reisezüge halten nach Möglichkeit spätestens vor dem Karrenübergang an.
R	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.		
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		222
ZR	Abstellen von elektrischen Triebfahrzeugen	
	Elektrische Lokomotiven müssen das ganze Jahr über ausgeschaltet mit gesenktem Stromabnehmer abgestellt werden (inkl. Wintermassnahmen). Triebzüge und Pendelzüge müssen das ganze Jahr über in der Parkstellung abgestellt werden, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen EVU und RFI Circolazione e Orario Area Milano UCgallarate@rfi.it .	
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 e Orario Area Milano rfi-dci.cami@pec.rfi.it mitteilen, welche Massnahmen später ergriffen werden sollen, um das Entlaufen der abgestellten Fahrzeuge zu verhindern, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Abstellgleise in Domodossola und Domo 2 Richtung Norden eine maximale 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' = 3 kV, '15' = 15 kV. 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												
	<p>Generell sind einfahrende Züge vor dem sich am Ende jedes Gleises Seite Mailand befindenden niedrigen RFI Rangiersignal (<i>Fahrt</i> oder <i>Halt</i>) anzuhalten.</p> <p>Regiozüge, deren Anhängelast 24 Achsen nicht überschreitet, haben aus praktischen Gründen so anzuhalten, dass das Triebfahrzeug vor der Systemschutzstrecke zum Stillstand kommt.</p> <p>ETR 610 (RABe 503) müssen auf Höhe der Halteorttafel «ETR 610» anhalten:</p> <table border="1" data-bbox="300 517 443 663"> <tr> <td style="background-color: red; color: white; text-align: center; padding: 10px;">ETR 610</td> </tr> </table> <p>Begriff <i>Halteort ETR 610</i></p> <p>Bedeutung Halteort für Züge, die mit ETR 610 (RABe 503) formiert sind</p>	ETR 610											
ETR 610													
	<p>Doppeltraktionen MIKA (RABe 528) müssen auf Höhe der Halteorttafel «2 MIKA» anhalten:</p> <table border="1" data-bbox="300 790 443 936"> <tr> <td style="background-color: red; color: white; text-align: center; padding: 10px;">2 MIKA</td> </tr> </table> <p>Begriff <i>Halteort 2 MIKA</i></p> <p>Bedeutung Halteort für Züge, die mit Doppeltraktionen MIKA (RABe 528) formiert sind</p>	2 MIKA											
2 MIKA													
	<p>Reisezüge, ausgenommen ETR 610, (RABe 503), die auf Gleis 1 – 3 einfahren, haben gemäss RFI Halteorttafeln anzuhalten:</p>												
	<table border="1" data-bbox="300 1077 443 1514"> <tr> <td style="background-color: white; text-align: center;">6</td> <td style="background-color: white; text-align: center;">9</td> </tr> <tr> <td style="background-color: yellow; text-align: center;">4</td> <td style="background-color: white; text-align: center;"></td> </tr> <tr> <td style="background-color: yellow; text-align: center;">6</td> <td style="background-color: yellow; text-align: center;">9</td> </tr> <tr> <td style="background-color: red; text-align: center;">4</td> <td style="background-color: white; text-align: center;"></td> </tr> <tr> <td style="background-color: red; text-align: center;">6</td> <td style="background-color: red; text-align: center;">9</td> </tr> <tr> <td style="background-color: white; text-align: center;"></td> <td style="background-color: white; text-align: center;"></td> </tr> </table> <p>Begriff <i>Halteort übrige Züge</i></p> <p>Bedeutung Nummer: Anzahl Wagen im Uhrzeigersinn Weisses Feld: folgende Nummern Gelbes Feld: Halt Ankündigung Rotes Feld: Halteort</p>	6	9	4		6	9	4		6	9		
6	9												
4													
6	9												
4													
6	9												
R	Grundsatz												
	<p>Die Rangierbewegungen werden gemäss RFI-Normen und unter der Leitung des Bahnhofpersonals (Fahrdienstleiter) durchgeführt.</p> <p>Die EVU führen Rangierbewegungen unter Beachtung der ortsfesten Signale durch. Sämtliche Rangierbewegungen dürfen nur mit den entsprechenden örtlichen Kenntnissen der Anlage (oder in Zusammenarbeit mit Dritten, die über diese Kenntnisse verfügen) und nach Vorlage der in den RFI-Richtlinien geforderten Unterlagen durchgeführt werden.</p>												
R	v_{max}												
	Es gilt v _{max} 30 km/h.												

R	Fahrbefehle
Die Signale des Personals werden wie folgt erteilt:	
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 Systemschutzstrecke 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 Stoss, ohne Rangierer, gemäss den folgenden Bedingungen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Zustimmung mittels niedrigen Rangiersignalen RFI • Höchstens 2 gekuppelte Lokomotiven • Das zu befahrende Gleis ist frei von Fahrzeugen • Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse geprüft • Der bediente Führerstand muss sich an der Spitze der Rangierfahrt befinden. 	
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:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Rangierer verständigt alle beteiligten Lokführer über die auszuführenden Rangierbewegungen 2. Alle Triebfahrzeuge sind gekuppelt 3. Die Rangierbewegung hält in der Nähe der Systemschutzstrecke, so dass diese mit einem (leichten) Stoss überwunden werden kann 4. Der Rangierer entkuppelt die Lokomotiven 5. Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse geprüft 6. Der bediente Führerstand muss sich an der Spitze der Rangierfahrt befinden 7. Der Rangierer befiehlt einen (leichten) Stoss. 	
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 Stoss und (leichtes) Abstossen von Triebfahrzeugen (Lokomotiven, Triebwagen, Triebzug) sind nur erlaubt, falls diese Triebfahrzeuge mit Lokführer besetzt sind und mit der Luftbremse angehalten werden können.	

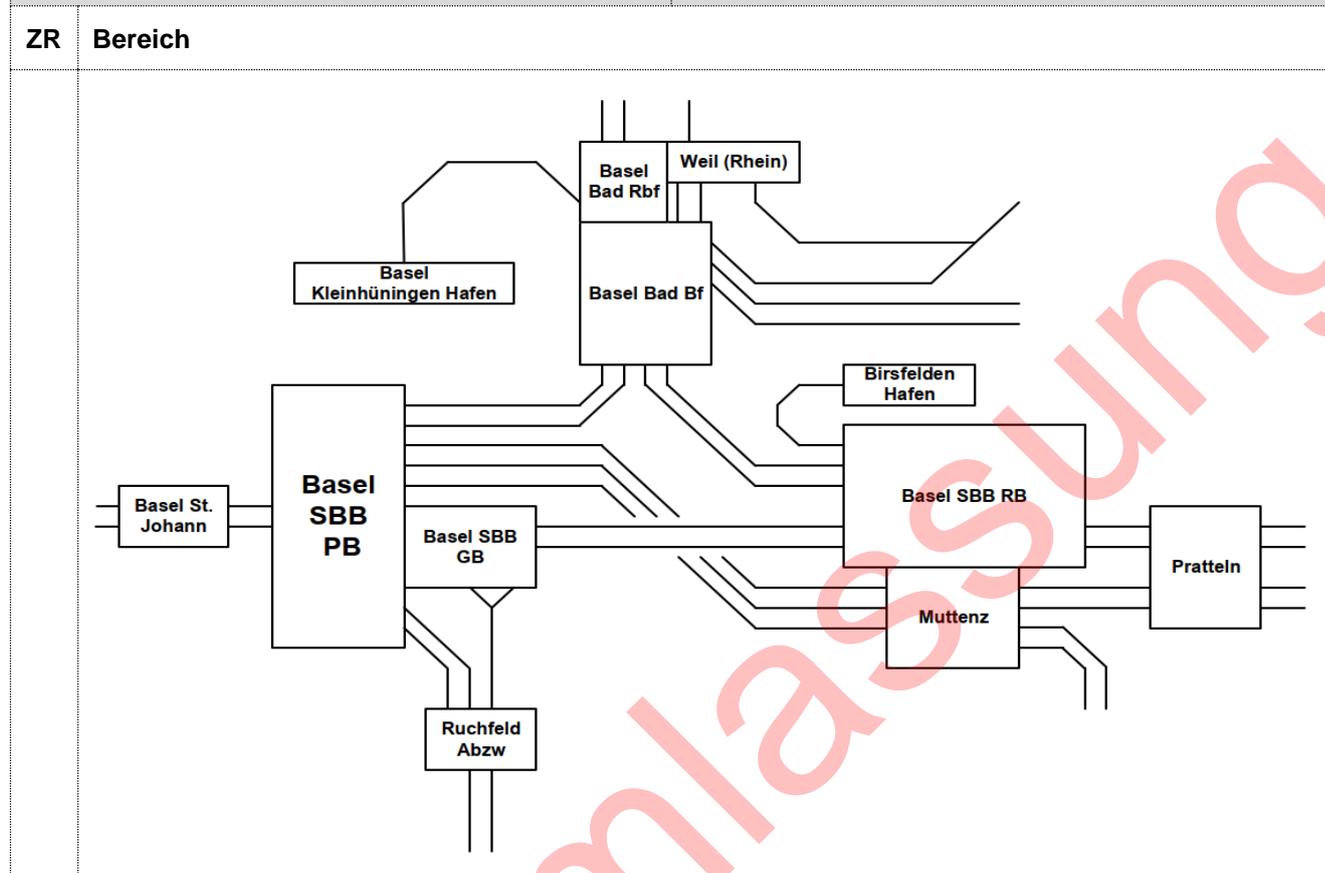
Iselle di Trasquera		222
R	Grundsatz	
	Die Rangierbewegungen werden nach FDV ausgeführt und vom Rangierleiter gemäss R 300.4 geleitet. Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.	

Preglia		222
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.	

Varzo		222
R	Grundsatz	
	Die Rangierbewegungen werden nach FDV ausgeführt und vom Rangierleiter gemäss R 300.4 geleitet. Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.	

Vernehmlassung

Knoten Basel	341 411 501 502 511
---------------------	----------------------------

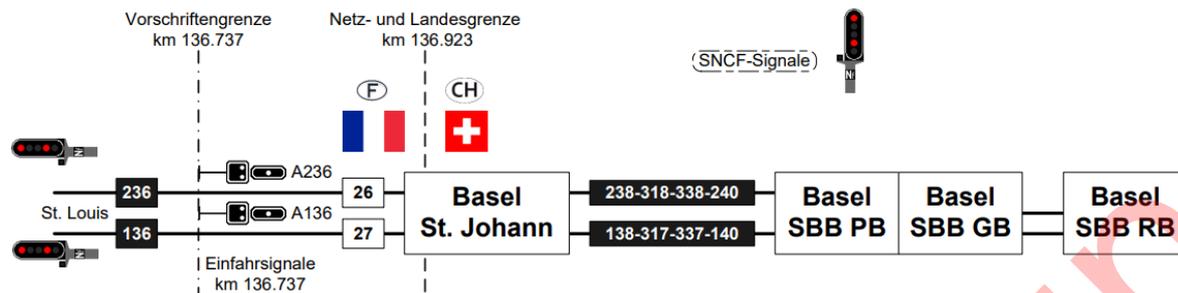


R Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen
Zwischen Basel SBB PB – GB – via Gleis J96 – RB – Muttenz / Pratteln ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

Strecke Basel SBB PB – Basel St. Johann	501
--	------------

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

Bereich CH - F

**GV Grundsatz**

Die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) gelten bis zu den Einfahrsignalen A236/A136 von Basel St. Johann Seite St-Louis.

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

GV 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 2.5.1 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 Langsamfahrtsignale zwischen Basel St. Johann und St. Louis:

- Die ganze Langsamfahrtsignale (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 Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrtsignale mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV.

GV SNCF Signale

Weiss blinkende Lampe
(Tag und Nacht)**Begriff**

Annäherungssignal Langsamfahrstelle «Repère d'approche»

BedeutungFakultativ. Aufgestellt, wenn die Bekanntgabefrist nicht eingehalten wurde. Aufgestellt mindestens 200_m vor dem ersten Signal der Langsamfahr-
stelle**Begriff**

Distanzsignal Langsamfahrstelle «Repère de proximité»

Bedeutung

Fakultativ. Aufgestellt in Bodennähe ca. 100_m vor dem Signal «-TIV à distance-», wenn dieses nicht gut sichtbar ist

**Begriff**Geschwindigkeits-Vorsignal für Langsamfahrstelle Lafa «Tableau indicateur de vitesse (TIV) à distance»**Bedeutung**Äquivalent zu Entspricht FDV R 300.2, Bild 218. Wenn $v_{max} \leq 40$ km/h, ist dieses mit der gelben Scheibe ergänzt**Begriff**

Zusatzsignal gelbe Scheibe, Ankündigung für niedrige Geschwindigkeit «Disque jaune»

BedeutungZusätzliches Signal zum TIV à distance, wenn $v_{max} \leq 40$ km/h

Gelb blinkende Lampe

**Begriff**Anfangssignal Langsamfahrstelle Lafa «TIV d'exécution»**Bedeutung**Äquivalent zu Entspricht FDV R 300.2, Bild 219. (Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit)**Begriff**Endsignal Langsamfahrstelle Lafa «-TIV de fin de chantier-»**Bedeutung**Äquivalent zu Entspricht FDV R 300.2, Bild 220. (Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist)

**Begriff**

Aufhebungssignal Langsamfahrstelle Lafa «Tableau blanc à flèche verticale noire»

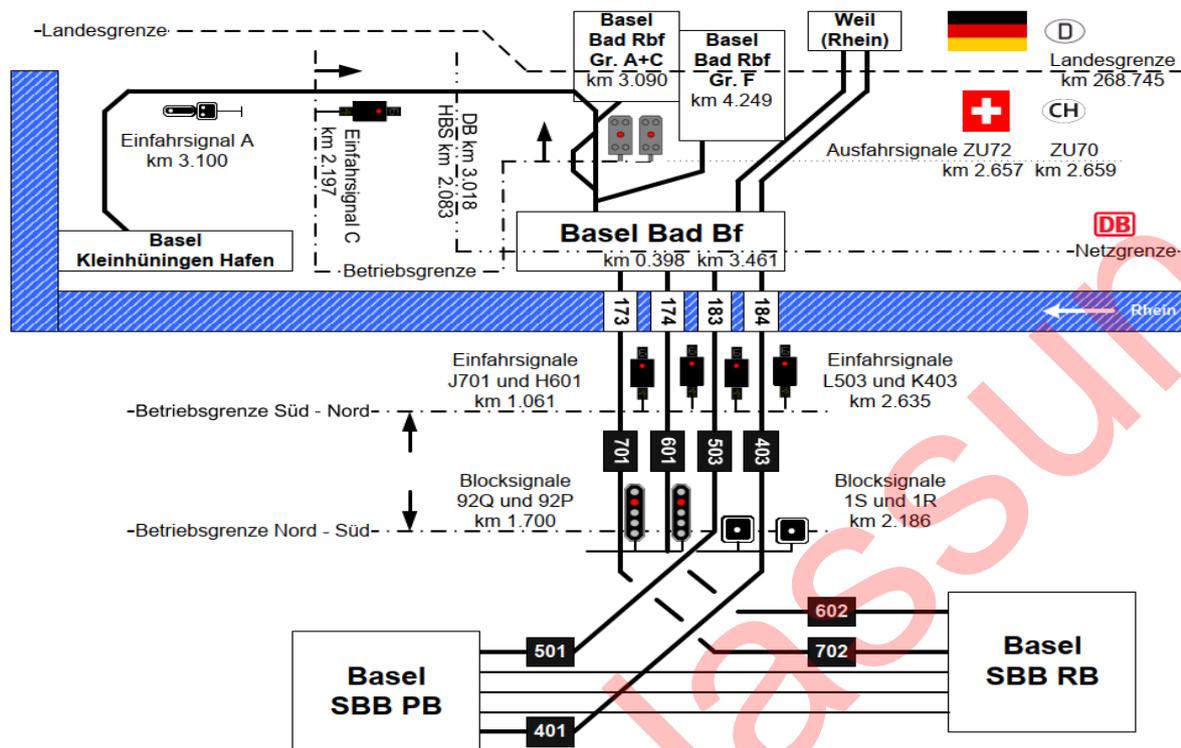
Bedeutung

Äquivalent zu Entspricht 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)

GV	Bremsvorschriften								
	<p>Zwischen der Vorschriftengrenze und Basel SBB PB / GB / RB und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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								
	<p>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.</p> <p>Basel St. Johann – Basel SBB PB: Dynamische Transition nach Level 1 LS vor der Signalstaffel D von St. Johann.</p>								
GV	Zugbeeinflussungssystem KVB in Basel SBB PB								
	<p>Folgende Signale sind zusätzlich mit dem französischen Zugbeeinflussungssystem KVB (Kein-kein Zugbeeinflussungssystem «Crocodile» verbaut) ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss den Betriebsprozessen für die Nutzung des KVB in der Schweiz zu befahren:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Signal</th> <th>Standort</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A12/H*12, A13/H*13</td> <td>Einfahrtsignale aus Richtung Basel St. Johann</td> </tr> <tr> <td>C31, C33, C35, C45, C46, C47</td> <td>Ausfahrtsignale Basel SBB PB Richtung Basel St. Johann</td> </tr> <tr> <td>C38, C39</td> <td>Ausfahrtsignale Richtung Basel St. Johann</td> </tr> </tbody> </table> <p>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 Systemwechsel Zugbeeinflussung statt (siehe separate Bedienanleitungen). Bei Ausfall des Systems KVB werden die Vorschriften gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.</p>	Signal	Standort	A12/H*12, A13/H*13	Einfahrtsignale aus Richtung Basel St. Johann	C31, C33, C35, C45, C46, C47	Ausfahrtsignale Basel SBB PB Richtung Basel St. Johann	C38, C39	Ausfahrtsignale Richtung Basel St. Johann
Signal	Standort								
A12/H*12, A13/H*13	Einfahrtsignale aus Richtung Basel St. Johann								
C31, C33, C35, C45, C46, C47	Ausfahrtsignale Basel SBB PB Richtung Basel St. Johann								
C38, C39	Ausfahrtsignale Richtung Basel St. Johann								

GV	Lastenschieben von / nach Frankreich
	<p>Die folgenden Massnahmen (detailliert beschrieben in den verlinkten Prozessen) sind von Seite EVU verbindlich einzuhalten, um das Verkehren von doppelten Zugnummern auf den ISB-Netzen in der Schweiz zu verhindern:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verkehren von verspäteten Güterzügen oder EVU-Wechsel im Verkehr F ► CH• Verkehren von verspäteten Güterzügen oder EVU-Wechsel im Verkehr CH ► F• Verkehren von Lokzügen im Verkehr F ► CH• Verkehren von Lokzügen im Verkehr CH ► F <p>Trassenänderungsgebühren im Zusammenhang mit Lastenschieben von/nach Frankreich werden den EVU durch SBB-Infrastruktur erlassen bzw. gelten als Änderung von Trassen durch die ISB (gem. Network-Statement Ziffer 5.6.2).</p> <p>Entsprechende operative Bestellungen von Trassen und Trassenänderungen in diesem Zusammenhang sind in NeTS-AVIS mit der Dossierart «Störung Ausland» zu bestellen. —</p>

Bereich CH - D



GV Grundsatz

Züge Richtung Nord – Süd:

- Das Regelwerk der DB InfraGO AG 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-Einfahrsignalen K403, L503, H601, J701
- Das Regelwerk der DB InfraGO AG gilt ab den DB-Einfahrsignalen K403, L503, H601, J701.

Züge Basel Bad Rbf – Basel Kleinhüningen Hafen:

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

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 Zugschluss signale gemäss deutschem oder Schweizer Regelwerk führen.

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>						
GV	Signalisation Langsamfahrstellen						
	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Basel SBB PB / Basel SBB RB – Basel Bad Bf – Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss FDV oder gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG) 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 Regelwerk der DB InfraGO AG ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV. 						
GV	DB Signale						
	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td> <p>Begriff <i>Lf1 Langsamfahr Scheibe</i></p> <p>Bedeutung Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td> <p>Begriff <i>Lf2 Anfangs Scheibe</i></p> <p>Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td> <p>Begriff <i>Lf3 Endscheibe</i></p> <p>Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p> </td> </tr> </table>		<p>Begriff <i>Lf1 Langsamfahr Scheibe</i></p> <p>Bedeutung Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf</p>		<p>Begriff <i>Lf2 Anfangs Scheibe</i></p> <p>Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>		<p>Begriff <i>Lf3 Endscheibe</i></p> <p>Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>
	<p>Begriff <i>Lf1 Langsamfahr Scheibe</i></p> <p>Bedeutung Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf</p>						
	<p>Begriff <i>Lf2 Anfangs Scheibe</i></p> <p>Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>						
	<p>Begriff <i>Lf3 Endscheibe</i></p> <p>Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>						
GV	Bremsvorschriften						
	<p>Zwischen der Betriebsgrenze und Basel SBB PB / GB / RB und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
	<p>Bereich CH – D:</p> <p>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).</p> <p>Südlich der Betriebsgrenze Nord-Süd muss das Fahrzeuge immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.</p> <p>Basel Kleinhüningen Hafen:</p> <p>In Richtung Kleinhüningen Hafen wechselt das Fahrzeug vor der Betriebsgrenze Süd-Nord bei HBS km 2.057 nach ETCS Level 1 LS.</p> <p>In Richtung Basel Bad Rbf muss das Fahrzeug immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.</p>
GV	Zugbeeinflussungssystem PZB
	Bei Ausfall des Systems PZB 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 Regelwerk der DB InfraGO AG sind, müssen sie gemäss den FDV bzw. Regelwerk der DB InfraGO AG 408.2411 Abschn. 1 Abs. 3, Satz 2 den vollen Wortlaut des Befehls niederschreiben.
GV	<u>Zugnummernwechsel in Basel Bad Bf bei Güterzügen im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz Richtung Deutschland</u>
	<u>Lokführer von Güterzügen, die ab Basel Bad Bf mit einer anderen Zugnummer weiter verkehren, teilen dem Grenzkordinator Basel der DB InfraGO AG (GSM-R 76019402) spätestens bei der Durchfahrt/Abfahrt in Basel SBB RB die weiterführende Zugnummer mit.</u>

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

Basel Bad Rbf	502
R	Rangierbewegungen nach Regelwerk der DB InfraGO AG
	Alle Rangierbewegungen sind nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG durchzuführen. Rangierbewegungen über die Rangierhalttafel bei km 2.892 hinaus sowie Rangierbewegungen auf die Strecke erfolgen nach FDV.

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

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

Basel SBB PB		341 411 501 502 511	
ZR	Profil EBV O2		
	Ab Erdbeergrabenbrücke Richtung Basel St. Johann sind alle Gleise für Profil EBV O2 verboten .		
Z	Zugbeeinflussung		
	An den folgenden Signalen übermitteln die Eurobalisen bei Signalisierung <i>Kurze Fahrt (Fahrbeginn 6)</i> keine Warnung: Richtung F: E6, E8, E10, E11, E12, E13 Die Warnung wird an diesen Signalen durch SIGNUM Gleismagnete übertragen.		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Züge mit einer Länge > 200 m	Gleis 1 und 2	Halteort unmittelbar vor dem Prellbock
	Züge mit einer Länge > 375 m	Gleis 11	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal E11
GV	Bremsprobe		
	Richtung CH	Gemäss Arbeitsbeschrieb	
	Richtung D	Reisezüge durch DB-Personal Übrige Züge gemäss Arbeitsbeschrieb	
	Richtung F	SNCF-Personal	
R	Profil EBV O2		
	Sämtliche Nebengleise östlich der Erdbeergrabenbrücke sind für Profil EBV O2 freigegeben .		
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen		
	Rangierbewegungen aus/in Richtung Basel SBB PB bis/ab der DB-Einfahrsignale K403 und L503 sind gemäss 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–G20 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 FDV R 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:		
	<ul style="list-style-type: none"> wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird 		
	oder		

	<ul style="list-style-type: none"> wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>
R	Rangierbewegung mit Zweiwegefahrzeugen
	In den Gleisen F79 – F89/F90 und F80 – F90 sind Zweiwegefahrzeuge freigegeben.

Basel SBB RB		341 411 501 502 511
ZR	Rangierbewegungen mit Zügen	
	<p>Fahrten fertig formierter Züge ab der B- oder F-Gruppe Fahrten nach der D- bzw. G-Gruppe werden als Rangierbewegung durchgeführt.</p> <p>Zugfahrt zu <u>Rangierfahrt/Rangierbewegung</u> In Basel RB können anlagetechnisch bestimmte Fahrten nur als <u>Rangierfahrt/Rangierbewegung</u> ausgeführt werden. Der Fahrdienstleiter verständigt den Lokführer quittungspflichtig, unter Angabe des Zielgleises, wenn als <u>Rangierfahrt/Rangierbewegung</u> gefahren werden muss.</p>	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	von Pratteln	<p>Gleise E3-13</p> <p>Halteort Lok: nach Rückhaltebremse Halteort erster Wagen: mindestens eine Achse in Rückhaltebremse</p>
	Alle Züge	<p>Gleise D61-72, G56, G61-72</p> <p>Halteort Lok vor ortsfester Bremsanlage</p>
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: <ul style="list-style-type: none"> Die Stangenhemmschuhe liegen bei der fest angebrachten Markierung 75 m vor dem Gleisende Die Förderanlage wird automatisch gestoppt, wenn der Förderwagenkontakt Auslauf 90 m vor Gleisende befahren wird.
R	Mit Hemmschuh gesicherte Fahrzeuge
	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 Zufahrstrasse
	Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zufahrstrassen, zusätzlich zu FDV R 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt: <ul style="list-style-type: none"> wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zufahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird oder <ul style="list-style-type: none"> wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zufahrstrasse liegt. Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten. In <u>Basel SBB RB</u> sind Rangierbewegungen gegen folgende eingestellte Zufahrstrassen gemäss obenstehender Regelung <u>verboten</u> : (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

	<p>(Basel SBB GB -) 902-A29-A32-A02-J37</p> <p>(Basel SBB GB -) 902-A29-A32-A01-J36-J6-B4-B54-D61-D90</p> <p>(Basel SBB GB -) 902-A29-A32-A15</p> <p>(Pratteln -) 316-D80-D61-B54-B04</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E03-E33-E20-T30-F40</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E02</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E08</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E09</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E10</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E11</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E44-E14</p> <p>(Pratteln -) P01/P03-E45-E15-E25-F65-F35</p> <p>Ab Signal T86-336 (- Pratteln)</p> <p>Ab Signal T90-316 (- Pratteln)</p> <p>Grund: die v_{max} der eingestellten Zugfahrstrasse beträgt mehr als 40 km/h.</p>
R	Abstellen von Fahrzeugen
	In Gleis L1 dürfen nur Triebfahrzeuge und/oder Triebzüge abgestellt werden.
R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge
	<p>A-Gruppe:</p> <p>Basel ← → Pratteln</p> <p>Neigung:</p> <p>Gleise A1-A13: 3 ‰ (Gefälle Seite Basel).</p> <p>Züge, die durch das Personal der Infrastruktur Betriebsführung zerlegt werden</p> <p>Die in den Gleisen A1-A13 endigenden Züge, welche durch das Personal der Infrastruktur Betriebsführung zerlegt werden, sind nach dem Anhalten durch Betätigen eines Kupplungshahns und Auflegen von 2 Hemmschuhen auf gleicher Höhe unter die Räder des westlichsten Wagens (Seite Basel) gegen das Entlaufen zu sichern. Die vorgenommene Sicherung ist telefonisch dem Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) zu bestätigen. Können abgestellte Schienenfahrzeuge auf Grund ihrer bautechnischen Eigenschaften (z.B. Baumaschinen, Schleppklo) nicht einwandfrei am vorgesehenen Ort mittels Hemmschuhen gesichert werden oder steht der westlichste Wagen im Weichenbereich,</p>

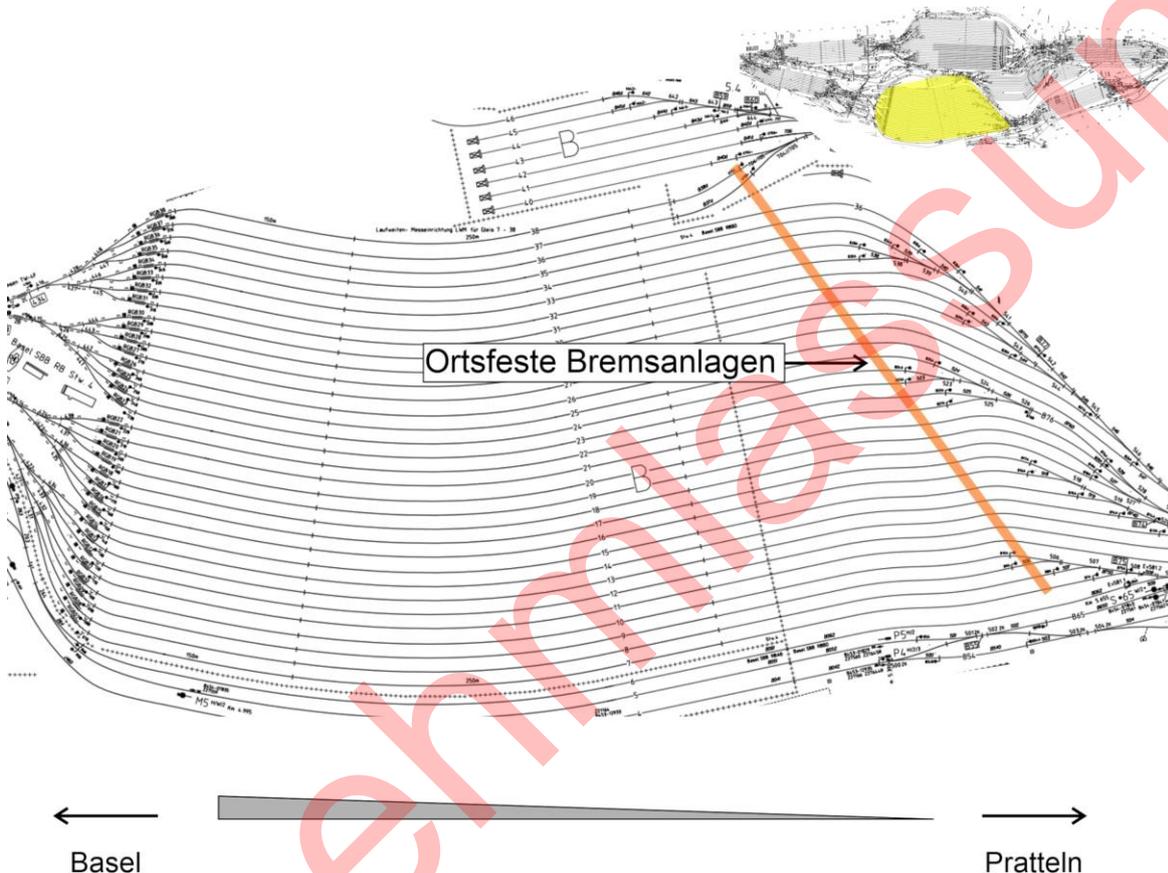
sind die Sicherungsmassnahmen gemäss FDV dem Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) mitzuteilen.

Übrige Züge

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV für eine Neigung von 5 ‰ zu sichern.

Wird das zugführende Triebfahrzeug entkuppelt, ist der Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) zu verständigen, dass die Sicherungsmassnahmen gemäss FDV für eine Neigung von 5 ‰ vollzogen wurden.

B-Gruppe:



Neigung:

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

Gleis B6:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

Gleise B7-B38:

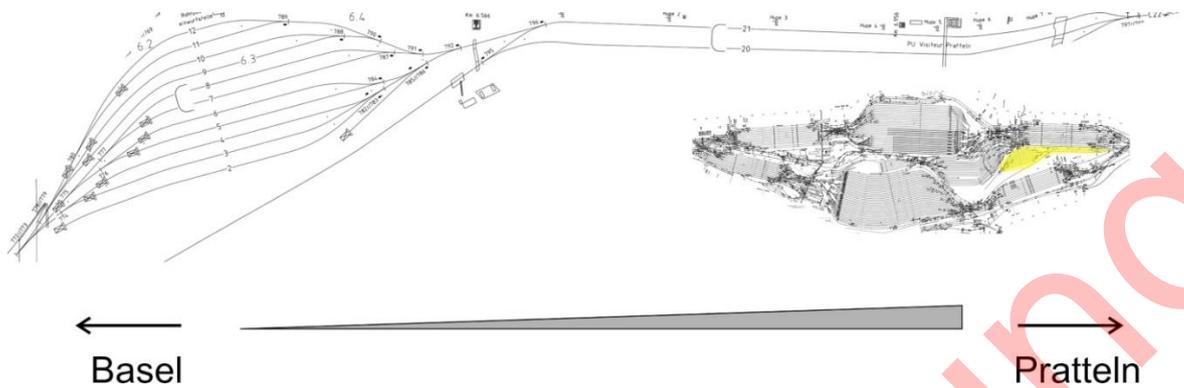
Ablaufbetrieb: Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen Seite Pratteln zu sichern (gemäss FDV, Rangierbewegungen, Ergänzenden Bestimmungen für den Ablaufbetrieb).

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

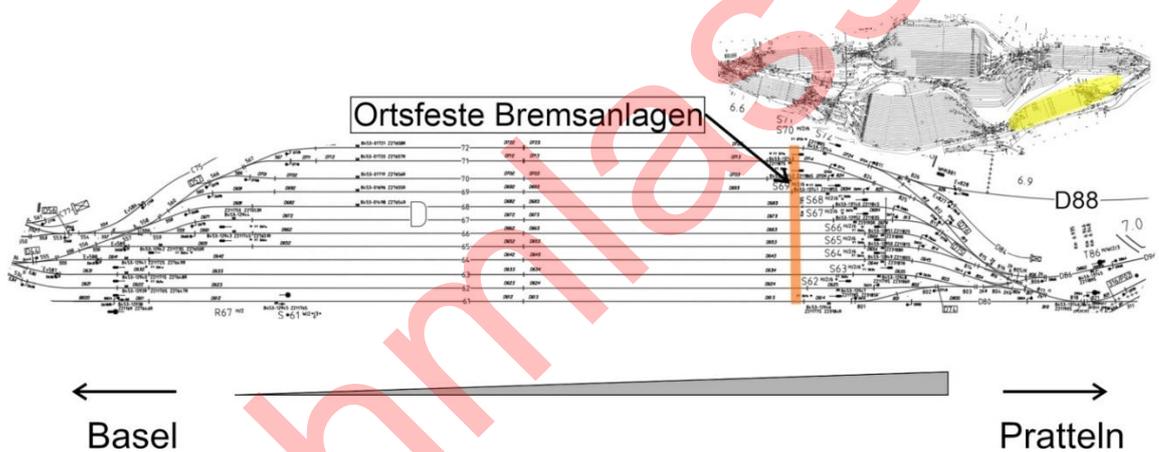
C-Gruppe:



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:



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 wo möglich an die ortsfeste Bremsanlage anzuschliessen und mit 2 Hemmschuhen wie folgt zu sichern:

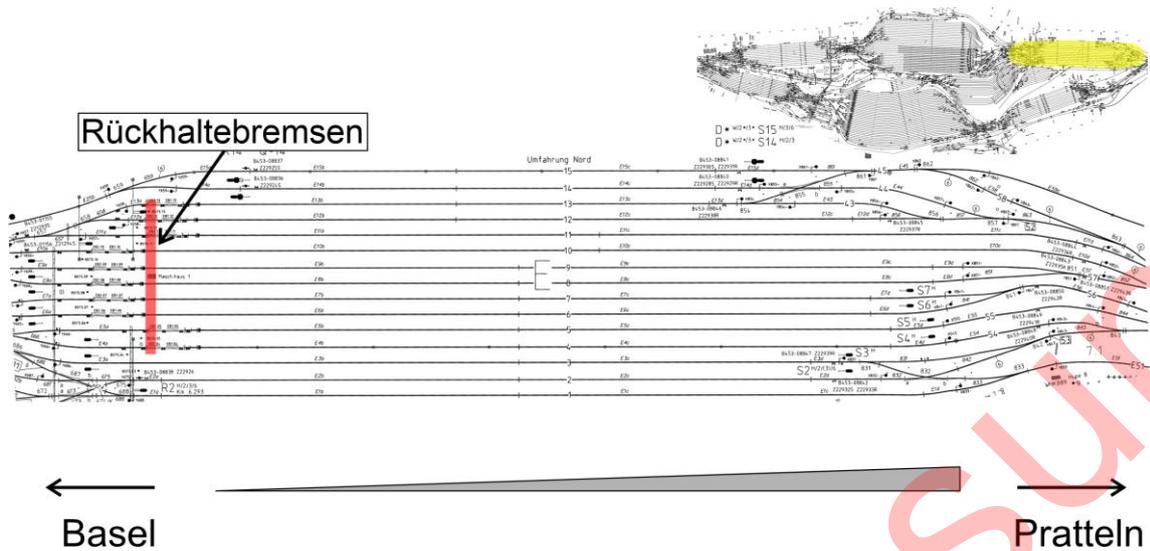
- An den zwei erstmöglichen Wagen (ein Hemmschuh pro Wagen) auf der Seite der ortsfesten Bremsanlage.

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 für eine Neigung von 5 ‰ zu sichern.

Gleise ohne ortsfeste Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind gemäss FDV zu sichern.

E-Gruppe:**Neigung:**

E-Gruppe: -11‰ (Gefälle Seite Basel)

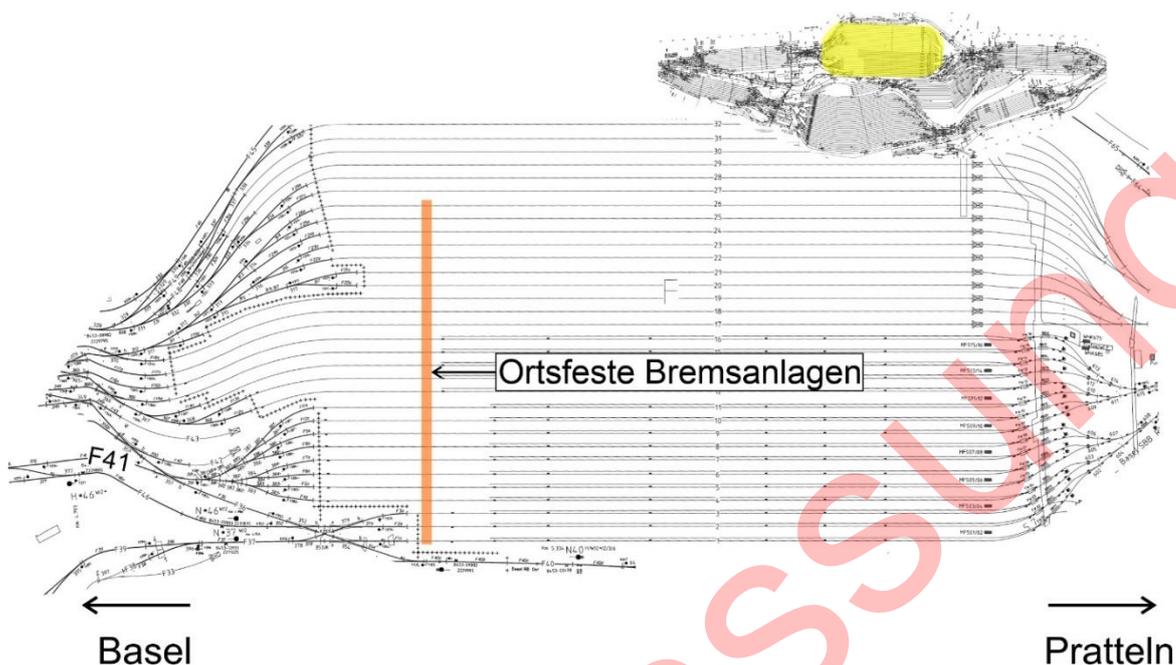
Gleise mit Rückhaltebremse:

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:

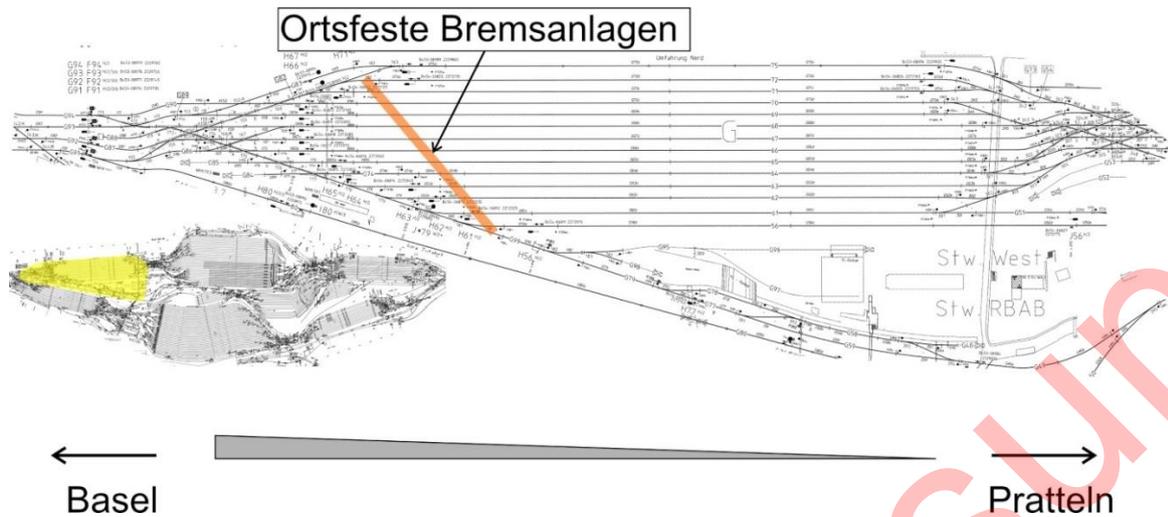
Die Fahrzeuge sind mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen am erstmöglichen Wagen Seite Basel zu sichern.

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 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.

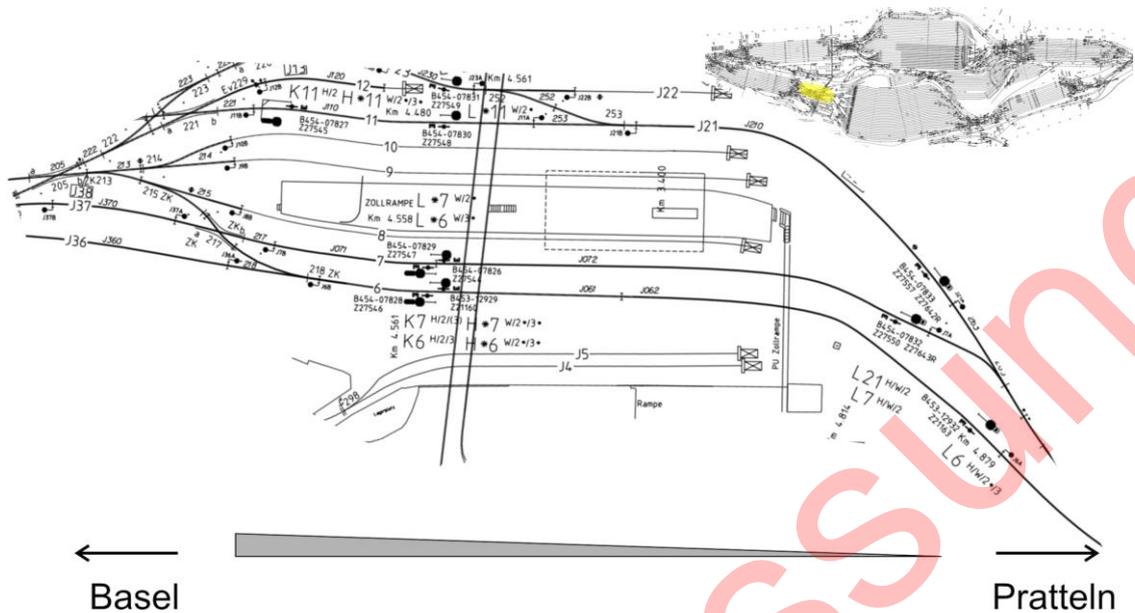
Die ISB/EVU sind für die Nachweise der erfolgten Instruktionen der Bremsanlage verantwortlich.

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 für eine Neigung von 5-‰ zu sichern.

J-Gruppe:



Neigung:

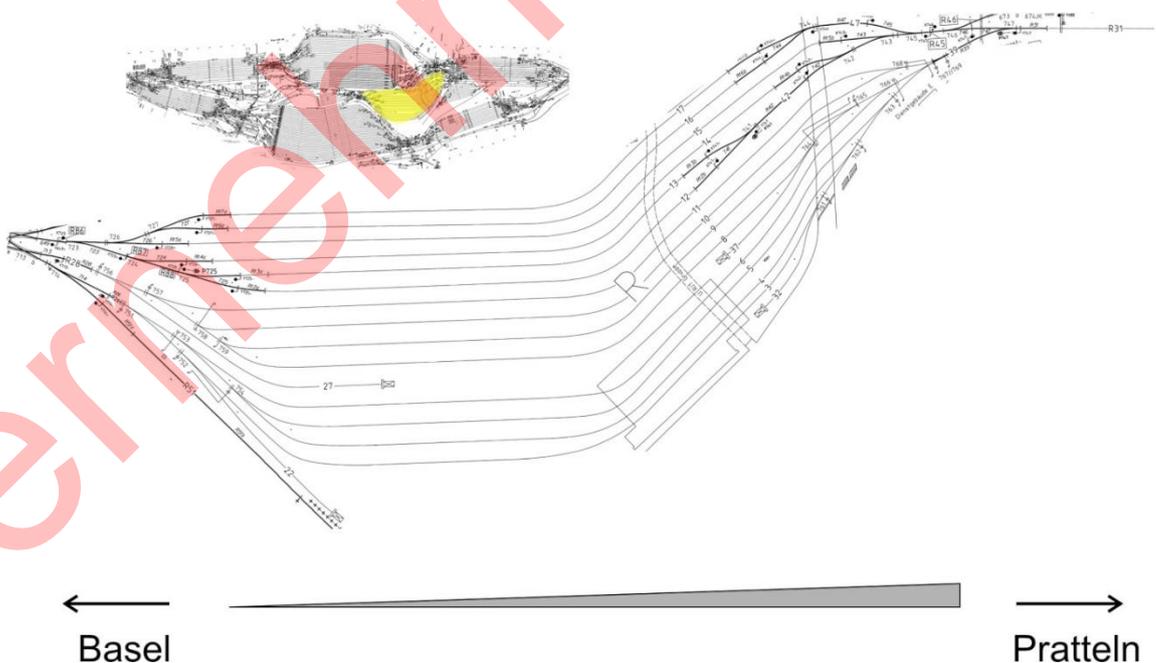
J-Gruppe: ~~-3~~4 ‰ (Gefälle Seite Pratteln)

J12: 2 ‰ (Gefälle Seite Basel)

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

Ist dies nicht möglich, sind die Fahrzeuge gemäss FDV ~~für eine Neigung von 5 ‰~~ 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 rbasel.sl@sbb.ch und bs190@sbb.ch zu melden. Die Grube ist durch die Benutzer im Anschluss zu reinigen.

Basel St. Johann		501
R	Vorbeifahrt an 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. Der Fahrdienstleiter SBB verwendet dazu die «Fiche SNCF».	

Birsfelden Hafen		502
R	Radius Ablaufberg	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	300 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «» Fahrzeuge mit Zeichen « xxx m», bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
R	Mit Hemmschuh gesicherte Fahrzeuge	
	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.	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Über die Verbindung Gleis 3 – Weiche 73 – Gleise 81-86 / C44 sind Fahrten mit Reisezugwagen verboten.	
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	<ul style="list-style-type: none"> Gleis 3: minimaler Radius = 129 m (ab Zwergsignal 3A Richtung Gleise C44 und 81-86) Gleis A51: minimaler Radius = 124 m (ab Kreuzung 251) Gleis A54: minimaler Radius = 121 m (ab Kreuzung 251) Gleis C46: minimaler Radius = 90 m (ab Weiche 141) Gleise G64 – G73/G74: minimaler Radius = 132 m (über Weichen 381/382) 	

Muttenz		411 511
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	

Der Perron an Gleisen 2 und 3 darf für haltende Reisezüge nur im Störfall oder bei Bauarbeiten genutzt werden.

Pratteln		411 501 511	
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 <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal 460A erteilt werden (Grund: fehlende Bedieneinrichtungen für Rangierfahrstrassen von und nach Gleis 470).		

Vernehmlassung

Buchs SG		642 721
GV	Bereich	
GV	Grundsatz	<p>In Buchs SG gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Für das Rangieren im Bahnhof Buchs SG gelten ausschliesslich die FDV.</p> <p>Der Bahnhof ist einschliesslich der Einfahrvorsignale mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet.</p> <p>Zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrsignal A z21 sind die betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG gültig.</p> <p>Bei Unterhalt auf dem ÖBB Gleis 14 innerhalb der Netzgrenze bis Weiche 4 durch ÖBB-Personal sichert der Fahrdienstleiter in Buchs SG gemäss den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 (Abkürzung ÖBB-RW 30.01) «gefährdete Rotte im Bahnhof».</p>
GV	Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)	<p>Auf dem Gleis z21 zwischen Landesgrenze km 17.336 bis Buchs SG wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen, ab der Landesgrenze in Richtung Österreich durch die ÖBB-Infrastruktur AG.</p>
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	<p>Zwischen der Landesgrenze und Buchs SG kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.</p>
GV	Besetztsignale	<p>Es gelten die FDV.</p>
GV	Signalisation Langsamfahrstellen	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Buchs SG und Nendeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss 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 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	
		<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	Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung	
		<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 aktiver PZB</p>
GV	Bremsvorschriften	
	<p>Zwischen der Netzgrenze und Buchs SG und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die folgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	
	<p>Kann bei grenzüberschreitenden begleiteten Reisezügen die Zollkontrolle nicht rechtzeitig beendet werden, ist der Fahrdienstleiter frühzeitig zu verständigen.</p> <p>Bei transitierenden Reisezügen Österreich – Schweiz und umgekehrt, ist die technische Bereitschaft dem Fahrdienstleiter zu melden.</p>	

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

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

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

Vernehmlassung

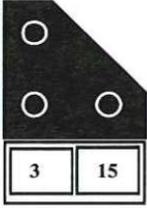
Bereich Chiasso		542
GV	Bereich	
GV	Grundsatz	<p>Für den Bahnhof Chiasso/Chiasso Sm gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Die Ein- und Ausfahrtsignale Seite Norden sind schweizerischer Bauart.</p> <p>Für Einfahrten und Ausfahrten Seite Italien gelten die italienischen Fahrdienstvorschriften (RFI-Normen). Die Ein- und Ausfahrtsignale sind italienischer Bauart.</p>
GV	Ereignismanagement	<p>Das Ereignismanagement im Bahnhof Chiasso/Chiasso Sm wird durch die SBB wahrgenommen.</p> <p>Kompetenzgrenze Netzschnittstelle 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.</p>
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	<p>Zwischen der Landesgrenze und Chiasso/Chiasso Sm kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.</p>
GV	Signalisation Parkstellung	<p>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.</p>

GV	ETCS Level 1 LS: Transition
	<p>Italien – Chiasso/Chiasso Sm:</p> <p>Monte Olimpino 1: dynamische Transition von LNTC SCMT zu ETCS Level 1 LS</p> <ul style="list-style-type: none"> • an den Einfahrsignalen L401/L402 beim RFI km 49.796 <p>Monte Olimpino 2: dynamische Transition von LNTC SCMT / ETCS Level 2 zu ETCS Level 1 LS</p> <ul style="list-style-type: none"> • an den Einfahrsignalen L460/L461 beim RFI km 8.478 <p>Chiasso/Chiasso Sm – Italien:</p> <p>Monte Olimpino 1: dynamische Transition von ETCS Level 1 LS zu LNTC SCMT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis 401 beim RFI km 48.670 • Gleis 402 beim RFI km 47.320 <p>Monte Olimpino 2: dynamische Transition von ETCS Level 1 LS zu LNTC SCMT / ETCS Level 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis 460 beim RFI km 5.145 • Gleis 461 beim RFI km 8.094
GV	Stromsystem für Rangierbewegungen
	<p>Der Rangierleiter und der Fahrdienstleiter vereinbaren, mit welcher Spannung die Rangierbewegung durchgeführt werden soll. Bei einem Spannungswechsel muss der Rangierleiter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • den Lokführer beauftragen, sämtliche Stromabnehmer zu senken, • beim Fahrdienstleiter den Spannungswechsel verlangen (wenn nötig) und • die blinkende Taste «pantografo abbassato» (Stromabnehmer gesenkt) betätigen. <p>Somit bestätigt er dem Fahrdienstleiter, dass sämtliche Stromabnehmer an allen Triebfahrzeugen seiner Rangierbewegung gesenkt sind (siehe I-30111 <u>11.2</u> Ziffer 8).</p>

Chiasso		542
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Auf den Gleisen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 und 9 sind von Balerna her keine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güterzüge oder • Reisezüge über 460 m Länge <p>geplant.</p> <p>In Ausnahmefällen (Störungen oder Reisezüge, welche mit einer tieferen Kategorie als der Zugkategorie R fahren) ist die Annahme nur zulässig, wenn alle gleichzeitigen Fahrstrassen von und nach Monte Olimpino 1 und/oder Monte Olimpino 2 verhindert werden.</p>	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Alle Züge Richtung Italien	Gleise 1, 4, 6 Halteort vor Signalen H1, H4, H6

Z	Anordnungen für Züge	
	<p><u>Folgende Signaltypen sind zusätzlich mit dem italienischen Zugbeeinflussungssystem SCMT ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss dem für die jeweilige Zugfahrt gültigen Betriebsprozess zu befahren.</u></p>	
	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 ankommende/abfahrende Reise- und Leermaterialzüge in Chiasso von/nach RFI, erfolgt die Transition des Stromsystems dynamisch.	
Z	Stromsystem: Statische Transition	
	<p>Für <u>Bei grenzüberschreitenden ankommende/abfahrende Zügen</u> in Chiasso von/nach RFI, welche eine statische Transition durchführen, muss der Lokführer nach Ankunft des Zuges:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sämtliche Stromabnehmer senken, • beim Fahrdienstleiter den Spannungswechsel verlangen (wenn nötig) und • die blinkende Taste «pantografo abbassato» (Stromabnehmer gesenkt) betätigen. <p>Somit bestätigt er dem Fahrdienstleiter, dass sämtliche Stromabnehmer an allen Triebfahrzeugen seines Zuges gesenkt sind (siehe I-30111 <u>11.2</u> Ziffer 8).</p>	
R	Rangierbewegungen mit Zweiwegfahrzeug Gleis 720 – 724 – T3	
	<p>Die Zwergsignale 720B, 724A, 724B und T3A mit Dreiecksaufsatz müssen in unbeleuchtetem Zustand und die Weichen 704 in «Fahrweg rechts» und 705 in «Fahrweg links» verschlossen sein. Der Rangierleiter darf sich mit dem besonderen Fahrzeug des Typs ROTRAC E4 im Rangierfahrweg vom Gleis 720 bis Gleis T3 und umgekehrt frei bewegen.</p> <p>Nach Abschluss der Rangierbewegung, sobald diese im Gleis 720 angelangt ist, verlangt der Rangierleiter beim Fahrdienstleiter das Einschalten der Zwergsignale 720B, 724A, 724B und T3A.</p>	
R	RFI Signale	
		<p>Begriff Rangiergrenze</p> <p>Bedeutung Rangiergrenze Bahnhof - Strecke</p>

R	Bestimmungen für Rangierbewegungen									
	An der Rangiergrenze (Monte Olimpino 1 RFI km 49.982: 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 <u>erfolgt</u> in der Betriebsart SH findet eine Zwangsbremmung <u>statt</u> .									
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:									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Gleis</th> <th>Gefälle in ‰</th> <th>Richtung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>501</td> <td>17</td> <td>Como (Italien)</td> </tr> <tr> <td>übrige</td> <td>5</td> <td>Como (Italien)</td> </tr> </tbody> </table>	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung	501	17	Como (Italien)	übrige	5	Como (Italien)
Gleis	Gefälle in ‰	Richtung								
501	17	Como (Italien)								
übrige	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» umstellen. Die Fahrstrasse muss immer für den Fahrweg Gleis 759 – 727 stehen.									
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}									
	In Gleis 730 gilt v _{max} 5 km/h.									

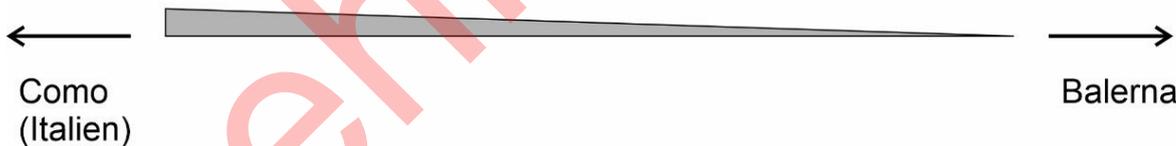
Chiasso Sm		542								
ZR	RFI Signale									
	 <p>Anzeige der umschaltbaren Spannungszonen für Zwergsignale</p>	<p>Mit dem Begriff <i>Fahrt</i> und <i>Fahrt mit Vorsicht</i> leuchtet diejenige Ziffer auf, die sich auf die Fahrleitungsspannung bezieht.</p> <p>Der Lokführer hat das Aufleuchten der Ziffern 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									
	<p>Folgende Signaltypen sind zusätzlich mit dem italienischen Zugbeeinflussungssystem SCMT ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss dem für die jeweilige Zugfahrt gültigen Betriebsprozess zu befahren.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Signaltyp</th> <th>Ausrüstung Zugbeeinflussung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ausfahrtsignale gemäss RFI-Normen Seite Italien in Richtung Monte Olimpino 1 und 2</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> SCMT ETCS Level 1 LS Signum-Stop </td> </tr> <tr> <td>Alle übrigen Signale gemäss RFI-Normen</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> SCMT ETCS Level 1 LS </td> </tr> <tr> <td>Ausfahrtsignale gemäss FDV in Richtung Balerna</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> EuroSIGNUM/EuroZUB ETCS Level 1 LS SCMT-Stop </td> </tr> </tbody> </table> <p>Bei Ausfall der italienischen streckenseitigen Zugbeeinflussung werden die für die entsprechende Zugfahrt gültigen RFI-Normen angewendet.</p>		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
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 									
Z	Ankunft der Züge in der U-Gruppe									
	<p>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).</p> <p>Sollte die Ankunft des Zuges ausnahmsweise in die L-Gruppe erfolgen, vereinbaren der Fahrdienstleiter und der Lokführer das weitere Vorgehen.</p>									
R	Radius Ablaufberg (Gruppe K und Z)									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radius</th> <th>Das Befahren ist verboten für:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>300 m</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «» Fahrzeuge mit Zeichen « xxx m», bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt. </td> </tr> </tbody> </table>	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. 					
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. 									
	Die hydraulischen Gleisbremsen dürfen von Niederflurwagen nicht befahren werden.									

R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen
	<p>Zwischen Chiasso Sm und Chiasso ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.</p> <p>Gleis T13: Der Befehl für die Vorbeifahrt am Rangierhaltssignal RHT13A wird durch den Fahrdienstleiter Chiasso quittungspflichtig erteilt.</p>
R	Weichenstellung Gruppe Z
	<p>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.</p>
R	Weichenstellung nicht zentralisierter Bereich Chiasso – Chiasso Sm
	<p>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» umstellen. Die Fahrstrasse muss immer für den Fahrweg Gleis 759 – 727 stehen.</p>

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:**

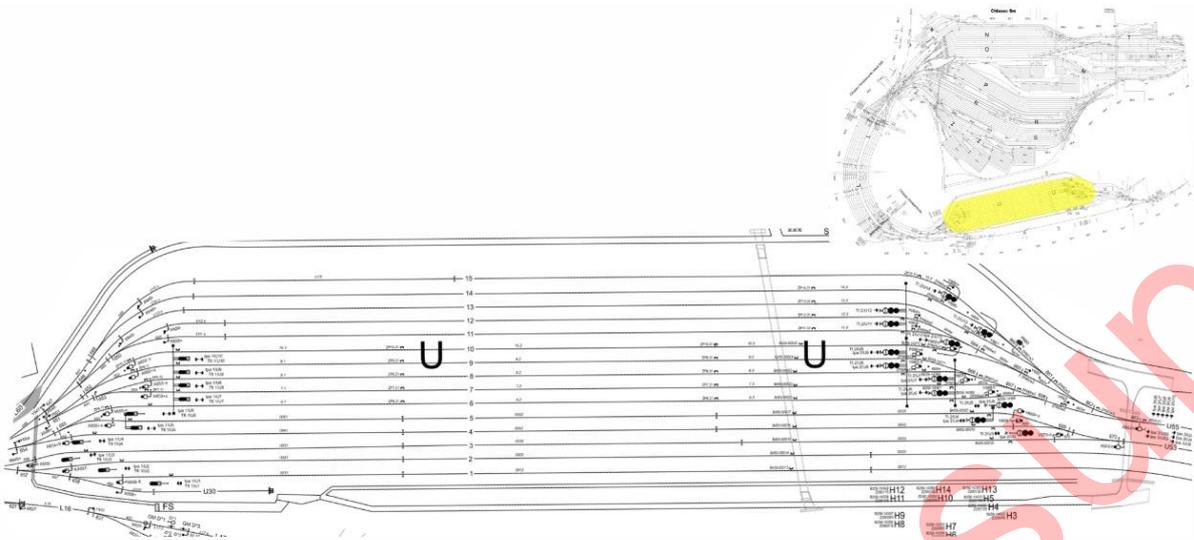
L-Gruppe: -3‰ (Gefälle Seite Balerna)

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:

Balerna

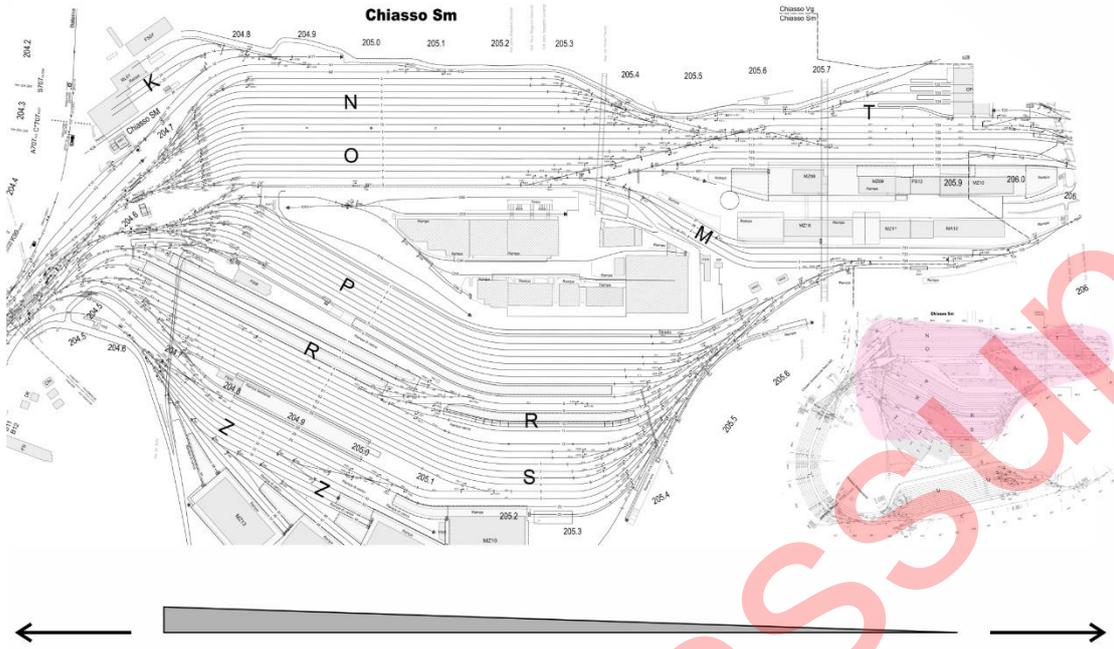
Como
(Italien)**Neigung:**U-Gruppe: -3‰ (Gefälle Seite Como)**Güterzüge:**

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: $\pm 5 \text{ ‰}$ (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:

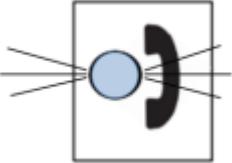
Ablauf- und Richtungsgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen (Seite Chiasso) zu sichern (gemäss FDV, Rangierbewegungen, Ergänzenden Bestimmungen für den Ablaufbetrieb).

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.

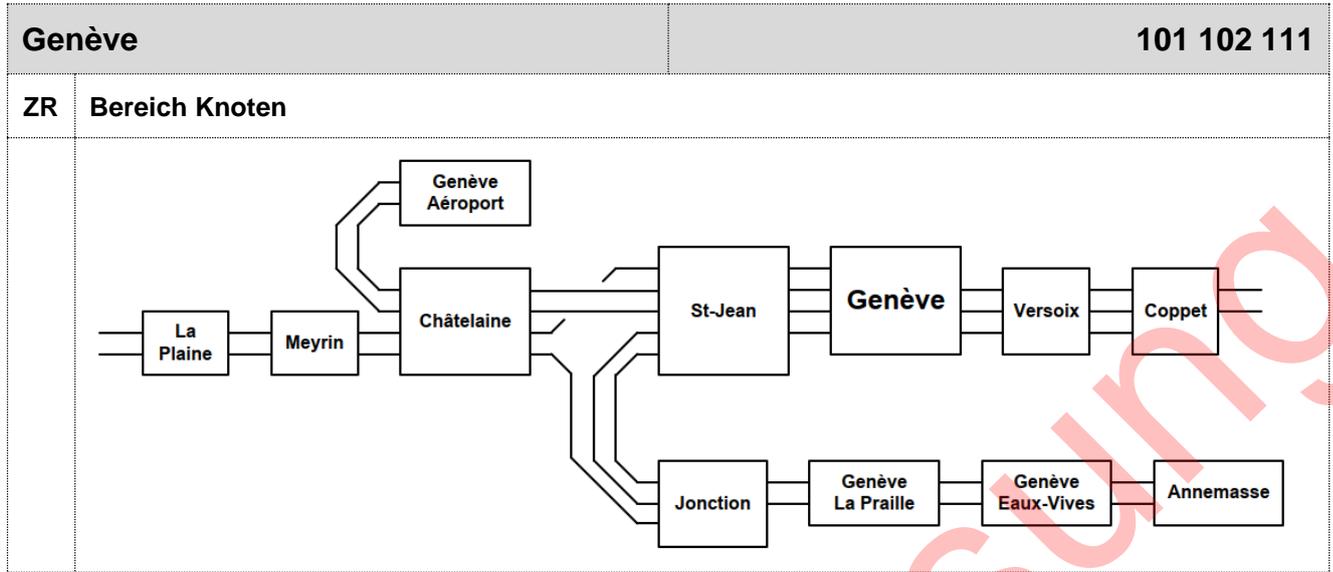
Vernehmlassung

Le Locle-Col-des-Roches		272
GV Bereich		
GV Grundsatz	<p>Ab dem Einfahrsignal DVB des schweizerischen Typs L von Le Locle-Col-des-Roches bzw. bis zum Blocksignal C8 französischen Typs – km 39.100 (SBB) – gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Bis zu bzw. ab diesen Signalen gelten die französischen Vorschriften.</p>	
GV Ereignismanagement	<p>Zwischen Le Locle-Col-des-Roches und Morteau wird das Ereignismanagement wie folgt vorgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bis zur Landesgrenze km 39.580 (SBB): durch die SBB • Ab der Landesgrenze km 39.580 (SBB), Richtung Morteau: durch die SNCF. <p>Bleibt ein Zug genau auf der Vorschriftengrenze km 39.100 (SBB) liegen, kommen folgende Grundsätze zur Anwendung:</p> <p>Hilfeleistung:</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften zum Überführen des hilfeleistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs ist jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Entfernen des Abholen eines steckengebliebenen Zuges:</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften sind jene des Bestimmungsgebiets in dessen Richtung der steckengebliebene Zug <u>weggeräumt-abgeholt</u> wird.</p>	
GV Signalisation Langsamfahrstellen	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Le Locle-Col-des-Roches und Morteau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die ganze Langsamfahrtsstelle 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 Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrtsstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV. 	

GV	Zugfahrten ohne Fahrtstellung Gleissignal C1	
	Muss am <i>Halt</i> zeigenden Gleissignal C1 vorbeigefahren werden, erteilt der Fahrdienstleiter SBB nach vorheriger Genehmigung des Fahrdienstleiters («AC») Morteau dem Lokführer die Zustimmung mit <i>Befehl 1</i> gemäss FDV.	
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	Zwischen der Vorschriftengrenze und La Chaux-de-Fonds kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.	
GV	Signalisation Zugschluss	
	Der Zugschluss der internationalen Züge von und nach Frankreich muss gemäss den französischen Vorschriften gekennzeichnet werden (2 rote Lichter).	
GV	SNCF Signale	
	 Weiss blinkende Lampe (Tag und Nacht)	Begriff <i>Annäherungssignal Langsamfahrstelle «Repère d'approche»</i> Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt, wenn die Bekanntgabefrist nicht eingehalten wurde. Aufgestellt mindestens 200_m vor dem ersten Signal der <u>LangsamfahrstelleLafa</u>
		Begriff <i>Distanzsignal Langsamfahrstelle «Repère de proximité»</i> Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt in Bodennähe ca. 100 m vor dem Signal «TIV à distance», wenn dieses nicht gut sichtbar ist
		Begriff <i>Geschwindigkeits-Vorsignal für <u>LangsamfahrstelleLafa</u> «Tableau indicateur de vitesse (TIV) à distance»</i> Bedeutung <u>Äquivalent zu</u> <u>Entspricht</u> FDV R 300.2, Bild 218. Wenn $v_{max} \leq 40$ km/h, ist dieses mit der gelben Scheibe ergänzt
	 	Begriff <i>Zusatzsignal gelbe Scheibe, Ankündigung für niedrige Geschwindigkeit «Disque jaune»</i> Bedeutung Zusätzliches Signal zum TIV à distance, wenn $v_{max} \leq 40$ km/h
	Gelb blinkende Lampe	

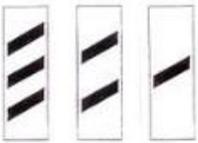
		<p>Begriff Anfangssignal <u>LangsamfahrstelleLafa</u> «TIV d'exécution»</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu <u>Entspricht</u> FDV R 300.2, Bild 219. (Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit)</p>
		<p>Begriff Endsignal <u>LangsamfahrstelleLafa</u> «TIV de fin de chantier»</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu <u>Entspricht</u> FDV R 300.2, Bild 220. (Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist)</p>
		<p>Begriff Aufhebungssignal <u>LangsamfahrstelleLafa</u> «Tableau blanc à flèche verticale noire»</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu <u>Entspricht</u> 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>
		<p>Begriff Signaltelefon mit Anrufleuchte</p> <p>Bedeutung Bei blinkender Leuchte muss der Lokführer am ortsfesten Telefon mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufnehmen</p>
<p>GV</p>	<p>Bremsvorschriften</p>	
	<p>Zwischen der Vorschriftengrenze bei km 39.100 (SBB) und La Chaux-de-Fonds und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	
<p>R</p>	<p>v_{max}</p>	
	<p>Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v_{max} 10 km/h.</p>	

Vernehmlassung



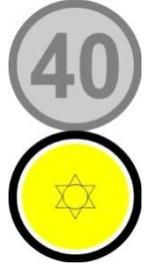
Bereich CH – F: La Plaine		101
GV	Bereich	
	<p>Das Diagramm zeigt den Bereich La Plaine mit den folgenden Signalanlagen und Grenzfunktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Blocksignal C149.3 SNCF km 149.353 Einfahrtsignal DV1/DV2 SNCF km 151.766 Haltsignal M92/M93 SNCF km 152.162 Blocksignal C4352/C4354 SNCF km 151.797 Gleissignale C1/C2/C3/C75 Vorschriftengrenze SNCF km 151.766 Landesgrenze und Netzgrenze SNCF km 152.328, SBB km 75.559 <p>Die Abbildung zeigt auch die Signalanlagen für SBB-Signale und SNCF-Signale sowie die Stationen Fort l'Ecluse, La Plaine (mit Gleisen 92, 93) und Meyrin (mit Gleisen 584, 684).</p>	
GV	Grundsatz	
	Ab den Einfahrtsignalen DV1 und DV2 des schweizerischen Typs L von La Plaine (SNCF km 151.766) gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV).	
GV	Besondere Bestimmungen zur Vorbeifahrt an Rangiersignalen M92 und M93	
	Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Vorbeifahrt an Rangierhaltsignalen M92 bzw. M93 erteilt, muss er die Erlaubnis des französischen Agent Circulation anhand der Vorgaben in der «Consigne commune» einholen.	
GV	Signalisation Zugschluss	
	Die Züge zwischen der Vorschriftengrenze und Genève / Genève-La Praille und umgekehrt führen Zugschluss signale gemäss den französischen Vorschriften (2 rote Lichter).	
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	Zwischen der Vorschriftengrenze und Genève / Genève-La Praille kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.	
GV	Signalisation Langsamfahrstellen	
	<p>Aufgestellte Langsamfahr signale zwischen La Plaine und Fort l'Ecluse</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahr stelle 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 Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahr stelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV. 	

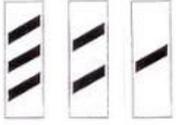
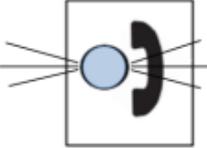
GV	SNCF Signale	
	 Weiss blinkende Lampe (Tag und Nacht)	<p>Begriff Annäherungssignal Langsamfahrstelle «Repère d'approche»</p> <p>Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt, wenn die Bekanntgabefrist nicht eingehalten wurde. Aufgestellt mindestens 200 m vor dem ersten Signal der <u>Langsamfahrstelle</u></p>
		<p>Begriff Distanzsignal Langsamfahrstelle «Repère de proximité»</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 Geschwindigkeits-Vorsignal für <u>Langsamfahrstelle</u> «Tableau indicateur de vitesse (TIV) à distance»</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu <u>Entspricht</u> FDV R 300.2, Bild 218. Wenn $v_{max} \leq 40$ km/h, ist dieses mit der gelben Scheibe ergänzt</p>
	 gelb-Gelb blinkende Lampe	<p>Begriff Zusatzsignal gelbe Scheibe, Ankündigung für niedrige Geschwindigkeit «Disque jaune»</p> <p>Bedeutung Zusätzliches Signal zum TIV à distance, wenn $v_{max} \leq 40$ km/h</p>
		<p>Begriff Anfangssignal <u>Langsamfahrstelle</u> «TIV d'exécution»</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu <u>Entspricht</u> FDV R 300.2, Bild 219. (Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit)</p>
		<p>Begriff Endsignal <u>Langsamfahrstelle</u> «TIV de fin de chantier»</p> <p>Bedeutung Äquivalent zu <u>Entspricht</u> FDV R 300.2, Bild 220. (Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist)</p>

		<p>Begriff Aufhebungssignal <u>LangsamfahrstelleLafa</u> «Tableau blanc à flèche verticale noire»</p> <p>Bedeutung <u>Äquivalent zu</u> <u>Entspricht</u> 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>
		<p>Begriff Distanzbalken</p> <p>Bedeutung Distanztafeln vor Hauptsignalen. Jeder schwarze Diagonalstreifen entspricht 100 m</p>
GV	ETCS Level 1 LS: Transition	
	<p>Fort l'Ecluse (F) – La Plaine: Dynamische Transition nach ETCS L1 LS vor den Einfahrsignalen DV1/DV2 des Bahnhofs La Plaine (km 151.275).</p> <p>La Plaine – Fort l'Ecluse (F): Dynamische Transition nach Level NTC KVB vor den Rangierhaltsignalen M92/M93 von La Plaine (km 152.285).</p>	
GV	Zugbeeinflussungssystem KVB	
	Bei Ausfall des Systems KVB werden die Weisungen gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.	
GV	Ereignismanagement	
	<p>Im Bahnhof La Plaine wird das Ereignismanagement wie folgt wahrgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ab SNCF km 152.328 / SBB km 75.559 (Staatsgrenze) bis SNCF km 151.766 (Signal DV1 und DV2), Richtung Fort l'Ecluse durch die SNCF • Ab SNCF km 152.328 / SBB km 75.559 (Staatsgrenze) Richtung Genf durch die SBB. <p>Bleibt ein Zug genau auf der Grenze zwischen den beiden Reglementierungen liegen (km 151.766), kommen folgende Grundsätze zur Anwendung:</p> <p>Hilfeleistung Die anzuwendende Regelung zum Überführen des Hilfe leistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs ist jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Abholen eines steckengebliebenen Zuges Die anzuwendende Regelung ist jene des Bestimmungsgebiets in dessen Richtung der steckengebliebene Zug <u>weggeräumt</u> <u>abgeholt</u> wird.</p>	

GV	Bremsvorschriften
	<p>Zwischen der Vorschriftengrenze und Genève / Genève-La Praille und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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	Zollbestimmungen
	<p>Bei Zügen ohne planmässigen Halt zwischen der Grenze und Genève ist das Ein- und Aussteigen von Reisenden ausserhalb des Bahnhofs Genève untersagt. Die zwingende Weiterbeförderung von Reisenden bedarf der Einwilligung der Schweizer und französischen Zoll- und Polizeibehörden. Der Bewilligungsantrag wird durch die BZ West gestellt.</p>

Bereich CH – F: Genève-La Praille - Annemasse		102
GV	Bereich	
GV	Grundsatz	
	<p>Ab den Signalen S11 und S12 des schweizerischen Typs L bzw. bis zu den Einfahrtsignalen C815 und C817 des französischen Typs von Annemasse (SBB km 75.770) gelten die schweizerischen Fahr-dienstvorschriften (FDV).</p>	
GV	Signalisation Zugschluss	
	<p>Die Züge zwischen der Vorschriftengrenze und Genève und umgekehrt führen Zugschluss-signalen gemäss den französischen Vorschriften (2 rote Lichter).</p>	
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	<p>Zwischen der Vorschriftengrenze und Genève kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.</p>	
GV	Signalisation Langsamfahrstellen	
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Genève-Eaux-Vives und Annemasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV. 	
GV	SNCF Signale	
	<p>Weiss blinkende Lampe (Tag und Nacht)</p>	<p>Begriff Annäherungssignal Langsamfahrstelle «Repère d'approche»</p> <p>Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt, wenn die Bekanntgabefrist nicht eingehalten wurde. Aufgestellt mindestens 200- m vor dem ersten Signal der <u>Langsamfahrstel-leLafa</u></p>

		<p>Begriff <i>Distanzsignal Langsamfahrstelle «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 <u>Langsamfahrstelle</u>Lafa «Tableau indicateur de vitesse (TIV) à distance»</i></p> <p>Bedeutung Äquivalent zuEntspricht FDV R 300.2, Bild 218. Wenn $v_{\max} \leq 40$ km/h, ist dieses mit der gelben Scheibe ergänzt</p>
	 <p><small>gGelb blinkende-Lampe</small></p>	<p>Begriff <i>Zusatzsignal gelbe Scheibe, Ankündigung für niedrige Geschwindigkeit «Disque jaune»</i></p> <p>Bedeutung Zusätzliches Signal zum TIV à distance, wenn $v_{\max} \leq 40$ km/h</p>
		<p>Begriff <i>Anfangssignal <u>Langsamfahrstelle</u>Lafa «TIV d'exécution»</i></p> <p>Bedeutung Äquivalent zuEntspricht FDV R 300.2, Bild 219. (Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit)</p>
		<p>Begriff <i>Endsignal <u>Langsamfahrstelle</u>Lafa «-TIV de fin de chantier-»</i></p> <p>Bedeutung Äquivalent zuEntspricht FDV R 300.2, Bild 220. (Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist)</p>
		<p>Begriff <i>Aufhebungssignal <u>Langsamfahrstelle</u>Lafa «Tableau blanc à flèche verticale noire»</i></p> <p>Bedeutung Äquivalent zuEntspricht FDV R 300.2, Bild 221. (Ab dieser Stelle wird die vormalisierte Langsamfahrstelle nicht mehr befahren. Hat das erste Fahrzeug dieses Signal erreicht, gilt wieder die höchstzulässige Geschwindigkeit)</p>

		<p>Begriff <i>Z-Tafel</i></p> <p>Bedeutung Anfang der permanenten Geschwindigkeitsbegrenzungszone</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Dem Z-Signal geht ein Vorsignal verminderte Geschwindigkeit gemäss R 300.2, Ziffer 2.3 voraus</p>
		<p>Begriff <i>R-Tafel</i></p> <p>Bedeutung Ende der permanenten Geschwindigkeitsbegrenzungszone</p>
SNCF		<p>Begriff <i>Distanzbalken</i></p> <p>Bedeutung Distanztafeln vor Hauptsignalen. Jeder schwarze Diagonalstreifen entspricht 100 m</p>
SNCF		<p>Begriff <i>Signaltelefon mit Anruflampe</i></p> <p>Bedeutung Bei blinkender Lampe muss der Lokführer am ortsfesten Telefon mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufnehmen</p>
GV	Vormeldung und Erfassung von Zugdaten	
	Alle Güterzüge mit Herkunft Frankreich müssen im RCS-D, im Fenster mit den ZIS-Zugdaten, den Zugstatus OK haben. Ist das nicht der Fall, muss in «ZIS Zuglisten», der Zugstatus auf den zu befahrenden Schweizer Streckenabschnitten «kontrolliert» sein. Andernfalls muss der Zug in Frankreich zurückbehalten werden.	
GV	ETCS Level 1 LS: Transition	
	<p>Genève Eaux-Vives – Annemasse: Dynamische Transition nach NTC KVB oder NTC RPS bei der Landesgrenze (km 74.666), für Fahrzeuge welche mit KVB ausgerüstet sind.</p> <p>Annemasse – Genève Eaux-Vives: Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS nach den Gleissignalen im Bahnhof Annemasse (km 75.900).</p>	
GV	Zugbeeinflussungssystem KVB	
	Bei Ausfall des Systems KVB oder Crocodile werden die Weisungen gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.	

GV	Ereignismanagement
	<p>Auf der Strecke wird das Ereignismanagement wie folgt wahrgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Begrenzung zwischen den beiden Vorschriften (SBB km 75.770) gilt auch fürs Ereignismanagement Bleibt ein Zug genau auf der Grenze zwischen den beiden Reglementierungen liegen (km 75.770), kommen folgende Grundsätze zur Anwendung: <p>Hilfeleistung</p> <p>Die anzuwendende Regelung zum Überführen des Hilfe leistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs ist jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Abholen eines steckengebliebenen Zuges</p> <p>Die anzuwendende Regelung ist jene des Bestimmungsgebiets, in dessen Richtung der steckengebliebene Zug <u>weggeräumt-abgeholt</u> wird.</p> <p>Evakuierung eines Zuges</p> <p>Im durch die Signale P183 / P283 bzw. S12 / S11 begrenzten Bereich <u>entsperrt-entriegelt</u> der Lokführer nach Möglichkeit beim Evakuierungsprozess die Türen beidseitig.</p>
GV	Bremsvorschriften
	<p>Zwischen der Vorschriftengrenze und Genève / Genève-La Praille und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.

Strecke Genève-La Praille (exkl.) – Annemasse	102
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	<p>Verboten für:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wagen mit gefährlichen Gütern Aussergewöhnliche Sendungen. <p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unterhalts- und Ereignisdienste Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur. <p>Güterzüge sind nur im Ausnahmefall erlaubt, bei länger dauerndem Streckenunterbruch zwischen Annemasse und Bellegarde.</p>

Châtelaine		101 111
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Fahrstrassen mit (durch Systemwechselsignale angezeigte) Fahrleitungsspannungs-Umschaltung sind nur für Fahrzeuge erlaubt, die ihre Spannung dynamisch umschalten können, und nur, wenn sie ausschliesslich mit Schweizer Zugbeeinflussung verkehren.	
Coppet		111
Fdl	Betriebsartenumschaltung	
	Die Betriebsartenumschaltung $v_{\text{tief}} \rightarrow v_{\text{hoch}}$ ist nur zulässig, wenn keine Rangierbewegungen oder abgestellte Fahrzeuge im Wirkungsbereich vorhanden sind. Ebenfalls dürfen keine Fahrten mit Hilfssignal oder Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Signalen stattfinden.	
Genève		101 102 111
ZR	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise (ohne Gleise 10, 328, 330, 329, 339, 508 und 517) sind für Profil EBV O2 freigegeben . Gleise 10, 328, 329, 330, 339, 508 und 517 sind für Profil O2 verboten .	
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Gleise 106-119 Richtung Lausanne als Rangierbewegung bis zum ersten Hauptsignal. 100-, 300-, 400-Gruppe als Rangierbewegung bis zum ersten Signal.	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Reisezüge von Lausanne	Gleis 2 Für Züge ab 400 Meter Länge: Halteort am Ende des Perrons.
	Leermaterial- und Lokzüge von St-Jean	Gleise 5 und 7 Halt bei der Haltorttafel 3, für Fahrten die ins 100-Gruppe weiterfahren.
Z	Gleise 5 und 6: Züge im Transit mit Fahrleitungsspannungs-Umschaltung	
	Lokführer von Zügen mit elektrischer Traktion im Transit über Gleise 5 und 6 müssen, bei nötiger Fahrleitungsspannungs-Umschaltung ohne Lokwechsel, ab ihrem Halt am Perron die Stromabnehmer senken und mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufnehmen.	

Genève-Aéroport		101 111
Z	Bremszettel	
	Für Züge mit Endstation Genève ist die Meldung von Länge und Gewicht an den Lokführer aufgehoben. Der Zugbegleiter achtet darauf, dass Anhängelast und Bremsverhältnis nicht ändern. Die Meldung bleibt obligatorisch, wenn: <ul style="list-style-type: none"> • v_{max} oder Zugreihe ändert • ein Lokwechsel stattfindet oder eine weitere Lok beigestellt wird. 	
R	Profil EBV O2	
	Gleis 91 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Genève-La Praille		101 102 111
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Alle Fahrstrassen mit Fahrleitungsspannungs-Umschaltung (durch Systemwechselsignal angezeigt) sind für Fahrzeuge erlaubt, die eine dynamische Systemumschaltung durchführen können und mit schweizerischer und französischer Zugbeeinflussung verkehren. Ausgenommen sind die Fahrstrassen von Gleis 272 nach den Gleisen 61 und 62 und umgekehrt, wo ausschliesslich Fahrzeuge mit Schweizer Zugbeeinflussung gestattet sind.	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Güterzüge mit gefährlichen Gütern Gleise 5-7, 10-13 und 19-24	2 Stunden vor, während, und bis 1 Stunde nach einer öffentlichen Veranstaltung im Stadion La Praille oder von Samstag 12.30 Uhr bis Montag, 04.00 Uhr: Es wird Halt vor normalem Halteort angeordnet, inklusive Handzeichen vor der Ausschlusszone (siehe Ziffer R Einschränkungen betreffend Rangierbewegungen und dem Abstellen bestimmter Wagen mit gefährlichen Gütern)
R	Profil EBV O2	
	Gleise 716, 717 und 718 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Radius Ablaufberg Gleis 514	
	Radius 800 m	Das Befahren ist verboten für: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge mit Zeichen «  » • Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 800 m beträgt

R	Einschränkungen betreffend Rangierbewegungen und dem Abstellen bestimmter Wagen mit gefährlichen Gütern
	<p>Vorbemerkungen</p> <p>Von diesen Einschränkungen sind folgende Wagen mit orangefarbenen Kennzeichnungen und UN-Nummern betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wagen mit Benzin: UN 1203 • Wagen mit Leitstoff Chlor: UN 1005, 1008, 1017, 1048, 1050, 1052, 1061, 1062, 1076, 1079, 1239, 1259, 1261, 1556, 1560, 1580, 1741, 1744, 1754, 1831, 1955, 1967, 2026, 2186, 2188, 2196, 2334, 2644, 3020, 3083, 3306, 3308, 3352, 3382, 3383, 3390. • Wagen mit Leitstoff Propan: UN 1001, 1010, 1011, 1012, 1016, 1023, 1027, 1030, 1032, 1033, 1035, 1036, 1037, 1040, 1049, 1055, 1063, 1075, 1077, 1083, 1860, 1954, 1957, 1959, 1962, 1965, 1966, 1969, 1971, 1978, 2035, 2203, 3153, 3160, 3161, 3167, 3374. <p>Die «Ausschlusszone» ist durch eine Fläche von 200 Metern ab dem Perimeter des Stadions definiert. Im Gleisfeld wird sie auf der einen Seite bei km 64.897 durch die Joche über den Gleisen 1 bis 24 und 432 bis 442 begrenzt. Auf der anderen Seite endet die «Ausschlusszone» bei der Autobahnbrücke bei km 65.558.</p> <p>Zwei Stunden vor, während und eine Stunde nach allen öffentlichen Veranstaltungen im Stadion La Praille sind folgende Einschränkungen zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle Rangierbewegungen mit Wagen des Leitstoffs Chlor sind einzustellen • In der «Ausschlusszone» dürfen keine Wagen mit Benzin oder den Leitstoffen Chlor bzw. Propan stationiert werden • Wenn Wagen mit Benzin oder den Leitstoffen Chlor bzw. Propan aus technischen Gründen nicht aus der «Ausschlusszone» entfernt werden können, sind diese durch qualifiziertes Personal dauernd zu überwachen. <p>Von Samstag 12.30 Uhr bis Montag 04.00 Uhr sind einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle Rangierbewegungen mit Wagen der Leitstoffe Chlor oder Propan • Zerlegen von Zügen, welche Wagen mit Benzin führen. <p>Ausnahmen im Bedarfsfall:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Rangierbetrieb, einschliesslich dem Rangieren von Wagen mit Benzin, darf an Samstagen maximal 10 Mal pro Jahr bis um 15.30 Uhr verlängert werden • Zusätzlich dürfen maximal 10 Mal im Jahr zwischen Samstag 12.30 Uhr und Montag 04.00 Uhr ankommende Ganzzüge mit Benzin abgefertigt werden.
R	v_{\max}
	Über Weiche 263 und in Gleis 620 gilt v_{\max} 10 km/h.

Genève-Sécheron	101 102 111
Z	Haltepunkt Genève-Sécheron
	Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

Jonction		101 102 111
ZR	Profil EBV O2	
	Gleis J11 ist für Profil EBV O2 verboten.	

Meyrin		101
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In den Gleisen 66-69 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.	

Vernehmlassung

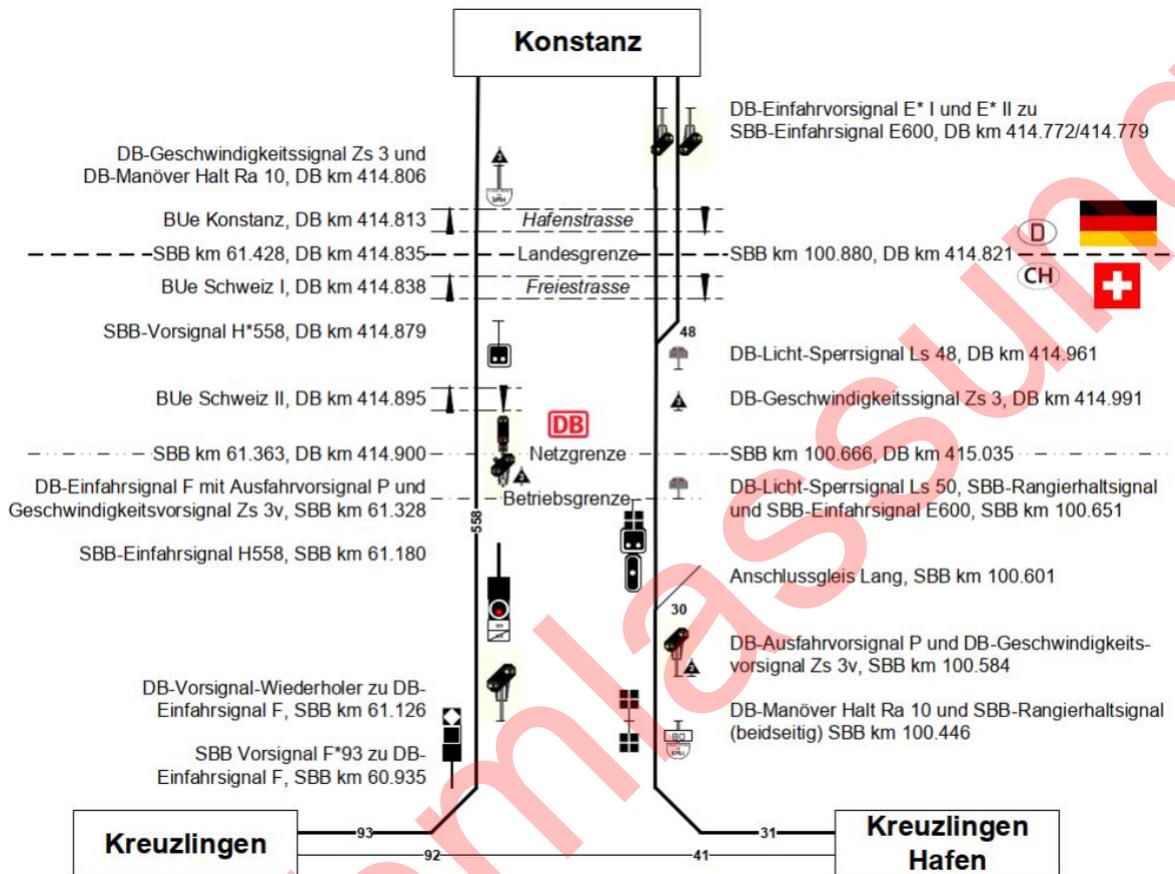
Koblenz	601 602
GV	Bereich
GV	Grundsatz
	<p>In Koblenz Gleis 5 gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV), ausgenommen ist die Signalisierung auf deutschem Gebiet.</p> <p>In Koblenz Gleis 5 zwischen Landesgrenze km 42.699 bis Haltepunkt Waldshut gilt für die Signalisierung das Signalbuch Richtlinie 301 der DB InfraGO AG mit folgenden Spezialitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei km 0.433 ist ein Vorsignal Vr 0, zur Ankündigung des Schutzhalt-Signals Sh 2 beim Prellbock, aufgestellt. Dieses ist mit einem dauernd wirksamen Gleismagneten ausgerüstet. <p>Die operative Betriebsführung von Gleis 5 obliegt der SBB AG.</p>
GV	Ereignismanagement
	<p>Auf dem Gleis 5 zwischen Landesgrenze km 42.699 bis Koblenz wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen, ab der Landesgrenze in Richtung Deutschland durch die DB InfraGO AG.</p>
GV	Signalmittel der Fahrzeuge
	<p>Zwischen der Landesgrenze und Koblenz kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.</p>
GV	Signalisation Langsamfahrstellen
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Waldshut und Koblenz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die ganze Langsamfahrtsignale (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss FDV oder gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. • Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Als Entscheidungskriterium gilt die Netz- und Staatsgrenze in der Mitte der Rheinbrücke in km 42.699 (SBB) bzw. km 1,367 (DB), so wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrtsignale mit Signalen gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV.

GV	DB Signale			
		<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 Anfangschränkung</i></p> <p>Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>		
		<p>Begriff <i>Lf3 Endschranke</i></p> <p>Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>		
ZR	Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge in Koblenz Gleis 5			
	<p>Zugelassen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RABe 520 000-016 • RABe 526 260-265 • RABe 526 280-286 • RABe 526 701-805 • RBDe 560 Domino mit der Einschränkung $v_{max} 30 \text{ km/h}$ auf der Rheinbrücke • Triebfahrzeuge und Wagen, welche die nachfolgenden aufgeführten Lasten einhalten: 			
	Gleis 5	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="384 1245 858 1312">Höchstzulässige Radsatzlast 18 t</td> <td data-bbox="858 1245 1409 1312">Höchstzulässige Meterlast 5,0 t/m</td> </tr> </table>	Höchstzulässige Radsatzlast 18 t	Höchstzulässige Meterlast 5,0 t/m
Höchstzulässige Radsatzlast 18 t	Höchstzulässige Meterlast 5,0 t/m			
Z	Haltepunkt Waldshut			
	Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.			
R	Profil EBV O2			
	Gleise 50, 331, 332 sind für Profil EBV O2 freigegeben.			

Konstanz

761 772

GV Bereich



GV Grundsatz

Für die Strecke Kreuzlingen – Konstanz bis zum DB-Einfahrsignal F (SBB km 61.328) in Konstanz gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Ab diesem Signal Richtung Konstanz gilt das Regelwerk der DB InfraGO AG.

Für die Strecke Konstanz – Kreuzlingen bis Höhe DB-Einfahrsignal F (SBB km 61.328) in Konstanz gilt das Regelwerk der DB InfraGO AG. Ab diesem Signal Richtung Kreuzlingen gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV).

Rangierbewegungen aus beiden Bahnhöfen auf die Strecke Kreuzlingen – Konstanz werden gemäss FDV ausgeführt.

Für die Strecke Kreuzlingen Hafen – Konstanz bis zum DB Licht-Sperrsignal Ls 50 bzw. ab SBB-Einfahrsignal E600 bei SBB km 100.651 gelten die FDV. Ab/bis zu den vorgenannten Signalen in/aus Richtung Konstanz gilt das Regelwerk der DB InfraGO AG.

Das Gleissperrensinal am Gs 30 im Anschluss Lang Südseite befindet sich in Fahrtrichtung Kreuzlingen Hafen > Konstanz zwischen dem Hauptgleis und dem Gleisanschluss. Da es somit rechts des Hauptgleises steht, ist es mit einer Zuordnungstafel gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG ausgestattet, um die eindeutige Zuordnung zum Gleisanschluss Lang sicherzustellen.

Für die Strecke Kreuzlingen Hafen – Konstanz gelten die Ausfahrtsignale C2 und D30 in Kreuzlingen Hafen gleichzeitig auch als Einfahrsignal von Konstanz.

Im Bahnhof Konstanz sind Seite Kreuzlingen und Kreuzlingen Hafen Schutzstreckensignale gemäss FDV montiert.

	<p>Bei Ausfall des Systems PZB werden die Weisungen gemäss den FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewandt.</p> <p>Für die Durchführung von Rangierfahrten im Gleis 31 Konstanz – Kreuzlingen Hafen gilt folgendes (Rangiergrenze bei SBB km 100.446):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für alle Rangierfahrten gilt das SBB-Rangierhaltssignal am SBB-Einfahrsignal E600 (SBB km 100.651), sowie das SBB-Rangierhaltssignal in SBB-km 100.446. Die zusätzliche DB-Rangierhalttafel (Signal Ra 10) in SBB-km 100.446 gilt nur für Rangierfahrten der DB aus Richtung Konstanz. • Die Zustimmung zur Vorbeifahrt an diesen Signalen erteilt: <ol style="list-style-type: none"> a) der Fahrdienstleiter SBB am SBB-Rangierhaltssignal (SBB km 100.651) mit Lichtsignal (Signalbild 305 gemäss FDV), am SBB-Rangierhaltssignal (km 100.446) mündlich. b) der Fahrdienstleiter Konstanz (in Absprache mit Fahrdienstleiter SBB) an der DB-Rangierhalttafel (Signal Ra10) in SBB km 100.446 durch schriftlichen Befehl gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG. • Das Rangierhaltssignal (SBB km 100.651) zeigt im Regelfall-Normalbetrieb das Lichtsignal «Zustimmung zur Rangierbewegung». Vor der Rücknahme des Signals holt der Fahrdienstleiter SBB die Zustimmung des Fahrdienstleiters Konstanz ein. • Durchgehende Rangierfahrten von Kreuzlingen Hafen nach Konstanz sowie Gegenrichtung sind im Störfall, bei Bauarbeiten oder in besonderen betrieblichen Situationen (z.B. Abschleppen eines liegendebliebenen steckengebliebenen Zuges) zulässig. Voraussetzung hierfür ist, dass der jeweilige Triebfahrzeugführer im deutschen und im Schweizer Regelwerk im notwendigen Umfang ausgebildet und geprüft ist bzw. von einem entsprechend ausgebildeten und geprüften Piloten begleitet wird. Die betriebliche Durchführung solcher Rangierfahrten erfolgt entsprechend des jeweiligen Regelwerks (Schnittstelle bildet die Regelwerks- bzw. Betriebsgrenze am Ls 50/ESig E600 im SBB-km 100.651) sowie unter Beachtung der oben genannten Regelungen.
GV	Ereignismanagement
	Zwischen der Landesgrenze und den Einfahrsignalen E 600 bzw. F wird das Ereignismanagement durch die DB InfraGO AG wahrgenommen.
GV	Signalmittel der Fahrzeuge
	Zwischen der Landesgrenze und Kreuzlingen / Kreuzlingen Hafen kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.
GV	Signalisation Zugschluss
	Die Züge zwischen Konstanz und Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen und umgekehrt führen Zugschlusssignale gemäss FDV.
GV	Signalisation Langsamfahrstellen
	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Kreuzlingen/Kreuzlingen Hafen und Konstanz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss FDV oder gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. • Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Als Entscheidungskriterium gilt die Vorschriften-(=Betriebs-)grenze (Standort ESig F aus Richtung Kreuzlingen (SBB-km 61.328) bzw. Standort Ls 50 aus Richtung Kreuzlingen Hafen (SBB-km 100.651)). Falls sich das Anfangssignal im deutschen Regelwerksbereich (d.h. innerhalb des Bf Konstanz) befindet, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV.

GV	DB Signale	
		<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 Anfangschränkung</i></p> <p>Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>
		<p>Begriff <i>Lf3 Endchränkung</i></p> <p>Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle</p>
GV	Bremsvorschriften	
		<p>Zwischen der Betriebsgrenze und Kreuzlingen / Kreuzlingen Hafen und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	Örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen Bahnhof Konstanz	
		Von v_{\max} 40 km/h abweichende Einfahrtgeschwindigkeiten werden durch Geschwindigkeitsanzeiger Zs 3v bzw. Zs 3 signalisiert.
GV	Zugfahrten ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals	
		Im Störfall erfolgt die Zustimmung des Fahrdienstleiters Konstanz zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal für Züge in Fahrtrichtung nach Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen mit <i>Befehl 1</i> gemäss FDV.
GV	Sicherung Bahnübergangsanlagen	
		Im Störfall erfolgt der Auftrag des Fahrdienstleiters Konstanz zur Sicherung der Bahnübergangsanlagen «Konstanz», «Schweiz I» und «Schweiz II» mit <i>Befehl 8</i> gemäss FDV.

GV	Umschaltung GSM-R (D) auf GSM-R (CH)
	<p>Grundsätzlich erfolgt die Umschaltung des Zugfunks für Züge des grenzüberschreitenden Verkehrs auf das jeweilige Nachbarnetz beim Halt in Konstanz (Zugsdurchfahrten sind technisch nicht möglich). Ausgenommen sind Züge aus Richtung Schweiz, die in Konstanz enden oder wenden, verbleiben im GSM-R (CH)-Netz, der Fahrdienstleiter Konstanz kann diese Züge funktechnisch im Einzelruf erreichen.</p> <p>Umschalttafeln sind nicht vorhanden.</p> <p>Im Störfall des GEFO/GSM-R (D)-Netz kann der Fahrdienstleiter Konstanz die Lokführer der Schweizer Züge im Bereich nicht erreichen, da das Rückfalltelefon nur Verbindungen in das GSM-R (D) Netz herstellt. In diesen Fällen verständigt der Fahrdienstleiter SBB die auf Konstanz zufahrenden Züge, dass diese ausserplanmässig in Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen auf GSM-R (D) umschalten müssen.</p>

Knoten Lausanne		111 121 201 211 241 301
Bereich		
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
<p>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 Rangierhaltersignal RH235B bzw. RH191A wird durch den Fahrdienstleiter quittungspflichtig erteilt.</p>		

Lausanne-Triage – Bussigny / – Renens VD		111 201 211 241 301
Z	Nichtgekuppelte Schiebelok	
<p>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.</p>		

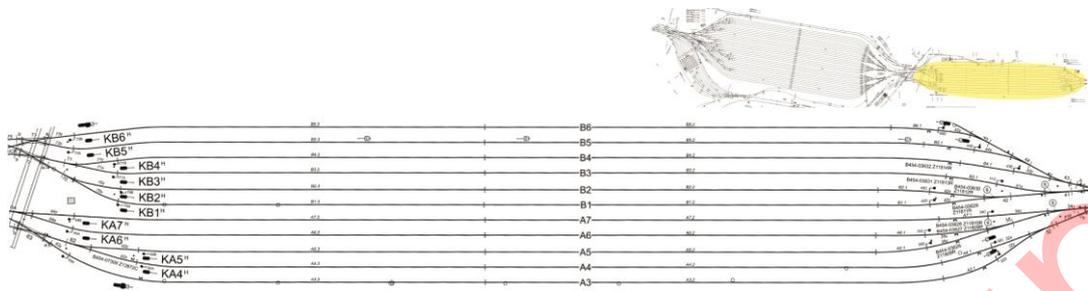
Lausanne		111 121 201 211 241 301
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
<p>Verkehrsbeschränkungen für Güterzüge von Pully Nord und weiter (ausgenommen Post- und Cargo-Express-Züge sowie Güterzüge, die als Lokzüge verkehren):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchfahrt über Gleise 2, 4, 5, 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» eingestellt ist. • Es muss sichergestellt werden, dass die Zugfahrstrasse über die Vorzugsfahrstrasse vom Signal «A» bis zur Signalstaffel «G» eingestellt ist. <p>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 Zugfahrstrasse ohne Halt von der Signalstaffel «J» bis zur Signalstaffel «D» eingestellt ist.</p>		

Z	Abweichungen vom normalen Halteort			
	Für alle Züge:			
	<table border="1"> <tr> <td>von Renens VD</td> <td>Gleis 1 Richtung Signal E212 (Lutry)</td> <td>Halt vor dem <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal 212B</td> </tr> </table>	von Renens VD	Gleis 1 Richtung Signal E212 (Lutry)	Halt vor dem <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal 212B
von Renens VD	Gleis 1 Richtung Signal E212 (Lutry)	Halt vor dem <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal 212B		
Z	<u>Folgefahrt auf ein besetztes Gleis (Gültig ab 14.09.2025)</u>			
	<p><u>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.</u></p> <p><u>Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt erlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.</u></p>			
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		111 201 241 301
ZR	Profil EBV O2	
	<p>Gleise 168, L5, L51 sind für Profil EBV O2 verboten.</p> <p>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.</p>	
R	Radius Ablaufberg	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	300 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
R	Ablaufbetrieb gegen Zufahrstrasse	
	<p>Grundsätzlich werden die Gleise des Westkopfs (Seite Genève) der F-Gruppe dauernd von Stangenhemmschuhen bzw. 2 Hemmschuhen gesichert.</p> <p>Ablaufbetrieb ist erlaubt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	

R Sichern der abgestellten Fahrzeuge

Einfahrgruppe (A/B):



Neigung:

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

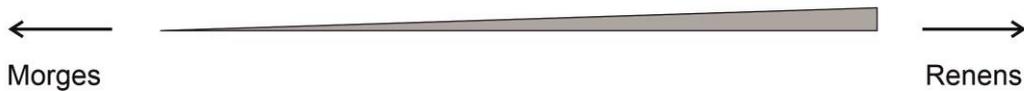
Die Fahrzeuge sind gemäss FDV für eine Neigung von 0-2.5 ‰ zu sichern.

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. Wagenummer, mit von der Luftbremse unabhängigen Mitteln gesichert sind.

F-Gruppe:



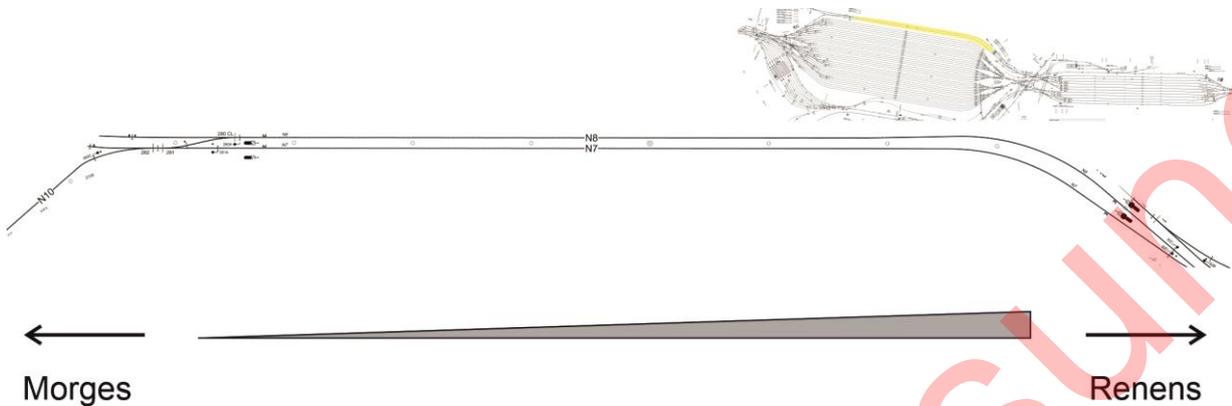
Neigung:

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.

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](#) [Rangierbewegungen](#) stattfinden:

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

Renens VD

111 201 241 301

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 erlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.

R Profil EBV O2

Gleise S5, S6, 66, 69, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 912, 913, 916 und 922 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Die Bestimmungen sind bis 14.12.2025
in der I-FUB 04/24 zu finden

Grund:

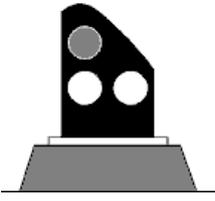
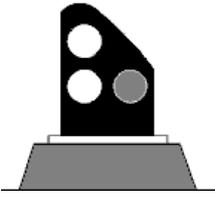
Anpassungen während der Umbauphase

Vernehmlassung

Ranzo-S. Abbondino – Luino		552
GV	Bereich	
	<p>Netz- und Landesgrenze FS km 65.571 SBB km 175.894</p> <p>CH I</p> <p>Ranzo-S. Abbondino 385 Pino-Tronzano 381 Maccagno 389 Luino FV</p> <p>Einfahrtsignal S01 FS km 51.680</p> <p>SBB-Signale FS-Signale</p>	
GV	Grundsatz	
	Es gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Die Signale sind für die ganze Strecke bis Luino FV nach schweizerischer Bauart ausgeführt.	
GV	Ereignismanagement CH	
	Das Ereignismanagement wird zwischen Ranzo-S. Abbondio bis zur Landesgrenze (Netzanschlusspunkt km 175.894) durch die SBB wahrgenommen.	
GV	Ereignismanagement I	
	Das Ereignismanagement wird ab Landesgrenze (Netzanschlusspunkt km 175.894) Richtung Italien durch die RFI wahrgenommen.	
GV	Grundsätze Ereignismanagement	
	<p>SBB Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.</p> <p>Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall</p> <p>Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet 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.</p> <p>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.</p> <p>Akute Lebensgefahr</p> <p>Bei unmittelbarer, akuter Lebensgefahr von Personen (Brand oder Entgleisung/Kollision mit Verletzten/Toten eines Reise-, RoLa- oder Güterzuges mit Gefahrgut) erfolgt die Anfrage von RFI direkt schriftlich an die Netzleitung. Die Netzleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Pikett von I-FUB-INT.</p> <p>Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden könnten und erteilt die Einsatzerlaubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die Intervention.</p>	

GV	Signalisation Parkstellung
	Für Fahrzeuge, die kein weisses Licht unter der Fahrleitung 3 kV zeigen können, darf die Parkstellung nicht verwendet werden, um Verwechslungen mit dem Warnsignal (FDV 300.2 Ziffer 8.1.2) zu vermeiden.
GV	v_{\max} Fahrt auf Sicht auf RFI-Infrastruktur
	Es gilt bei <i>Fahrt auf Sicht</i> v_{\max} 30 km/h.
GV	Fehlende Weichenüberwachung auf RFI-Infrastruktur
	Für das Befahren einer Weiche ohne elektrische Überwachung gilt die <i>Fahrt auf Sicht</i> nach RFI-Normen.
GV	Besondere Bestimmungen für Bahnübergangsanlagen auf RFI-Infrastruktur
	Der Lokführer, der eine gestörte Bahnübergangsanlage zu befahren hat, muss wie folgt vorgehen: Barrierenholmen geschlossen : <ul style="list-style-type: none"> • die Geschwindigkeit ist vor dem Befahren des Übergangs auf Schritttempo zu vermindern • Achtungssignale abgeben und mit dem vordersten Fahrzeug auf den Bahnübergang fahren • auf die zulässige Geschwindigkeit beschleunigen, sobald das erste Fahrzeug den Bahnübergang befahren hat. Barrierenholmen offen : <ul style="list-style-type: none"> • Der Bahnübergang kann nur überquert werden, wenn er vor Ort bewacht wird (RFI-Personal oder Polizei).
GV	ETCS Level 1 LS: italienische Ausprägung
	Folgende Unterschiede sind beim Befahren der italienischen Strecke zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> • Die signalisierte v_{\max} wird auf dem DMI nicht angezeigt • Die Befreiungsgeschwindigkeit kann entsprechend dem vorhandenen Durchrutschweg variieren • Die v_{\max} in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR) ist auf 30 km/h reduziert • Bei der Einfahrt in ein Kopfgleis wird keine Befreiungsgeschwindigkeit angezeigt • Die Rangiergrenzen werden mit «Danger for Shunting»-Balisen ausgerüstet. Bei Rangierbewegungen auf die Strecke müssen diese mit der Funktion «Override EOA» überfahren werden • Bei Rangierbewegungen auf die Strecke gilt v_{\max} 30 km/h • Bei Fahrt in der Funktion «Override EOA» gilt v_{\max} 30 km/h: <ul style="list-style-type: none"> – Distanz 100 Meter – Zeit 30 Sekunden. <p>Der Lokführer kann, wenn nötig, Override EOA erneut aktivieren.</p> <p>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.</p> <p>Streckenpunktstörung Der Lokführer muss den Fahrdienstleister informieren, wenn beim Überfahren einer Balisengruppe am DMI die Textmeldung «Trackside Malfunction» angezeigt wird.</p>

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	RFI Signale	
	<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>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>
		<p>Begriff <i>Distanztafeln</i></p> <p>Bedeutung Distanztafeln vor Hauptsignalen. Jeder weisse Diagonalstreifen entspricht 100 m</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 Fahrt. Nach einem Signal in der Stellung <i>Fahrt</i> kann sich ein Hindernis befinden.</p>
<p>Normalerweise stehen diese Signale links vom Gleis. Bei Rechtsaufstellung weist ein unten am Signal angebrachter Pfeil auf das zugehörige Gleis hin.</p> <p>Gültigkeit</p> <p>Niedrige RFI Rangiersignale sind für alle Rangierbewegungen gültig. Der Fahrbefehl richtet sich bei Rangierbewegungen an der Rangierleiter und wird für jede Rangierbewegung einzeln erteilt.</p> <p>Stellt der Lokführer eines Zuges auf seinem Fahrweg ein <i>Halt</i> zeigendes niedriges RFI Rangiersignal fest, worüber er nicht wie unter <i>Vorbeifahrt an niedrigen RFI Rangiersignalen in Haltstellung</i> beschrieben verständigt wurde, muss er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei einem einfahrenden Zug auf Sicht bis zum normalen Halteort weiterfahren und dann den Fahrdienstleiter verständigen. <p>Vorbeifahrt an niedrigen RFI Rangiersignalen in Haltstellung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein niedriges RFI Rangiersignal in Haltstellung oder mit unklarem Signalbild darf auf Befehl des Fahrdienstleiters überfahren werden (R 300.9). Befehle über Lautsprecher sind nicht zulässig. • Der <i>Befehl 1</i> zur Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignalen schliesst <i>Halt</i> zeigende niedrige RFI Rangiersignale im zugehörigen Fahrweg mit ein. 		
GV	Ausserordentlicher Halt mit Güterzügen	
<p>Falls italienisches oder schweizerisches Zollpersonal Güterzüge von Luino nach Ranzo-S. Abbondio begleiten will, sind folgende Massnahmen zu treffen:</p>		

<p>Züge von Luino FV nach Ranzo-S. Abbondio</p> <p>Der italienische oder Schweizer Zollbeamte verlangt den Halt für Ranzo-S. Abbondio beim Fahrdienstleiter Luino. Der Fahrdienstleiter verständigt den Lokführer quittungspflichtig (Vermerk: Aussteigen des italienischen oder Schweizer Zollpersonals) und verständigt telefonisch die BZ Süd.</p> <p>Züge von Ranzo-S. Abbondio nach Luino FV</p> <p>Der italienische oder Schweizer Zollbeamte verlangt den Halt vor der Hinfahrt nach Ranzo-S. Abbondio beim Fahrdienstleiter Luino. Dieser verständigt die BZ Süd. Der Fahrdienstleiter von Luino verlangt den Halt beim Fahrdienstleiter des von der BZ Süd angegebenen Bahnhofs (Vermerk: Zusteigen des italienischen oder Schweizer Zollpersonals).</p>

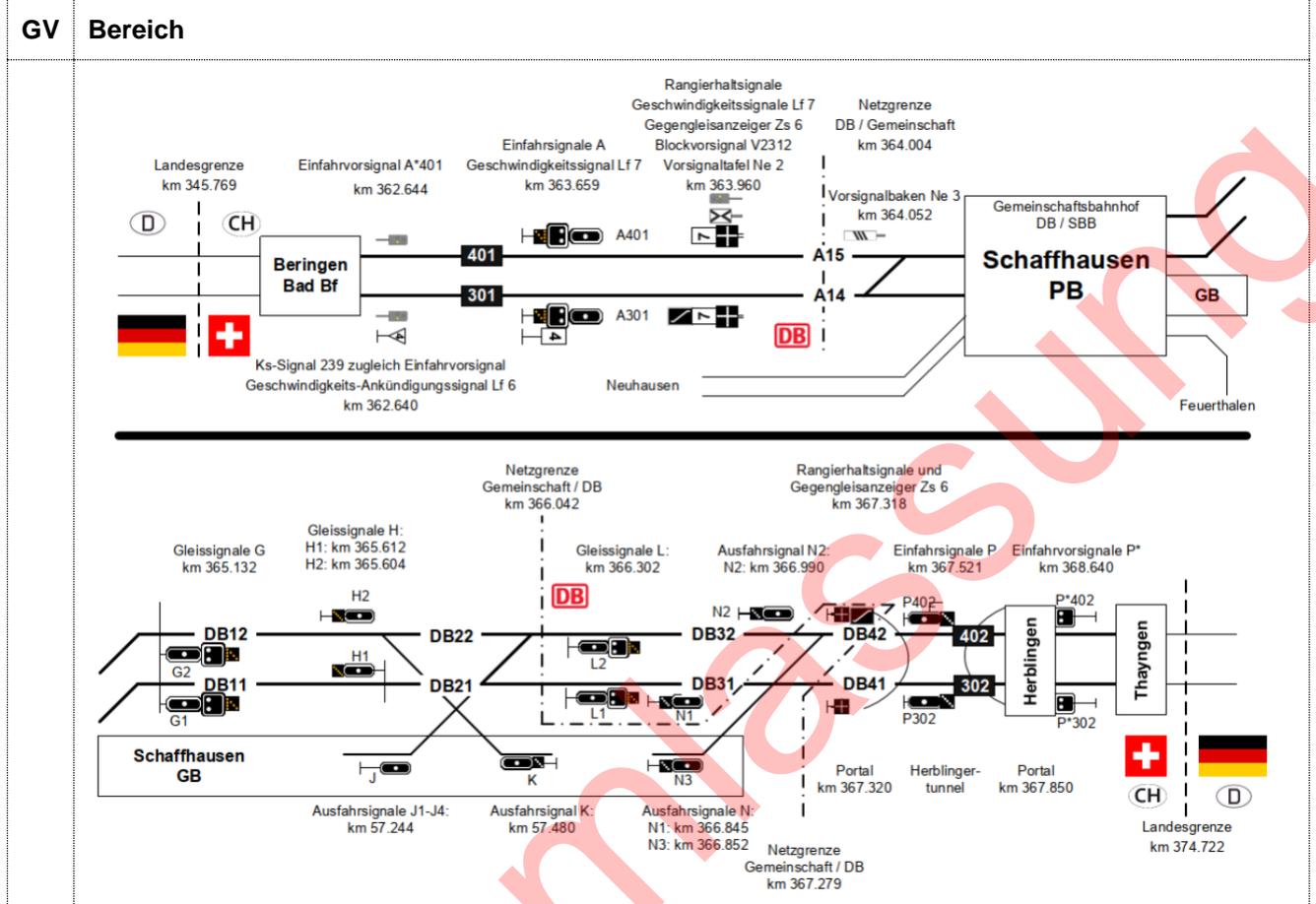
Luino FV		552
ZR	Abstellen von elektrischen Triebfahrzeugen	
	Elektrische Lokomotiven müssen das ganze Jahr über ausgeschaltet mit gesenktem Stromabnehmer abgestellt werden (inkl. Wintermassnahmen). Triebzüge und Pendelzüge müssen das ganze Jahr über in der Parkstellung abgestellt werden, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen EVU und RFI Circolazione e Orario Area Milano UCgallarate@rfi.it .	
ZR	Sichern der abgestellten Fahrzeuge	
	<p>Das Abstellen und Sichern der Fahrzeuge fällt in die ausschliessliche Zuständigkeit der EVU.</p> <p>In diesem Zusammenhang müssen spezifische Vereinbarungen zwischen den EVU unterzeichnet werden, um die Abstellaktivitäten zu koordinieren (Standort der Hemmschuhe usw.).</p> <p>Die EVU müssen der RFI – Circolazione e Orario Area Milano rfi-dci.cami@pec.rfi.it mitteilen, welche Massnahmen später ergriffen werden sollen, um das Entlaufen der abgestellten Fahrzeuge zu verhindern, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Abstellgleise in Luino eine Neigung von 0,0‰ aufweisen.</p>	
ZR	RFI Signale	
		<p>Begriff <i>Vorsignal zum Senksignal</i></p> <p>Bedeutung Die Stromabnehmer müssen ab dem Senksignal gesenkt sein</p>
		<p>Begriff <i>Senksignal 3 kV</i></p> <p>Bedeutung Stromabnehmer senken</p>
		<p>Begriff <i>Stromabnehmer Hebesignal 3 kV</i></p> <p>Bedeutung Erlaubnis zum Heben der Stromabnehmer 3 kV</p>

Z	Abweichungen vom normalen Halteort						
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="196 271 683 320">von Bellinzona endende S-Bahn-Züge</td> <td data-bbox="683 271 1002 320">Stumpengleis 1</td> <td data-bbox="1002 271 1409 320">Halteort vor Haltsignal</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="683 320 1002 367">Gleise 1 und 4</td> <td data-bbox="1002 320 1409 367">Halteort vor Senksignal</td> </tr> </table>	von Bellinzona endende S-Bahn-Züge	Stumpengleis 1	Halteort vor Haltsignal		Gleise 1 und 4	Halteort vor Senksignal
von Bellinzona endende S-Bahn-Züge	Stumpengleis 1	Halteort vor Haltsignal					
	Gleise 1 und 4	Halteort vor Senksignal					
R	Rangierbewegungen der Lokomotiven zum Befahren der Systemschutzstrecke zwischen 15 kV und 3 kV						
	<p>In Luino, fascio Politensione sind die 15 kV und 3 kV Stromsysteme durch Systemschutzstrecken getrennt.</p> <p>Der Übergang der Zweistromlokomotiven von einer Zone in die andere kann autonom durch Trägheit, wenn eine genügende Geschwindigkeit erreicht wurde, sodass der neutrale Abschnitt der elektrischen Trennung beider Stromsysteme überwunden werden kann und ohne Begleitung des Rangierers, unter folgenden Bedingungen stattfinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zustimmung mittels niedrigen Rangiersignalen RFI • Befolgung der Senksignale / Endsignale zum Senksignal • Das zu befahrende Gleis ist frei von Fahrzeugen • Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse geprüft • Der bediente Führerstand befindet sich an der Spitze der Rangierfahrt • Sobald die Systemschutzstrecke überwunden wurde, muss die Rangierbewegung anhalten. <p>Weitere Rangierfahrten, gesteuert durch ortsfeste Signale, sind nur mit eingeschalteter Lokomotive und nach deren Funktionskontrolle durch den Lokführer erlaubt.</p> <p>(Leichter) Abstoss mit einem anderen Traktionsmittel</p> <p>Die Rangierbewegung kann mit einem anderen Traktionsmittel durchgeführt werden. In diesem Fall wird das Manöver von einem Rangierer begleitet, der alle Lokführer über die Art und Weise der Rangierbewegungen informiert, unter Einhaltung folgender Bedingungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alle Triebfahrzeuge sind gekuppelt 2. Die Rangierbewegung hält in der Nähe der Systemschutzstrecke, so dass diese mit einem (leichten) Stoss überwunden werden kann 3. Der Rangierer entkuppelt die Lokomotiven und befiehlt einen (leichten) Stoss. <p>Sobald die Systemschutzstrecke überwunden wurde, muss die Rangierbewegung anhalten. Weitere Rangierfahrten, gesteuert durch ortsfeste oder handgeführte Signale, sind nur mit eingeschalteter Lokomotive und nach deren Funktionskontrolle durch den Lokführer erlaubt.</p> <p>Die Rangierbewegungen ablaufen lassen und (leichtes) Abstossen von Triebfahrzeugen (Lokomotiven, Triebwagen, Triebzug) sind nur erlaubt, falls diese Triebfahrzeuge mit einem Lokführer besetzt sind und mit der Luftbremse angehalten werden können.</p>						
R	Grundsatz						
	<p>Die Rangierbewegungen werden gemäss RFI-Normen und unter der Leitung des Bahnhofpersonals (Fahrdienstleiter) durchgeführt.</p> <p>Die EVU führen Rangierbewegungen unter Beachtung der ortsfesten Signale durch. Sämtliche Rangierbewegungen dürfen nur mit den entsprechenden örtlichen Kenntnissen der Anlage (oder in Zusammenarbeit mit Dritten, die über diese Kenntnisse verfügen) und nach Vorlage der in den RFI-Richtlinien geforderten Unterlagen durchgeführt werden.</p>						
R	v_{max} im gesamten Bahnhof						
	Es gilt v_{max} 30 km/h.						

R	Fahrbefehle
	Bei Dringlichkeit werden die Signale des Personals wie folgt erteilt:
Vorwärts	Waagrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht
Rückwärts	Senkrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht
Abstossen	Wie «rückwärts»
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.

Vernehmlassung

Schaffhausen 611 731 771



GV Grundsatz

Im Bahnhof Schaffhausen gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (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 InfraGO 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 InfraGO 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 Abfahrerlaubnissignals 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 Einfahrsignale des Bahnhofs Schaffhausen verantwortlich. Insbesondere auch für die Bereiche des DB-Netzes ab den Einfahrsignalen A Seite Beringen und den Einfahrsignalen P Seite Thayngen.	
GV	Signale	
	Schaffhausen ist einschliesslich der Einfahrvorsignale mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet, ausgenommen:	
	<ul style="list-style-type: none"> • 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	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 Zugschlusssignale gemäss deutschem Regelwerk.	
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	Signalisation Langsamfahrstellen	
	Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen DB – Schaffhausen - DB: <ul style="list-style-type: none"> • 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. Als Entscheidungskriterium gilt die Vorschriftengrenze (Standort der Einfahrsignale 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 Einfahrsignale befindet, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Regelwerk der DB InfraGO AG. 	

GV DB Signale		
	Begriff <i>Lf1 Langsamfahrtscheibe</i>	Bedeutung Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.
	Begriff <i>Lf2 Anfangscheibe</i>	Bedeutung Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle.
	Begriff <i>Lf3 Endscheibe</i>	Bedeutung Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle
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	---	---
* Reisezüge von/nach Beringen Bad Bf, ohne vorausgehende oder nachfolgende Rangierbewegungen, welche in Schaffhausen wenden, schalten nicht auf GSM-R CH um.		
GV Bremsvorschriften		
Zwischen der Netzgrenze – Schaffhausen – Netzgrenze und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:		
<ul style="list-style-type: none"> • 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		
	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	Regelwerk gemäss DB InfraGO AG	DB-Befehl
	Weiche aufschneiden ohne Fahrt / unzeitige Weichenauffahrmeldung <u>Übrige-übrige</u> 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
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 05:00 Uhr und 24:00 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 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 Zwischengerade (Weichen 29 und 50) als Anhängelast höchstens ein geschobenes Fahrzeug erlaubt.

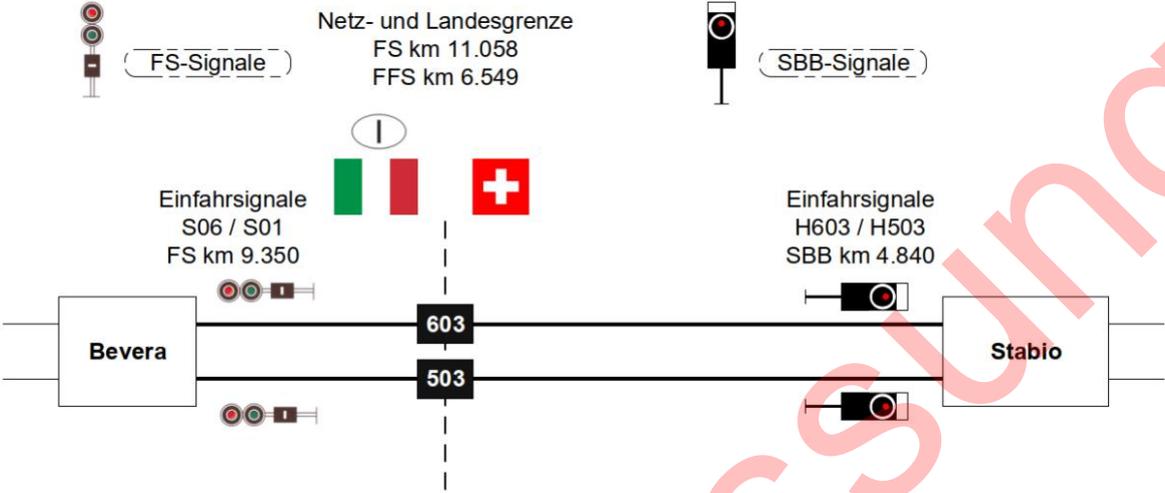
Vernehmlassung

St. Margrethen		721
GV	Bereich	
	<p>Das Diagramm zeigt den Streckenverlauf von Rheineck über St. Margrethen bis Lustenau. In St. Margrethen befindet sich die Weiche 3. Die Netzgrenze liegt bei km 0.762. Gleis 13 ist mit dem Einfahrsignal A 501 (km 0.906) ausgestattet. Die Landesgrenze zwischen der Schweiz (CH) und Österreich (A) verläuft bei km 1.633. Zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrsignal A 501 befindet sich der Binnkanal. Das Vorsignal A* 501 (km 1.835) ist ebenfalls eingezeichnet. Die Stationen Au (SG), Binnkanal, Rhein und Lustenau sind ebenfalls markiert.</p>	
GV	Grundsatz	
	<p>In St. Margrethen gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Für das Rangieren im Bahnhof St. Margrethen gelten ausschliesslich die FDV.</p> <p>Der Bahnhof ist einschliesslich der Einfahrvorsignale mit Signalen gemäss FDV ausgerüstet.</p> <p>Zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrsignal A 501 sind die betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG gültig.</p> <p>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».</p>	
GV	Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)	
	<p>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.</p>	
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	<p>Zwischen der Landesgrenze und St. Margrethen kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.</p>	
GV	Besetztsignale	
	<p>Es gelten die FDV.</p>	
GV	Signalisation Langsamfahrstellen	
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen St. Margrethen und Lustenau:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrtsstelle 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 Einfahrsignal A 501, wird für beide Fahrtrichtungen die gesamte Langsamfahrtsstelle mit Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG ausgerüstet, ansonsten mit SBB Signalen gemäss FDV. 	

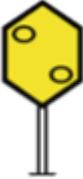
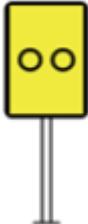
GV	ÖBB Signale	
		<p>Begriff <i>Ankündigungssignal</i></p> <p>Bedeutung Ankündigung eines Anfangssignals mit gleicher Kennziffer.</p>
		<p>Begriff <i>Anfangssignal</i></p> <p>Bedeutung Beginn einer Langsamfahrstelle und Anzeige der zulässigen Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes.</p>
		<p>Begriff <i>Endsignal</i></p> <p>Bedeutung Ende einer Langsamfahrstelle</p>
GV	Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung	
		<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 aktiver PZB</p>
GV	Bremsvorschriften	
	<p>Zwischen der Netzgrenze und St. Margrethen und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die folgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	
	<p>Lustenau – St. Margrethen: Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS ab der GSM-R CH Tafel.</p> <p>St. Margrethen – alle Richtungen: Im Bahnhof St. Margrethen muss das Fahrzeug immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.</p> <p>St. Margrethen – Lustenau: Dynamische Transition nach ETCS Level NTC PZB ab der GSM-R A Tafel.</p>	

GV	Verfahren bei Störungen an Halt zeigenden Signalen		
	Für Fahrten von und nach der ÖBB-Strecke sind bei Störungen an <i>Halt</i> zeigenden Signalen folgende Verfahren zulässig:		
	Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer¹
	Hilfssignal	Schweizerische FDV	-
	Vorbeifahrt am Halt zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizerische FDV	ÖBB-RW 30.01
	Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal	Schweizerische FDV bis Einfahrtsignal A z21 ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01
	¹ Es ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren: <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Einfahrt ab dem Einfahrtsignal A 501 • Bei der Ausfahrt bis zum Einfahrtsignal A 501 der Gegenrichtung 		
GV	Zugbeeinflussungssystem PZB		
	Bei Ausfall des Systems PZB werden die Weisungen gemäss FDV «Störung an Sicherheitseinrichtungen» angewendet.		
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.		

Vernehmlassung

Stabio	542
GV	Bereich
	
GV	Grundsatz
	<p>Züge von Stabio in Richtung PM Bevera:</p> <p>Im Bahnhof Stabio und auf der Strecke Stabio – PM Bevera gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) und die Disposizione di esercizio no. 5/2017 (RFI).</p> <p>Züge von PM Bevera in Richtung Stabio:</p> <p>Im Bahnhof PM Bevera und auf der Strecke PM Bevera – Stabio gelten die italienischen Fahrdienstvorschriften (RFI-Normen) und die Disposizione di esercizio no. 5/2017 (RFI).</p> <p>Die Bauart des Signalsystems entspricht auf schweizerischem Gebiet der Schweizer Bauart, auf italienischem Gebiet der italienischen Bauart.</p> <p>Das Signalsystem verfolgt grundsätzlich das entsprechende Hoheitsgebiet, d.h. auf schweizerischem Gebiet nach schweizerischer Bauart und auf italienischem Gebiet nach italienischer Bauart.</p>
GV	Ereignismanagement
	<p>Zwischen der Landesgrenze km SBB 6.549 und Stabio wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen. Ab der Landesgrenze km SBB 6.549 Richtung Italien durch die RFI.</p>
GV	Grundsätze Ereignismanagement
	<p>SBB Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.</p> <p>Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall</p> <p>Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet 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) zugestellt.</p>

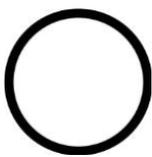
	<p>Das Aufgebot zum Nothilfeinsatz bei Katastrophen und die Bewilligung für den Einsatz erfolgt nur durch den Leiter I-FUB, den Leiter I-FUB-BF oder den Leiter I-FUB-INT.</p> <p>Akute Lebensgefahr</p> <p>Bei unmittelbarer, akuter Lebensgefahr von Personen (Brand oder Entgleisung/Kollision mit Verletzten/Toten eines Reise-, RoLa- oder Güterzuges mit Gefahrgut) erfolgt die Anfrage von RFI direkt schriftlich an die Netzleitung. Netzleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Pikett von I-FUB-INT.</p> <p>Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden könnten und erteilt die Einsatzerlaubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die Intervention.</p>
GV	v_{max} Fahrt auf Sicht RFI Strecke
	Es gilt bei <i>Fahrt auf Sicht</i> v _{max} 40 km/h.
GV	Signalmittel der Fahrzeuge
	Zwischen der Landesgrenze und Mendrisio kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.
GV	ETCS Level 1 LS: Transition
	<p>Stabio – PM Bevera:</p> <p>Dynamische Transition von ETCS Level 1 LS nach SCMT beim FFS km 6.530.</p> <p>PM Bevera – Stabio:</p> <p>Dynamische Transition von SCMT nach ETCS Level 1 LS beim FFS km 6.510.</p>
GV	Signalisation Langsamfahrstellen
	<p>Management Langsamfahrstellen:</p> <p>Auf der Strecke Stabio – PM Bevera – Stabio ist das EDV System RFI Aster M3 / M40 im Einsatz.</p> <p>Aufgestellte Langsamfahrsignale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nicht grenzüberschreitende Langsamfahrstellen werden mit Langsamfahrsignalen gemäss den jeweiligen Normen signalisiert (CH = FDV, I = RFI) • Bei grenzüberschreitenden Langsamfahrstellen werden grundsätzlich nur Langsamfahrsignale gemäss RFI-Normen aufgestellt. Ausnahme: wenn sich die Signalisierung einer grenzüberschreitenden Langsamfahrstelle ausnahmsweise bis in den Bahnhof Stabio erstreckt, werden im Bereich des Bahnhofs Stabio parallel beide Signalsysteme (gemäss FDV und RFI-Normen) aufgestellt.

GV	RFI Signale	
		<p>Begriff <i>Vorsignal Langsamfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Dieses Signal kündigt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit ab dem Anfangssignal an.</p> <p>Beziehungen zu anderen Signalen Es folgt ein Anfangssignal</p>
		<p>Begriff <i>Anfangssignal Langsamfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Ab diesem Signal gilt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>Beziehungen zu anderen Signalen Dem Anfangssignal geht ein Vorsignal voraus und es folgt ein Endsignal</p>
		<p>Begriff <i>Endsignal Langsamfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist.</p> <p>Beziehungen zu anderen Signalen Es geht ein Anfangssignal voraus</p>
		<p>Begriff <i>Landesgrenze</i></p> <p>Bedeutung Das Signal zeigt die Landesgrenze an.</p>
		<p>Begriff <i>Signal Übergang Level ETCS</i></p> <p>Bedeutung Das Signal zeigt der Übergang zwischen dem Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 1 LS und SCMT an.</p>
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	<p>In den Gleisen 31-41 und 22-32-42 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass in diesen Gleisen keine Fahrzeuge abgestellt werden.</p>	

Vernehmlassung

Vallorbe		201 202
GV	Bereich	
GV	Grundsatz	
	<p>Auf der Strecke gelten die französischen Vorschriften.</p> <p>Im Bahnhof Vallorbe gelten die französischen Vorschriften für Züge – von und nach Frankreich – bis zu deren Halt, bzw. ab deren Abfahrt (einschliesslich des Einfahrsignals «C621» und des Ausfahrtsignals «C622»). Ausnahme: Die Zugvorbereitungs- und Bremsprobensignale entsprechen den schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV).</p>	
GV	Ereignismanagement	
	<p>Zwischen der Landesgrenze und Vallorbe wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen. Ab der Landesgrenze Richtung Frankreich durch die SNCF.</p>	
GV	ETCS Level 1 LS: Transition	
	<p>Frasne – Vallorbe: Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS bei SNCF km 461.082 (vor erster Weiche in VAL).</p> <p>Vallorbe – alle Richtungen: Im Bahnhof Vallorbe muss das Fahrzeug immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.</p> <p>Vallorbe – Frasne: Dynamische Transition nach ETCS Level NTC KVB bei SNCF km 461.160 (vor Ausfahrtsignal C622 in VAL), für Fahrzeuge welche mit KVB ausgerüstet sind.</p>	
GV	Signalisation Langsamfahrstellen	
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Vallorbe und Frasne:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	Zulassung von Fahrzeugen	
	Auf der Strecke (Lausanne) – Dailens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen: <ul style="list-style-type: none"> • Triebzüge der Bauart TGV 2N2. 	
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	Zwischen der Landesgrenze und Vallorbe kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.	
GV	SNCF Signale	
	 <p>Weiss blinkende Lampe (Tag und Nacht)</p>	<p>Begriff Annäherungssignal Langsamfahrstelle «Repère d'approche»</p> <p>Bedeutung Fakultativ. Aufgestellt, wenn die Bekanntgabefrist nicht eingehalten wurde. Aufgestellt mindestens 200 m vor dem ersten Signal der <u>LangsamfahrstelleLafa</u></p>
		<p>Begriff Distanzsignal Langsamfahrstelle «Repère de proximité»</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 Geschwindigkeits-Vorsignal für <u>LangsamfahrstelleLafa</u> «Tableau indicateur de vitesse (TIV) à distance»</p> <p>Bedeutung <u>Äquivalent zu</u>Entspricht FDV R 300.2, Bild 218. Wenn $v_{max} \leq 40$ km/h, ist dieses mit der gelben Scheibe ergänzt</p>
	 <p>Gelb blinkend</p>	<p>Begriff Zusatzsignal gelbe Scheibe, Ankündigung für niedrige Geschwindigkeit «Disque jaune»</p> <p>Bedeutung Zusätzliches Signal zum TIV à distance, wenn $v_{max} \leq 40$ km/h</p>
		<p>Begriff Anfangssignal <u>LangsamfahrstelleLafa</u> «TIV d'exécution»</p> <p>Bedeutung <u>Äquivalent zu</u>Entspricht FDV R 300.2, Bild 219. (Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit)</p>

		<p>Begriff <i>Endsignal Lafa «TIV de fin de chantier»</i></p> <p>Bedeutung Äquivalent zu Entspricht FDV R 300.2, Bild 220. (Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist)</p>	
		<p>Begriff <i>Aufhebungssignal Langsamfahrstelle Lafa «Tableau blanc à flèche verticale noire»</i></p> <p>Bedeutung Äquivalent zu Entspricht 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>	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Regionalzüge	Gleis A1	Halteort vor dem Karrenübergang, ausgenommen: Flirt / Domino in Doppeltraktion halten am normalen Halteort
	von Frankreich	Gleis A3	Halteort vor Zwergsignal 58A
		Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal 59B
	von Le Day	Gleis A4	Bei Einfahrt in besetztes Gleis 4 müssen die Züge spätestens vor dem (beleuchteten oder dunklen) Stromabnehmersenksignal am äussersten Ende des Dienstgebäudes anhalten.
	von Le Day	Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal A5F
Z	TGV		
	Die Lokführer von TGV-Zügen von Le Day müssen dem Fahrdienstleiter nach der Einfahrt bestätigen, dass die Stromabnehmer der Spannung 15 kV gesenkt sind.		
R	Ablauf oder Abstossen		
	Das Ablaufenlassen oder Abstossen von Lok, Triebzügen und Triebwagen ist gestattet, wenn sie mit einem Lokführer besetzt sind und mit der Luftbremse angehalten werden.		
R	Abstellen von Fahrzeugen		
	Die Annahme von Fahrzeugabstellungen im Gleis D7 ist so zu wählen, dass die Gleisfreigabe innerhalb von 10 Minuten gewährleistet ist.		

Vernehmlassung

Les Verrières		271
GV	Bereich	
GV	Grundsatz	
	<p>Im Bahnhof Les Verrières gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV).</p> <p>Auf der Strecke gelten die FDV, ausgenommen die besonderen Bestimmungen für Bahnübergangsanlagen sowie für gewisse französische Signalisierungen.</p> <p>Im Bahnhof Pontarlier gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die FDV für Züge von und nach der Schweiz bis zu deren Halt am Perron bzw. ab deren Abfahrt (einschliesslich des Einfahrsignals 42 und des Ausfahrsignals 55). • die französischen Vorschriften für Rangierbewegungen. Für Rangierbewegungen ab dem Streckengleis 321 (gesperrt oder nicht) wird die Zustimmung zur Einfahrt in den Bahnhof Pontarlier mit der Fahrstellung des Einfahrsignals 42 erteilt. 	
GV	Ereignismanagement	
	Zwischen der Landesgrenze und Les Verrières wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen. Ab der Landesgrenze Richtung Frankreich durch die SNCF.	
GV	ETCS Level 1 LS: Transition	
	<p>Pontarlier (F) – Les Verrières Statische Transition nach ETCS Level 1 vor dem Ausfahrsignal PONT (Richtung CH).</p> <p>Les Verrières – Pontarlier (F) Statische Transition nach ETCS Level NTC KVB vor dem Ausfahrsignal PONT (Richtung F).</p>	
GV	Besondere Bestimmungen für Bahnübergangsanlagen	
	<p>Die Bahnübergangsanlagen werden mit dem Signal <i>Kennzeichnung Bahnübergang</i> angegeben. Diese sind mit einem Telefon ausgerüstet, damit Strassenbenutzer mögliche Vorkommnisse einem der Fahrdienstleiter der Nachbarbahnhöfe mitteilen können.</p> <p>Stellt der Lokführer bei der Vorbeifahrt an einer Bahnübergangsanlage eine Störung an den Anlagen (Strassensignale dunkel, Barrieren nicht gesenkt) oder gebrochene Holme fest, muss er unverzüglich den Fahrdienstleiter von Les Verrières oder von Pontarlier unter Angabe der Art der Störung benachrichtigen.</p> <p>Je nach Art der Störung, und nach gegenseitiger Absprache zwischen den Fahrdienstleitern Pontarlier und Les Verrières, werden folgende Massnahmen getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrieren öffnen nicht (raté d'ouverture): Vorgehen gemäss FDV / I-30111 «Störungen an überwachten Bahnübergangsanlagen» 	

- Barrieren schliessen nicht (raté de fermeture): Zugfahrten auf diesem Streckenabschnitt verboten, ausser bei örtlicher Bewachung des Bahnübergangs
- Gebrochene Barrierenholme: Funktionieren die Strassensignale einwandfrei, Vorgehen gemäss FDV / I-30111; funktionieren die Strassensignale nicht ordnungsgemäss, Zugfahrten verboten, ausser bei örtlicher Bewachung des Bahnübergangs
- Bahnübergang örtlich bewacht: Vorgehen gemäss FDV / I-30111 «Störungen an überwachten Bahnübergangsanlagen».

Geht eine Meldung von einer Drittperson ein, während sich ein Zug bereits auf der Strecke zwischen Les Verrières und Pontarlier befindet, müssen die Fahrdienstleiter alles unternehmen, um den Zug anzuhalten. Sobald geklärt ist:

- dass sich der Zug nach dem gestörten Bahnübergang befindet: quittungspflichtige Erlaubnis, die Fahrt normal fortzusetzen
- dass sich der Zug vor dem gestörten Bahnübergang befindet: Weiterfahrt gemäss FDV / I-30111 «Störungen an überwachten Bahnübergangsanlagen».

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Vorschriftengrenze und Les Verrières kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.

GV SNCF Signale

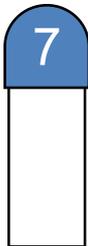


Begriff

Streckenkilometer

Bedeutung

Die Zahl entspricht dem Streckenkilometer



Begriff

Hektometertafel

Bedeutung

Die Zahl entspricht der Hektometer Angabe



Begriff

Kennzeichnung Bahnübergang

Bedeutung

Kennzeichnung des Bahnübergangs, entspricht der Angabe in der Blocksignalspalte der Streckentabelle



Begriff

Markierung für Hindernisse im unteren Profilbereich

Bedeutung

Für Schneeräumungsfahrten; Markierung vor und nach Hindernissen (Impulsgeber für Zugbeeinflussung, [et&usw.](#))

Knoten Winterthur		602 702 711 731 732 741 754
	Bereich	
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen	
	<p>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.</p>	

Oberwinterthur		732 741
R	Profil EBV O2	
	<p>Gleise 1, 31 sind für Profil EBV O2 freigegeben.</p>	

SA Serviceanlage Oberwinterthur Pünten (P)		741
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	<p>600-er Gruppe als Rangierbewegung bis zum Signal X611.</p>	
Z	Anwesenheitsmeldung des Lokführers	
	<p>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.</p>	
Z	Verständigung bei Fahrt nach Unterhaltsanlage statt Serviceanlage	
	<p>Es erfolgt keine Verständigung des Lokführers, wenn die Fahrstrasse nach der Unterhaltsanlage Oberwinterthur eingestellt wird.</p>	
R	Profil EBV O2	
	<p>Gleis 668 ist für Profil EBV O2 freigegeben.</p>	

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 Personal durchgeführt.

UA	Unterhaltsanlage Oberwinterthur (P)	741
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: <ul style="list-style-type: none"> wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird oder <ul style="list-style-type: none"> wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. 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		602 702 711 731 732 741 754
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	<p>Fahrzeuge sind unmittelbar vor dem Prellbock bzw. Zwergsignal abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf. Andere Halteorte sind dem Fahrdienstleiter bekanntzugeben.</p> <p>Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr.</p>	
R	Profil EBV O2	
	<p>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.</p>	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Gleis N4 ist für Fahrzeuge mit Drehzapfenabstand > 12 Meter verboten.</p>	

Winterthur Grüze		711 754
Z	Vorbeifahrt an Halt zeigenden Ausfahr- oder Gleissignalen	
	<p>Von Winterthur auf Gleise 2-5 einführende Güter- und Dienstzüge dürfen auf Winken des Rangierers über die <i>Halt</i> zeigenden Signale C4, C5 und C53 bis zum <i>ersten Halt</i> zeigenden Zwergsignal vorrücken.</p>	
R	Rangierbewegungen	
	<p>Regelmässige Rangierbewegungen in den Gleisen 4-34 und 5 sind, ausser bei Störungen und Bauarbeiten, verboten.</p> <p>Ausnahme:</p> <p>In Einzelfällen (z.B. Umfahren von langen Zügen) sind Rangierbewegungen in diesen Gleisen gestattet.</p>	

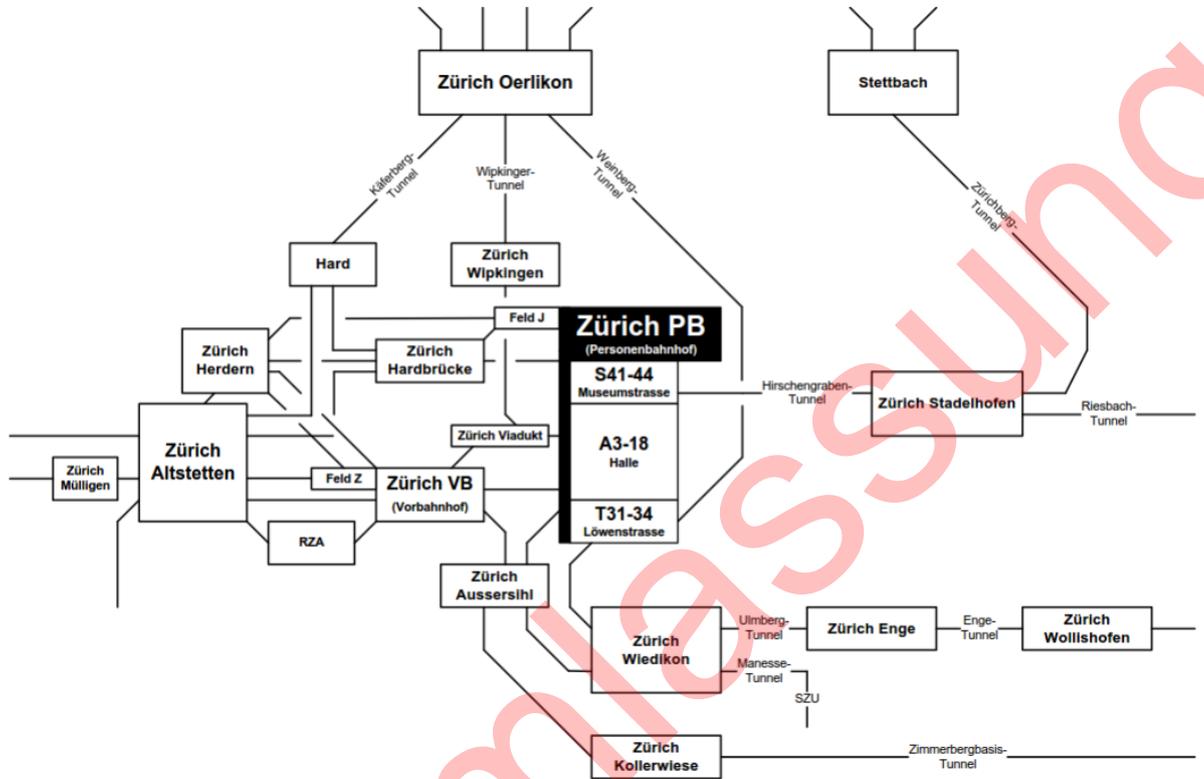
Winterthur Wülflingen		602
R	Gleisbögen mit Radien < <u>150-135</u> m	
	<p>Gleis 74: minimaler Radius = 122 m.</p>	

Vernehmlassung

Knoten Zürich

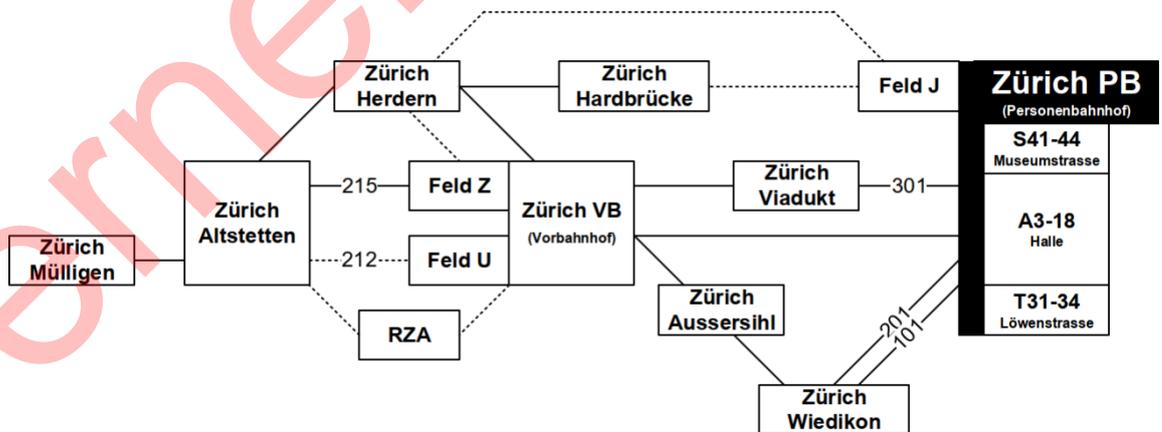
151 161 171 611 631 632 635 636 651 652 661 701 702

ZR Bereich



R Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen

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



Strecke Zürich PB T31-34 – Weinbergtunnel – (Zürich Oerlikon)		701
ZR	Abschleppfahrten mit schweren Zügen (> 500t)	
	<p>Damit Abschleppfahrten in den Steigungen ohne Halt möglich sind, müssen die entsprechenden Signale auf <i>Fahrt</i> stehen. Dies gilt für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Grundsätzlich ist bei Abschleppfahrten aus dem Weinbergtunnel das Befahren des Unterquerungsbauwerks in Zürich Oerlikon zu vermeiden.</p>	
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Güterwagen sind auf dem Abschnitt Zürich PB T31-34 – Weinbergtunnel – (Zürich Oerlikon exkl.) nicht zugelassen. (Grund: Sicherheitsbestimmungen und Überhöhungsfehlbeträge). Ausgenommen von diesem Verbot sind Probe- und Messfahrten sowie für Arbeiten im Tunnel benötigte Dienstfahrzeuge und Güterwagen.</p> <p>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.</p>	

Strecke Zürich PB – Wipkingen – (Zürich Oerlikon)		701
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p><u>Infolge Streckenklasse C3 ist die ÖBB Baureihe 1116 (Taurus) verboten.</u></p>	

Reparaturcenter Zürich Altstetten RZA (SBB PP)		151 161
Fdl	Dynamische Messung – Testfahrt mit erhöhter Geschwindigkeit	
	<p>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.</p>	

Stettbach		652 661
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	
	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztssignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittssignal am Perrorende vorbeigefahren und • der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztssignal zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.</p>	

Zürich Altstetten		151 161 632 701
R	Profil EBV O2	
	Gleise 211, 212 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Zürich Hardbrücke		151 161 701
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen.	
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	
	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztssignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der vorausfahrende Zug ist mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittssignal am Perron vorbeigefahren und • der Zugschluss des vorausfahrenden Zuges ist mindestens 130 m ab dem Besetztssignal zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.</p>	

Zürich Herdern, Mülligen, PB, VB		151 161 631 651 652 661 701 702
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		151 161 631 651 652 661 701 702
R	Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse	
	<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierfahrten gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu R 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>	
R	Sichern von Wagengruppen und Kompositionen	
	<p>An allen Wagengruppen und Kompositionen ohne Lok sind die Handbremsen wie folgt anzuziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleise mit Abschluss (Prellbock) = Seite Prellbock 	

	<ul style="list-style-type: none"> Durchgehende Gleise = Seite Altstetten. <p>Wagen mit Scheibenbremsen sind zusätzlich mit Hemmschuhen zu sichern. Hemmschuhwarntafel anbringen.</p>
R	Rangierbewegungen in Zirkulationsgleisen
	Die Lokführer aller nach den Zirkulationsgleisen M1, M2, K1, L23 und 404 geleiteten Loks fahren un- aufgefordert zum Zwergsignal Seite Zürich Altstetten.
R	Gleis 795 Überwerfung Mitte
	Es gilt: <ul style="list-style-type: none"> In Gleis 795 darf sich nur eine Rangierbewegung befinden Wendefahrten <u>sind</u> 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		151 161
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	<ul style="list-style-type: none"> 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	
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>In der V-Gruppe (Gleise 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.</p>	

Zürich Mülligen		151 161
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 174 darf nur für Fahrten im Zusammenhang mit «Die Schweizerische Post» benutzt werden (Anschlussgleis).	
ZR	Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Signalen	
	Bei Vorbeifahrt am <i>Halt</i> 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	
	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierfahrt nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>	

Zürich Mülligen Abstellanlage Gleis 201 – 209		161 171
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	
	<p>In den Gleisen 201-204 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.</p> <p>In den Gleisen 205-209 ist der Halteort mit Abstellsektorentafeln signalisiert.</p>	

Zürich Oerlikon		171 611 652 701 702
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	
	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztssignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Besetztssignal zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.</p>	

Zürich PB		151 161 631 651 652 661 701
R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Zürich PB A3-18		151 161 631 701
ZR	Perronrückmelder	
	<p>Zur Orientierung des Personals über eingestellte Fahrstrassen sind an den Perrondächern Perronrückmelder installiert. Sie zeigen folgende Informationen:</p> <p>A bei <i>Fahrt</i> zeigendem Gleissignal der X-Staffel</p> <p>E bei eingestellter Zugfahrstrasse nach dem Hallengleis</p> <p>H bei angeschaltetem Hilfssignal</p> <p>R bei <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem letztem Zwergsignal vor dem Hallengleis in Fahrrichtung Halle</p> <p>Z bei <i>Fahrt mit Vorsicht</i> oder <i>Fahrt</i> zeigendem erstem Zwergsignal im Hallengleis in Fahrrichtung Vorbahnhof.</p> <p>Der Buchstabe A gilt analog eines Fahrtstellungsmelders und zeigt an, dass das zugehörige Hauptsignal aus diesem Gleis <i>Fahrt</i> 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.</p> <p>Der Buchstabe H zeigt an, dass das zugehörige Hilfssignal aus diesem Gleis beleuchtet ist und erlaubt dem Lokführer die Abfahrt mit <i>Fahrt auf Sicht</i>, wenn alle anderen Bedingungen für die Abfahrt erfüllt sind.</p> <p>Der Buchstabe Z gilt als Zustimmung zur Rangierbewegung im betreffenden Hallengleis Richtung Vorbahnhof. Nach dem Perronrückmelder ist ein Hindernis oder ein <i>Halt</i> zeigendes Zwergsignal zu erwarten.</p>	
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 Abfahrlaubnis 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, verständigt der Lokführer den Fahrdienstleiter.

Zürich PB Nord		151 161
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 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		151 161 651 652 661 701
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterhalts- und Ereignisdienste • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur <p>Bei der Trassenbestellung ist der Einsatz von thermischen Fahrzeugen anzugeben und auf der Anordnung auszuweisen, damit die Rauchmeldeanlage entsprechend bedient werden kann.</p> <p>Die Fahrwege über die Weichenverbindungen 1-5, 2-4, 8-12 und 9-11 (Spurwechsel Rampe) in Richtung Stadelhofen sind für Güterzüge verboten.</p>	
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	
	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztssignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Besetztssignal zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.</p>	

Zürich PB T31-34		151 161 631 701
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterhalts- und Ereignisdienste • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur <p>Bei der Trassenbestellung ist der Einsatz von thermischen Fahrzeugen anzugeben und auf der Anordnung auszuweisen, damit die Rauchmeldeanlage entsprechend bedient werden kann.</p>	
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	
	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetztssignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis signalisiert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Besetztssignal zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.</p>	

Z	Einschränkungen Gefälle / Steigungen
<p>Stellt der Lokführer von Zügen, welche Zürich PB T31-34 befahren fest, dass Fahrmotoren ausgeschaltet sind, hat er den Fahrdienstleiter zu informieren.</p> <p>Der Zug muss die folgenden massgebenden Steigungen befahren können:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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‰. <p>Diese Steigungen können von folgenden Zügen bei guten Adhäsionsverhältnissen befahren werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SBB Triebzüge, TGV 2N2 und DPZ: mindestens ½ Traktion vorhanden • ICN und ICE 4: mindestens ¾ Traktion vorhanden • Re 420 HVZ-Züge kurz: mindestens ½ Traktion vorhanden • Re 420 HVZ-Züge lang: mindestens ¾ Traktion vorhanden • 1 Re 460 ½ Traktion: höchstens 6 IC 2000- oder 7 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen • 2 Re 460 ½ Traktion: höchstens 12 IC 2000- oder 14 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen • 2 Re 460 ¾ Traktion: höchstens 18 IC 2000- oder 20 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen. <p>Sofern der Fahrdienstleiter nicht verständigt werden kann, ist der späteste Halteort jeweils das Gleis am Perron in Zürich Oerlikon, Zürich Wiedikon oder Zürich Altstetten.</p> <p>Bei schlechten Adhäsionsverhältnissen sind ausgelastete Züge mit ausgeschalteten Fahrmotoren in gegenseitiger Absprache zwischen Fahrdienstleiter und Lokführer über die A-Gruppe zu leiten.</p>	

Zürich Stadelhofen		651 652 661
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Besetztssignal zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetztbalken vor der Weiterfahrt verlöscht, heisst dies, dass der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt worden ist.</p>		

Zürich VB		151 161
R	Profil EBV O2	
<p>Sämtliche Gleise mit Fahrleitung und Gleise U8-U19 ohne Fahrleitung sind für Profil EBV O2 freigegeben.</p>		
R	Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand	
<p>Die Distanz zwischen den Gleisachsen der Gleise U8 und U9 bzw. U10 und U11 (4.4m) entspricht nicht dem im I-30111, Kapitel <u>4.2</u> vorgeschriebenen Abstand ACTS.</p> <p>Der Rangierleiter stellt sicher, dass vor der Durchführung von Rangierbewegungen in diesen Gleisen keine Verladearbeiten stattfinden.</p>		

Zürich VB Feld U		151 161
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Feld U (Rohmbe) als Rangierbewegung bis zum Signal L73.	

Zürich VB Feld Z		151 161
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Feld Z als Rangierbewegung bis zu den Signalen Y3 bzw. Y4.	

Zürich Wollishofen		631
ZR	Profil	
	Das Gleis 1 darf nur mit Fahrzeugen der Bau- und Unterhaltsdienste befahren werden. Beim Befahren gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> , die Aufmerksamkeit ist auf das Schuppendach zu richten.	
R	Profil EBV O2	
	Gleis 22 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Aarau GB		151
Z	Vorbeifahrt an Halt zeigenden Ausfahr- oder Gleissignalen	
	Endende Züge dürfen bei <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwergsignal auf Winken des Rangierers über die folgenden <i>Halt</i> zeigenden Signale vorrücken: <ul style="list-style-type: none"> • Signal C160 (Ost - West) • Signal D230 (West - Ost). 	
Z	v_{max} Gleis 257 tiefer als am Hauptsignal angezeigt	
	In Gleis 257 befindet sich eine Gleisbrückenwaage, welche nur mit v _{max} 10 km/h befahren werden darf. Dies kann am Einfahrsignal aber nicht angezeigt werden. Deshalb hat der Fahrdienstleiter den Lokführer quittungspflichtig zu verständigen, bevor er die Zustimmung zur Einfahrt erteilt. Bei der Ausfahrt entnimmt der Lokführer die zulässige v _{max} dem Eintrag in der Streckentabelle.	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Thermische Fahrzeuge müssen bei Halt oder Stillstand in den Gleisen 238 und 239 spätestens nach 1 Minute den Motor ausschalten. (Grund: Sprinkleranlage).	
R	Profil EBV O2	
	Gleise F18, 127, 157, 167, 168 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Airolo		541/a
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).	

Altdorf		531/b
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	74	7
		Richtung
		Flüelen
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Der Perron am Gleis 5 darf für haltende Reisezüge nur im südlichen Teil und nur im Störfungsfall oder bei Bauarbeiten genutzt werden.	

Altmatt		781
R	Rangierhaltsignal	
	Am Rangierhaltsignal 92A, km 22.510 darf in Absprache mit dem Fahrdienstleiter vorbeigefahren werden, nachdem der Rangierleiter den Unwirksamkeitsschalter am km 22.510 für den Einschaltkontakt zur Bahnübergangsanlage «nach Wäldli», km 23.387 betätigt hat. Nach Betätigung des Unwirksamkeitsschalter am km 22.510 muss innert 60 Sekunden am Rangierhaltsignal 92A vorbeigefahren werden.	
R	Profil EBV O2	
	Gleis 20 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Altstätten SG		721
Fdl	Zugfahrstrasse besondere Prüfung für Hilfssignal	
	Der Fahrdienstleiter darf die «Zugfahrstrasse besondere Prüfung» nur im Falle einer Störung an einer Fahrwegisolierung im Bahnhof bedienen. Beim Ausfall einer Fahrtlampe wird automatisch das Hilfssignal angeschaltet.	

Arbon		772
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	von Steinach	Gleis 1 GTW in Mehrfachtraktion > 100 m: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal B1

Arth-Goldau		462 531/a 532 781
ZR	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	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	38	7
	97	16
		Richtung
		Steinen
		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.

Ausserberg		351
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleise 4, 5: minimaler Radius = 123 m	

Vernehmlassung

Baden		161 601	
ZR	Abstellen von Fahrzeugen		
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:		
	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
	70	9	Turgi
	80	9	Turgi
	84	12	Turgi
R	Profil EBV O2		
	Gleise 80, 84 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

Baar Lindenpark		462	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Zug	Gleis 11	Flirt in Doppeltraktion: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal M11

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

Bellinzona		541/c 542 551 552	
R	Unbegleiteter Reisezug		
	Der Lokführer eines unbegleiteten Reisezuges verlangt rechtzeitig beim Fahrdienstleiter den Fahrweg vom Abstellgleis ins Abfahrgleis.		
R	Profil EBV O2		
	Gleise 504-519, 539-540, 597, 709, 729, 736-737 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		
R	Profil Rampengleise		
	Gleise 540 (Drehscheibe), 729 und 737: Fahrten mit offenen Seitentüren, das Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.		
R	Streckencode		
	Gleise 504-519, 539, 597 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.		

R	Abstellen von Fahrzeugen
	In Gleis 394 dürfen nur Triebfahrzeuge und/oder Triebzüge abgestellt werden.

Bern		121 141 142 321 322 331 371 372 381			
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge				
	Die Hallengleise 1-21 und 11-31 dürfen von Fahrzeugen auf Diplorty 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 Weissenbühl		371
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Gleise 703 und 704 als Rangierbewegung bis zum Signal H732.	

Bern Weyermannshaus		121 321 322 331 371 372 381			
R	Profil EBV O2				
	Die Gleise 511, 512, 531, 532, 541 und 542 sind für Profil EBV O2 freigegeben				

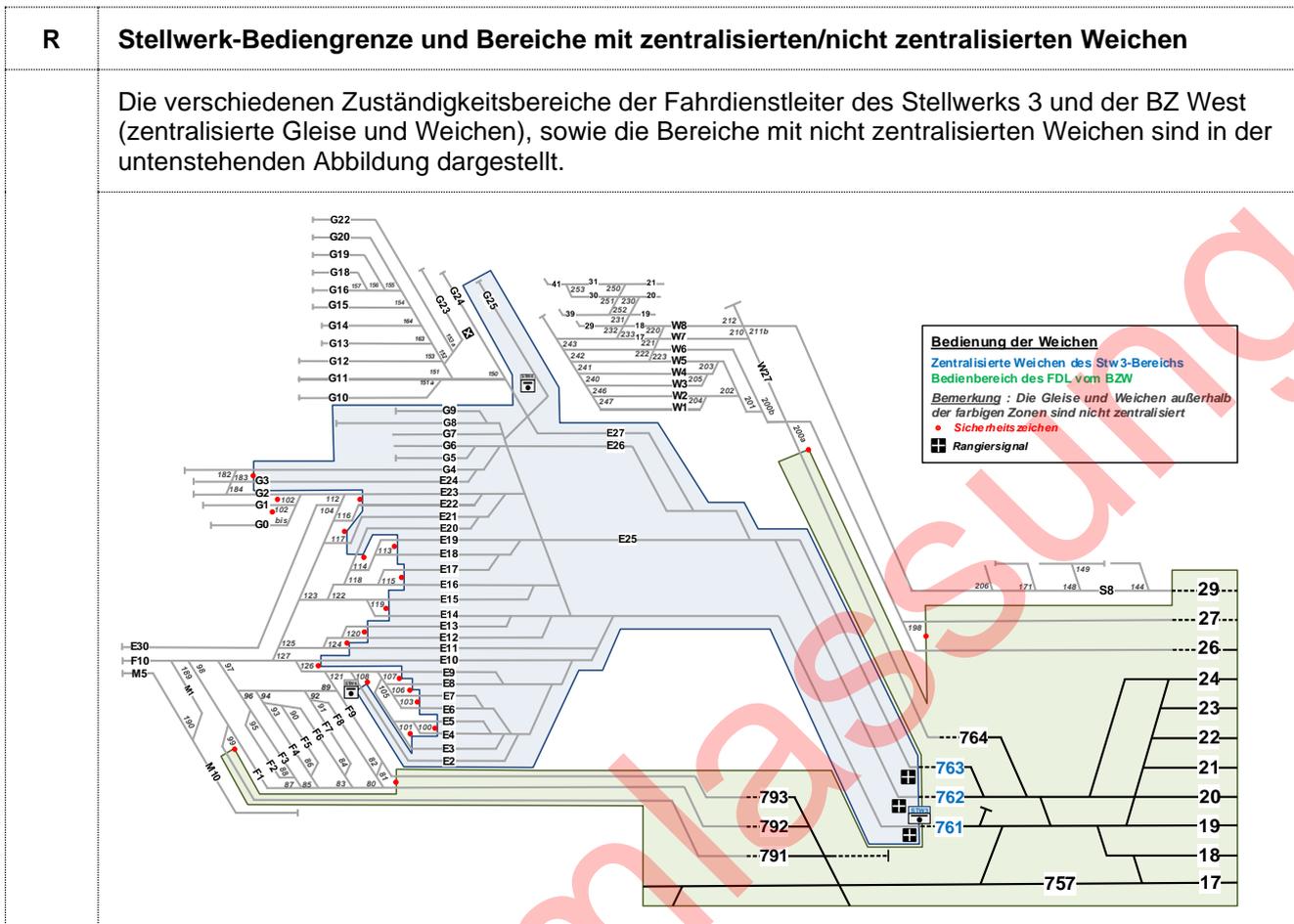
Bettwiesen		761
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 2-42 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Tanklager Tägerschen benutzt werden (Anschlussgleise). Die Zufahrt nach Gleis 3 über Gleis 42 ist erlaubt.	

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

Biel/Bienne		281 282 291 301 311 321			
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeug				
	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 Depotalanlage in Richtung Tüscherz und Reuchenette-Péry: Sobald das zugehörige Zwergsignal <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigt, rücken Züge aus den Gleisen 310-386, ausgenommen Gleis 337, bis zum Hauptsignal H918 vor. Reisezüge fahren als Rangierbewegung bis an den Perron.				
R	Profil EBV O				
	Gleise 18, 28, 50, 55-64, 68, 79, 81, 96, 98-99, 201-203, 303-306, 320, 322, 324-325, 331-332 (exkl. Unterwerk) 333-334, 336-338, 346, 356, 386 sind für Profil EBV O2 freigegeben.				
R	Abstellen von Fahrzeugen				
	Abzustellende Fahrzeuge sind unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.				

R	Waschanlage Gleis 305
	Gleis 305 ist mit einer festen Durchlaufwaschanlage ausgerüstet. Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt als Erlaubnis, die Fahrt im Gleis 305 für Waschvorgänge zu bewegen. Will eine weitere Fahrt in das belegte Gleis 305 gelangen, muss der Fahrdienstleiter beim Rangierleiter der bereits im Gleis 305 befindlichen Rangierbewegung eine Bewilligung einholen.

Biel Produktionsanlage Ost		281 282 291 301 311 321
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Gefahrgutwagen Über die Weichen 71-78 (Gleise E2-E10) sind Gefahrgutwagen verboten.</p> <p>Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	



	Birmensdorf ZH	632
ZR	Gleis 30/40 (Anschlussgleis Hastag AG)	
	Das Gleis 30/40 ist gemäss Betriebsvorschriften Hastag AG für alle Fahrten freigegeben. Für Züge gilt v_{max} gemäss Fahrbeginn, für Rangierbewegungen gilt v_{max} 30 km/h.	

	Blausee-Mitholz	351
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.	

Bodio		541/a
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In den Gleisen 2 und 3 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass in diesen Gleisen keine Fahrzeuge abgestellt werden.	
R	Rangierbewegung auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord (POLN)	
	Für Rangierbewegungen auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord sind folgende Bedingungen einzuhalten: <ul style="list-style-type: none"> • Bei Fahrt nach Gleis 127 sind in POLN Zugfahrten über die Weichen 93-94 in ablenkender Stellung verboten • Bei Fahrt nach Gleis 227 sind in POLN Zugfahrten über die Weiche 92 in ablenkender Stellung verboten. 	
Brittnau-Wikon		422
R	Rangierbewegungen im nicht zentralisierten Bereich	
	Rangierbewegungen im nicht zentralisierten Bereich südlich der Entgleisungsvorrichtung 151 dürfen nur bei aufgelegter Entgleisungsvorrichtung ausgeführt werden.	
Bronschhofen AMP		761
Z	Haltepunkt Bronschhofen AMP	
	In der Fahrrichtung Wil – Weinfelden gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.	
R	Rangierbewegungen auf dem Anschlussgleis LBA	
	<p>Vorgehen für Rangierbewegungen des Rangierdienstes der Logistikbasis der Armee (mit einem Zweiwegfahrzeug) auf der Weiche 102:</p> <p>Die Zwergsignale 110A und 115B mit Dreiecksaufsatz müssen in unbeleuchtetem Zustand und die Weiche 102 in der Lage links verschlossen sein. Der Rangierdienst der LBA darf sich mit dem Zweiwegfahrzeug im Rangierfahrweg von Gleis 110 bis Gleis 115 und umgekehrt frei bewegen.</p> <p>Vorgehen für weitere Rangierbewegungen auf der Weiche 102:</p> <p>Der Rangierleiter prüft, dass keine Rangierbewegungen auf der Weiche 102 durchgeführt werden. Der Rangierleiter muss dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass die Weiche 102 frei ist und verlangt die Einschaltung der Zwergsignale 110A und 115B.</p> <p>Die Rangierbewegungen von Gleis 21 nach dem Anschlussgleis und umgekehrt werden mit Rangierfahrstrasse durchgeführt, die Zwergsignale 110A und 115B sind beleuchtet.</p> <p>Nach Abschluss der Rangierbewegung, sobald diese im Gleis 21 angelangt ist, verlangt der Rangierleiter das Ausschalten der Zwergsignale 110A und 115B beim Fahrdienstleiter, so dass die Weiche 102 wieder in der Lage links verschlossen ist.</p>	

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

Bülach		602 611
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	von Eglisau Gleise 12 + 13	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal B12,13: Halt vor dem letzten <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwergsignal
Z	Einfahrten von Eglisau mit Zielgleisen 45-48	
	Nach Ausfahrt aus dem Bahnhof Eglisau gibt der Lokführer eines Zuges mit dem Ziel Bülach Gleis 45, 46, 47 oder 48 dem Fahrdienstleiter das gewünschte Gleis bekannt. Nach Einfahrt in Bülach Gleis 63 erhält der Lokführer die Zustimmung zur Rangierbewegung fahrt 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.	

Büren an der Aare		252
Z	Bahnhof ohne Weichen	

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

Burghof		492
R	Anschlussweiche km 2.028	
	<p>Sichern / Ausrüstung / Örtliche Bedienung</p> <p>Der Schlüssel zu der Anschlussweiche befindet sich im Schlüsselschalterkasten. Der Rangierleiter holt vor Entnahme des Weichenschlüssels die Erlaubnis beim Fahrdienstleiter Sumiswald-Grünen ETB ein.</p> <p>Bis zur Rückführung des Weichenschlüssels in den Schalterkasten ist das automatische Öffnen der Barrieren verhindert und die örtliche Bedienung der Anlage wirksam.</p> <p>Mit dem Aufschliessen der Anschlussweiche wird im Stellbock ein weiterer Schlüssel frei, mit welchem der Stellbock der Entgleisungsvorrichtung aufgeschlossen und umgelegt werden kann.</p> <p>Nach Abschluss der Arbeiten verschliesst der Rangierleiter die Weiche in Stellung rechts und bestätigt die Schlüsselrückführung an den Fahrdienstleiter Sumiswald-Grünen ETB.</p> <p>Das Abstellen von Fahrzeugen im Streckengleis ist verboten.</p>	

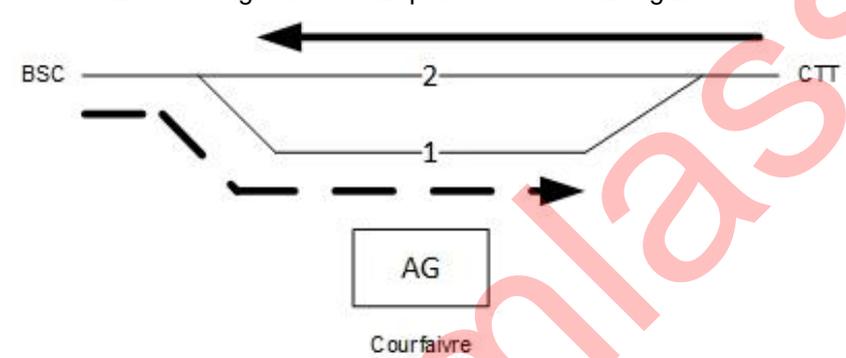
Bussnang		761
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 1 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Stadler AG benutzt werden (Anschlussgleis).	

Capolago – Riva San Vitale		542
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	3	17
		Richtung
		Maroggia Melano
Chambrelieu		272
R	Ausführung	
	Bei mit Lok geführten Zügen hat der Lokführer:	
	<ul style="list-style-type: none"> sich nach dem Abkuppeln der Lok per GSM-R beim Fahrdienstleiter über die auszuführenden Rangierbewegungen zu orientieren zu berücksichtigen, dass die zwei letzten Weichen (5 und 6) vor dem Prellbock Handweichen sind sobald er auf Gleis 6 für weitere Rangierbewegungen bereit ist, beim Fahrdienstleiter per GSM-R die Zustimmung einzuholen. 	
Chavornay		301
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 91 und 94 sind für Wagen mit gefährlichen Gütern verboten.	
Chénens		121
R	Profil EBV O2	
	Gleis 2 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	
Chur		642
R	Profil EBV O2	
	Gleise 52, 61-64, 502-519, 604, 606-609, 611 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Claro		541/b
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebfahrzeuge, Güterwagen, ein- und doppelstöckige Reisezugwagen und Triebzüge (Profil EBV O2) • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	
R	Rangierbewegungen auf dem Anschlussgleis der Logistikbasis der Armee (LBA)	
	<p>Vorgehen für Rangierbewegungen des Rangierdienstes der Logistikbasis der Armee (mit einem Zweiwegfahrzeug) auf der Weiche 7</p> <p>Die ETCS Rangiersignale 21A und 40B mit Dreieckaufsatz müssen in unbeleuchtetem Zustand sein und die Weiche 7 in der Lage links verschlossen. Der Rangierdienst der Armee darf sich mit dem Zweiwegfahrzeug im Rangierfahrweg vom Gleis 21 bis Gleis 40 und umgekehrt frei bewegen.</p> <p>Vorgehen für weitere Rangierbewegungen auf der Weiche 7</p> <p>Der Rangierleiter prüft, dass keine Rangierbewegungen auf der Weiche 7 durchgeführt werden. Der Rangierleiter muss dem Fahrdienstleiter in BZ Süd bestätigen, dass die Weiche 7 frei ist und verlangt die Einschaltung der ETCS Rangiersignale 21A und 40B.</p> <p>Die Rangierbewegungen von Gleis 1 nach dem Anschlussgleis und umgekehrt werden mit Rangierfahrstrasse durchgeführt, die ETCS Rangiersignale 21A und 40B sind beleuchtet.</p> <p>Nach Abschluss der Rangierbewegung, sobald diese im Gleis 1 angelangt ist, verlangt der Rangierleiter das Ausschalten der ETCS Rangiersignale 21A und 40B beim Fahrdienstleiter, so dass die Weiche 7 wieder in der Lage links verschlossen ist.</p>	

Cornaux		301
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		201 301
ZR	Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand	
	<p>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 das EVU (z.B. SBB Cargo) die Sicherung von Gleis 8 beim Fahrdienstleiter verlangen und deren Aufhebung nach Beendigung der Arbeiten zwingend zu veranlassen.</p>	

Courfaivre		292
Fdl	Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge	
	<p>Die nachstehenden Vorschriften regeln die zu treffenden Massnahmen für die Einfahrt von Zügen.</p> <p>Begriffe und Definitionen</p> <p>Geplante Kreuzung: fahrplanmässig geplante Zugskreuzung.</p> <p>Operative Kreuzung: Kreuzung von Fahrten infolge von Verspätungen, Streckenunterbrüchen sowie Extrazug-Anordnungen.</p> <p>Bestimmungen</p> <p>Geplante Zugskreuzung.</p> <p>Geplante Zugskreuzungen, bei denen einer der Züge Gleis 1 benützt, sind verboten.</p> <p>Operative Kreuzungen.</p> <p>Grundsätzlich ist folgendes Konzept bei einer Kreuzung zu beachten:</p>  <p>Die Einfahrt von Bassecourt in Gleis 1 wird entsprechend signalisiert (gemäss FDV R 300.2, Ziffer 5.3.2).</p>	

Courgenay		292
Fdl	Kreuzungen mit Reisezügen	
	<p>Kreuzung zwischen zwei Reisezügen:</p> <p>Der Zug von St-Ursanne hat als erster auf Gleis 1 einzufahren (Grund: Barriere beim Perronzugang).</p> <p>Kreuzung eines Reisezuges mit einem Zug einer anderen Zuggattung:</p> <p>Der Reisezug hat auf Gleis 1 einzufahren, der Zug der anderen Zuggattung verkehrt über Gleis 2.</p>	

Vernehmlassung

Dailens		201 301
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 3, 4 und 33 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit «Die Schweizerische Post» benutzt werden (Anschlussgleis).	

Däniken		151
R	Rangierbewegungen	
	Rangierbewegungen sind, ausser bei Störungen und Bauarbeiten, verboten. Ausnahme: Rangierbewegungen von Däniken RB nach Gleis 115 sind via Ostzufahrt und die Gleise 81-2-104 gestattet.	

Däniken RB		151
R	Profil EBV O2	
	Gleise B9-16, B25, B35, B36, B45, B46, B54, C1, C6, C11-14, C31, C32 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Degersheim		791
Z	Bedingungen für besetzte Einfahrt	
	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge dürfen frühestens 50 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein Ab der Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren. 	
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
	Zwischen Degersheim – Degersheim West ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.	

Dottikon-Dintikon		521
Z	Abweichung vom normalen Halteort	
	Abstellzüge Halt bei der Stellwerkkabine.	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	44	6
		Richtung
		Henschiken

Dübendorf		652
R	Profil EBV O2	
	Gleise 1, 31 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

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

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

Effretikon		661 702
R	Profil EBV O2	
	Gleise 25, 26, 27, 67, 97 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	91	14
	94	13
	97	2
		Richtung
		Kemptthal
		Kemptthal
		Bahnhof

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

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

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

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

Erstfeld		531/a
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	A68	15
		Richtung
		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 quit- tungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrord- nung und neue Zugnummer wird verzichtet.	

R	Rangieren und Vorheizen von Dampflokomotiven «Historic» in Gleis C5
	Zum Vorheizen der Dampfloks steht in Gleis C5 ein 33 Meter langer, eingedeckter Abschnitt ausserhalb der Lokremise zur Verfügung. Es ist kein Prellbock vorhanden. Zur Sicherung des Gleisabchlusses ist am Ende ein Doppelhemmschuh anzubringen. Während den Arbeiten an Dampflokomotiven in 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.

Etzwilen		732 771
R	Profil EBV O2	
	Gleis 5 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

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

Frauenfeld		741
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 701 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).	

Fribourg/Freiburg		121 255 261
R	Profil EBV O2	
	Gleise 8,101, 202, 203, 204, 205, 310, 402, 403, 404 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	In den Gleisen 8, 310 und 402-404 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.	

Frutigen		351 391
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Gleise 931-933 als Rangierbewegung bis zum Signal E431. Gleise 981-983 als Rangierbewegung bis zum Signal D8.	
Z	Gleis 8 – 438	
	<p>Die Annahme von Fahrten in Frutigen ist so zu wählen, dass Fahrten der Intervention von und nach dem EIZ innerhalb von 7 Minuten in alle Richtungen gewährleistet sind.</p> <p>Um im Ereignisfall die Weiche 60 für zeitkritische Ausfahrten der Intervention freizulegen, ist hinter das Zwergsignal 8A zu fahren. Nach Verständigung durch den Fahrdienstleiter ist unbegleitetes Schieben als Rangierbewegung mit Schritttempo von Gleis 438 nach Gleis 8--113/213 zugelassen.</p>	
	<p>Das Diagramm zeigt den Gleisplan der Station Frutigen. Die Gleise sind von 1 bis 8 nummeriert. Gleis 8 ist ein Hauptgleis, das über eine Weiche 60 mit Gleis 438 verbunden ist. Ein Signal 8A befindet sich zwischen Gleis 8 und 7. Ein EIZ (Erhaltungs- und Interventionszentrum) ist über Gleis 8 erreichbar. Ein LBS (Längsblocksignal) befindet sich am Ende der Gleisanlage. Die Gleise 112, 113, 212 und 213 sind ebenfalls eingezeichnet. Die Richtung REIK (Rechts) und KG (Kantensignal) sind ebenfalls markiert.</p>	
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleis 933: minimaler Radius = 115 m	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 343, 456, 901, 902, 911, 912 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	v_{max} Hallen Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ)	
	In der Halle Erhaltung (Gleise 963, 964 und 965) sowie in der Halle Intervention (Gleise 972, 971 und 983) ist v _{max} 5 km/h zulässig.	

Gampel-Steg		221
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebfahrzeuge, Güterwagen, ein- und doppelstöckige Reisezugwagen und Triebzüge (Profil EBV O2) • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	
R	v_{max}	
	Über die Gleiswaage in Gleis 41 gilt v _{max} 10 km/h.	
Gänsbrunnen		481
R	Profil Rampengleis	
	Gleis 11 ist für <u>Rollmaterial-Fahrzeuge</u> des Personenverkehrs verboten.	
Gettnau		493
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 83 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).	
Gilly-Bursinel		111
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	Gleis 2 ist für das Abstellen von Fahrzeugen verboten.	
Gisikon-Root		461
R	Gleis P1 (Anschlussgleis Papierfabrik Perlen)	
	Die Zustimmung zur Einfahrt von Gleis P1 nach Gleisen 2 und 3 wird mit dem Einfahrsignal E75 erteilt. Im Störfall kann dies auch mittels Hilfssignal erfolgen.	

Gland		111
R	v_{max}	
		Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v _{max} 10 km/h.
R	Verkehrsregelungsanlage «Ballastière»	
		Der Rangierleiter schaltet die Anlage per Funk oder mit Vierkantschlüssel ein. Die Anstosspunkte sind per Merktafel für Impulsempfänger (R 300.2, Bild 265) angegeben. Da keine Gleisschlaufe für Impulsempfänger vorhanden ist, fehlt die Merktafel «Ende Gleisschlaufe für Impulsempfänger».
Glarus		751
R	Profil EBV O2	
		Gleis 73 ist für Profil EBV O2 freigegeben.
Glattbrugg		171 611
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
		Gleise 85 und 86 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Tankanlage Rümlang benutzt werden (Anschlussgleis).
R	Profil EBV O2	
		Gleis 58 ist für Profil EBV O2 freigegeben.
Glovelier		292
ZR	Profil Rampengleis	
		Gleis 3 ist nur freigegeben für: <ul style="list-style-type: none"> • 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 Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.
R	v_{max}	
		Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v _{max} 10 km/h.

Fdl	Kreuzungen mit Reisezügen
	Kreuzung zwischen zwei Reisezügen: Der Zug von St-Ursanne hat als erster auf Gleis 1 einzufahren (Grund: Barriere beim Perronzugang).
	Kreuzung eines Reisezuges mit einem Zug einer anderen Zuggattung: Der Reisezug hat auf Gleis 2 einzufahren, der Zug der anderen Zuggattung verkehrt über Gleis 3.

Goppenstein		351
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis A85, A84 und A93-A83 dürfen Autotunnelzüge bis max. 590 t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe direkt am Prellbock abgestellt werden. Es ist als <u>Zug-fahrt</u> oder <u>Rangierfahrt</u> <u>Rangierbewegung</u> bis an den Prellbock zu fahren.	
ZR	Profil Rampengleis	
	Gleise A84, A85 und A93 sind nur freigegeben für: <ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> • bei Abweichungen vom Sollfahrplan (vorzeitiges / verspätetes Verkehren) • an <u>Verkehrstagen</u> mit Verkehren von <u>>_4</u> Autotunnelzügen pro Std/Richtung • bei <u>Verladeproblemen</u> (Grossraumfahrzeuge, Pannenfahrzeuge <u>eteusw.</u>). Die <u>temporäre</u> Meldung kann für einen oder mehrere Züge verlangt werden und ist gegenseitig abzusprechen.	

Göschenen		531/a 541/a
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).	

Gossau SG		711 742
R	Profil EBV O2	
	Gleise 7, 40, 41, 42, 46, 50, 57, 58, 66 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Grenchen Nord		291
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 6 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebfahrzeuge und Güterwagen • Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

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

Gurtnellen		531/a
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 3 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

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

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

Vernehmlassung

Hägendorf Bahntechnik Center		311
R	Anmeldung	
		Während den Betriebszeiten Mo – Fr 07.00 bis 16.00 Uhr muss sich der Rangierleiter bei Fahrten nach Gleis 72 beim Bahntechnik Center Telefon 051 285 50 48 zwingend voranmelden.
R	v_{max}	
		Im Bereich der Kranbahn-Stützen gilt v _{max} 20 km/h. Bei allen Strassenübergängen gilt v _{max} 10 km/h. Ausnahme: Bei den Strassenübergängen zwischen Weiche 83 und Weiche 100 gilt v _{max} 5 km/h.

Härkingen Paketpost		311
Fdl	Initialisierung Warnanlage	
		Der Fahrdienstleiter darf den Befehl INIT nur verwenden, wenn: <ul style="list-style-type: none"> • Der Warnbereich gestört ist • Keine Fahrten mehr stattfinden und keine Fahrstrassen in den Warnbereich eingestellt sind • Die Warnung im Warnbereich durch andere Massnahmen sichergestellt ist.

Hasle-Rüegsau		483 484
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.

Häusermoos		492
ZR	Anschlussweichen km 10.830 und 10.995	
		<p>Sichern / Ausrüstung / Örtliche Bedienung</p> <p>Die Anschlussgleisanlage ist bei km 10.587 und km 11.730 mit einem Deckungssignal ausgerüstet. Es ist darauf zu achten, dass die Schlusswagen von Zügen, die die Anschlussgleisanlage bedienen, innerhalb der Deckungssignale zu stehen kommen.</p> <p>Die beiden im Hauptgleis liegenden Anschlussweichen sind mit Schlössern versehen, deren Schlüssel nur entfernt werden können, wenn die Weichen in gerader Stellung verschlossen sind.</p> <p>Diese beiden Weichenschlüssel stecken in dem am Haltestellengebäude montierten Schlüsselschalterkasten. Das Vorhandensein beider Schlüssel im Schlüsselschalterkasten bewirkt bei geschlossenen Bahnübergangsanlagen die Fahrtstellung, die Entnahme eines Schlüssels die Haltstellung der Deckungssignale.</p>

Bahnübergangsanlagen	
Die Barrieren «Häusernmoos» (km 11.002) «Obere Mühle» (km 11.265) sowie «Waltrigemühli» (km 11.684) können mit den entsprechenden Tasten im Tastenkasten am Haltestellengebäude geschlossen werden.	
Die Barriere «Häusernmoos» kann mit der entsprechenden Taste am Tastenkasten geöffnet werden. Die Barrieren «Obere Mühle» und «Waltrigemühli» werden durch Schienenkontakte geöffnet.	
Nach dem Bedienen der Anschlussgleisanlage mit Zügen der Fahrrichtung Affoltern-Weier – Dürrenroth sind die Barrieren «Obere Mühle» sowie «Waltrigemühli» im Tastenkasten am Haltestellengebäude mit dem Wagenschlüsselschalter «Fahrt nach Dürrenroth» einzuschalten. Das ordnungsgemässe Funktionieren der Barrierenanlagen wird mit der Meldelampe «Fahrt nach Dürrenroth gestattet» und dem auf <i>Fahrt</i> stehenden Deckungssignal «C» angezeigt.	

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

Herisau		791
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Von Schachen oder Herisau Gleis 1 + 2	Gleis 30 Halt vor Zwergsignal 30B Gleis 31 Halt vor Zwergsignal 31B Gleis 32 Halt vor Zwergsignal 32B Gleis 4 Halt vor Zwergsignal 4B Gleis 5 Halt vor Zwergsignal 5B
	Von Gübsensee	Gleis 4 Halt vor Zwergsignal 4A Gleis 5 Halt vor Zwergsignal 5A
R	v_{max}	
	Über die Gleiswaage gilt v _{max} 5 km/h.	

Herrliberg-Feldmeilen		651
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen.	

Heustrich		322
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Gleis 9 als Rangierbewegung bis zum Signal H491.	

Hinwil		652 661
R	Profil EBV O2	
	Gleise 5, 21, 33, 82, 113 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Hohtenn		351
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis 61 dürfen Autotunnelzüge bis max. 590 t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe direkt am Prellbock abgestellt werden. Es ist als Rangierfahrt <u>Rangierbewegung</u> bis an den Prellbock zu fahren.	
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

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

ZR	Einfahrt ins Depot oder in die A-Gruppe		
	Von	Nach	Fahrt erfolgt als
	Bern	A-Gruppe	Zugfahrt direkt in die A-Gruppe.
		Depot	Zugfahrt bis zum <i>Halt</i> zeigenden Signal M2. Nach dem Halt meldet sich der Lokführer für weitere Anweisungen beim Fahrdienstleiter BZ Mitte.
	Bümpliz Nord	A-Gruppe	Zugfahrt direkt in die A-Gruppe.
		A-Gruppe und Depot	Zugfahrt bis zum <i>Halt</i> zeigenden Signal N1 bzw. N2. Anschliessend darf bei eingestellter Rangierfahrstrasse in die A-Gruppe bzw. ins Depot gefahren werden.
	Fischermätteli	A-Gruppe und Depot	
	Weyermanshaus	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.		

Hüntwangen-Wil		611
ZR	Profil Rampengleise	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Gleis 1 und 31:</p> <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

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	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Gleise 61 und 62 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit HOLCIM und HASTAG benutzt werden (Anschlussgleis).

Hunzenschwil		436
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 231 und 232 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Coop benutzt werden (Anschlussgleis).	

Huttwilwald		492
ZR	Anschlussweiche km 17.596	
	<p>Sichern / Ausrüstung / Örtliche Bedienung</p> <p>Das Anschlussgleis Huttwilwald darf nur als Rangierbewegung gemäss FDV R 300.4, Ziff. 4 aus Richtung Huttwil bedient werden.</p> <p>Die im Hauptgleis liegende Anschlussweiche 317 und die dazugehörige Entgleisungsvorrichtung 1 im Anschlussgleis sind mit Schlössern versehen. Der Rangierleiter holt vor Entnahme des Weichenschlüssels die Erlaubnis beim Fdl Huttwil ein. Der Schlüssel zur Anschlussweiche befindet sich in einem Schlüsselschalterkasten neben der Weiche. Er steht mit dem Stellwerk Huttwil in Abhängigkeit und kann nur entnommen werden, wenn der Streckenblock in Fahrtrichtung HWIL - DROT steht, der Streckenblock frei ist und die vereinfachte Streckensperre für das Streckengleis 716 eingeschaltet ist.</p> <p>Mit dem Aufschliessen der Anschlussweiche wird im Stellbock ein weiterer Schlüssel frei, mit welchem der Stellbock der Entgleisungsvorrichtung aufgeschlossen und umgelegt werden kann.</p> <p>Nach Abschluss der Rangierarbeiten verschliesst der Rangierleiter die auf dem Gleis aufliegenden Entgleisungsvorrichtung 1 und die Weiche 317 im Streckengleis in Stellung links und setzt den Schlüssel im Schlüsselschalterkasten ein. Anschliessend verlangt er beim Fdl Huttwil die Rückfahrt in den Bahnhof Huttwil oder verständigt diesen über den Abschluss der Rangierarbeiten.</p> <p>Ist der Weichenschlüssel von Weiche 317 nicht ordnungsgemäss im Schalterkasten eingelegt und wird die Weiche nicht als in Endlage «links» rückgemeldet, kann in Huttwil die Streckensperre nicht ausgeschaltet werden.</p> <p>Das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Streckengleis ist verboten.</p> <p>Bahnübergangsanlagen</p> <p>Die Bahnübergangsanlagen km 18.065 und km 17.707 sind mit Blinklichtern gesichert. Diese sind für Rangierfahrten nach und vom Anschlussgleis Huttwilwald durch den Rangierleiter zu aktivieren:</p> <p><i>Fahrtrichtung Huttwil – Huttwilwald:</i></p> <p>Vor Abfahrt der Rangierbewegung betätigt der Rangierleiter in Huttwil bzw. Fiechtenfeld die entsprechende Taste im dortigen Tastenkasten, dadurch werden die Einschaltkontakte der BUe180 und BUe177 für die nächsten 15 Minuten auch für <u>Rangierfahrten-Rangierbewegungen</u> aktiviert.</p>	

Fahrtrichtung Huttwilwald - Huttwil:

Vor Abfahrt in Huttwilwald betätigt der Rangierleiter bei belegter Gleisfreimeldung des BUE177 die entsprechende Drucktaste beim benachbarten FL-Mast während ca. 1-3 Sekunden, dadurch werden die Blinklichter des BUE177 sofort eingeschaltet.

Bei eingeschaltetem BUE 177 kann mit einem zweiten Tastendruck auch der BUE180 eingeschaltet werden.

Nach dem Einschalten der Blinklichter ist die Fahrt in Richtung Huttwil unverzüglich auszuführen.

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

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

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

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

Kandersteg		351
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis 13, 14, 15, 56 und 57 dürfen Autotunnelzüge bis max. 590 t inkl. Lok ohne Feststellbremsen und Hemmschuhe direkt am Prellbock abgestellt werden. Es ist als Zug- <u>fahrt</u> oder <u>Rangierfahrt</u> <u>Rangierbewegung</u> bis an den Prellbock zu fahren.	
ZR	Profil Rampengleis	
	Gleise 7, 45, 56 und 57 sind nur freigegeben für: <ul style="list-style-type: none"> • 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 <u>offenen Seitentüren</u> , das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind <u>verboten</u> .	
Z	Abfahrerlaubnis Gleise 55-57	
	Autotunnelzügen wird die Abfahrerlaubnis durch das Verladepersonal erteilt.	
Z	Melden des Abschlusses der Zugvorbereitung im Autoverlad	
	Der Fahrdienstleiter oder das Verladepersonal kann für Autotunnelzüge die Meldung des Abschlusses der Zugvorbereitung verlangen: <ul style="list-style-type: none"> • bei Abweichungen vom Sollfahrplan (vorzeitiges / verspätetes Verkehren) • an Verkehrstagen mit Verkehren von > 4 Autotunnelzügen pro Std/Richtung • bei Verladeproblemen (Grossraumfahrzeuge, Pannenfahrzeuge <u>etcusw.</u>) Die temporäre Meldung kann für einen oder mehrere Züge verlangt werden und ist gegenseitig abzusprechen.	

R	Einschränkung Gleis 25 (Senkanlage)
	Das Befahren von Gleis 25 ist nur für das Zustellen bzw. Abholen von Fahrzeugen in und aus Gleis 25 sowie in Notfällen gestattet. Der Rangierleiter hat den Fahrweg nach/via Gleis 25 explizit zu verlangen.

Kemptthal		702
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

Kerzers		252 381
R	Profil Rampengleis	
	Gleis 9 ist für Streckentriebfahrzeuge und vierachsige Reisezugwagen verboten.	

Kloten		702
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

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

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

Vernehmlassung

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

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

Lanzenhäusern			372
Z	Bahnhof ohne Weichen		

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

Lausen			411
R	Verlad ACTS-Wagen in den Gleisen 37-47		
	<p>Um signalmässige Zugfahrten über Weiche 42 zu ermöglichen, ist entlang des Gleises 47 zwischen Zwergsignal 47A und Zwergsignal 46A (Gleis 46) eine Bodenmarkierung mit gelbem Text: (Verbot für Holz-/ACTS-Umschlag) angebracht.</p> <p>Gleis 46 ist dauernd gesichert. Weil es sich um ein Gleis nach dem Übergang in den nicht zentralisierten Bereich handelt, ist durch den Fahrdienstleiter eine Sicherung im Übergabegleis vorzunehmen. Das Gleis 46 ist durch den Rangierleiter beidseits mit Haltsignal gemäss R 300.2, Ziff. 2.2.1 zu decken.</p> <p>Muss das Gleis 46 befahren werden, hat sich der Rangierleiter zu vergewissern, dass im Gleis 47 keine Verladearbeiten stattfinden. Anschliessend meldet er dem Fahrdienstleiter, dass die Sicherung Gleis 46 aufgehoben werden kann. Der Fahrdienstleiter hebt die Sicherungsmassnahmen für Gleis 46 auf und erteilt dem Rangierleiter die Zustimmung zur Fahrt nach Gleis 46. Der Rangierleiter entfernt das/die Haltsignal(e).</p> <p>Nach Verlassen von Gleis 46 verlangt der Rangierleiter beim Fahrdienstleiter die erneute Sicherung von Gleis 46 und bringt das/die Haltsignal(e) wieder an.</p>		
R	Sichern von Fahrzeugen in Gleis 76		
	In Gleis 76 dürfen auf Grund des verwendeten Schienenprofils nur die grünen Hemmschuhe mit einer Laschenweite von 80 mm eingesetzt werden.		
R	Profil EBV O2		
	Gleis 96 ist bis zum Gittertor der IKEA für Profil EBV O2 freigegeben.		

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

Le Locle		272
R	Anschlussweiche 13	
	Das Anschlussgleis ASPFMN (frühere Depots SNCF & SBB) ist über die Anschlussweiche 13 mit dem SBB Netz verbunden. Diese Weiche ist verschraubt und nicht zentralisiert. Die Bedienung dieser Weiche wird von einem Fachdienst vorgenommen. Vor dem Aufheben der Weichenverschraubung muss der Spezialmonteur beim Fahrdienstleiter das Sichern von Gleis 21 verlangen. Sobald die Weiche und die Entgleisungsvorrichtung 13 in der richtigen Lage stehen, wird eine mündliche Zustimmung gegeben. Die Entgleisungsvorrichtung SD13 muss nach der Rangierbewegung wieder in der Ausgangslage sein (auf der Schiene). Nach der Rangierbewegung kontrolliert der Spezialmonteur die korrekte Lage der Entgleisungsvorrichtung, verschraubt die Weiche 13 wieder in der Lage links und verlangt die Aufhebung der Sicherungsmassnahmen.	

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

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

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

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

Luterbach-Attisholz		311
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebfahrzeuge, Güterwagen, ein- und doppelstöckige Reisezugwagen und Triebzüge (Profil EBV O2) • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

Luzern		332 422 431 453 461 532
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	<p>In Gleis 522 ist das Abstellen von Reisezugwagen mit Aussenschwingtüren verboten.</p> <p>In den Gleisen 429 und 430 auf der Höhe der markierten Felder der Eingleisstelle ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.</p>	
R	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 599: Fahrten mit offenen Seitentüren, das Herauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	
R	Profil EBV O2	
	<p>Sämtliche Gleise (ohne Gleise 429-430, 577-578, 663-665) sind für Profil EBV O2 freigegeben. Gleise 429-430, 577-578, 663-665 sind für Profil EBV O2 verboten.</p>	
R	Abstossen von Wagen	
	Das Abstossen von Wagen von und nach PB sowie von und nach 500er und 900er Gleisgruppen ist verboten.	

R	Nachfahren in Kopfbahnhöfen
	Ohne gegenteiligen Auftrag folgen die Loks des ankommenden Zuges bzw. die Spitzenpendel/Spitzentriebzüge dem ausfahrenden Zug oder der Rangierbewegung in Bremswegentfernung bis zum ersten Zwergsignal. Für ankommende Spitzenwagen, die abgehängt und zurückgestellt werden, gilt das gleiche Vorgehen. Können die Fahrzeuge dem ausfahrenden Zug oder der Rangierbewegung nicht unmittelbar folgen, hat der Rangierleiter die Zustimmung für die Rangierbewegung beim Fahrdienstleiter einzuholen.
R	Stehenlassen der Lok
	Hat der Lokführer in seiner Einteilung den Vermerk «Lok stehen lassen», so darf das Triebfahrzeug erst verlassen werden, wenn dasselbe bzw. die Zugspitze abgekuppelt ist. Trifft kein Rangierer zum Abkuppeln ein, verständigt der Lokführer den Fahrdienstleiter.
R	Waschanlage Gleis 305
	Gleis 305 ist mit einer Portalwaschanlage ausgerüstet. Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt als Erlaubnis, die Fahrt im Gleis 305 für Waschvorgänge zu bewegen. Will eine weitere Fahrt in das belegte Gleis 305 gelangen, muss der Fahrdienstleiter beim Rangierleiter der bereits im Gleis 305 befindlichen Rangierbewegung eine Bewilligung einholen.

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

Vernehmlassung

Martigny		211/b
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 87, 97, 107, 117, 127 und 137: <ul style="list-style-type: none"> • Streckenklasse: D3 • Fahrzeuge mit Drehgestellen > 2 Achsen = verboten 	
ZR	Einschränkungen Gefälle / Steigungen	
	Gleise 87 und 97: Massgebende Neigung von 18‰, um das kurze Gefälle von 35‰ zu berücksichtigen.	
Z	Geschwindigkeitsschwelle im Bahnhof	
	Einfahrten auf Gleise 57 und 58: v_{\max} 30 km/h ab Perronanfang.	
Meilen		651
R	Profil EBV O2	
	Gleise 4, 34, 64 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Menznau		493
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.	
Mezzovico-Sigirino		542
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): <ul style="list-style-type: none"> • Fahrten in Zusammenhang mit Comibit AG • Fahrten von I-AEP oder login. 	

Monthey		232
R	Profil EBV O2	
	Gleis 45 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Morges		111
R	Profil EBV O2	
	Gleise 24, 25, 54, C10, C11 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Grube für Rollbockbetrieb	
	<ul style="list-style-type: none"> • Es sind nur Triebfahrzeuge zugelassen welche speziell angepasst wurden (Te III) oder einen Mindestabstand zwischen Schneeräumer und Schienenoberkante von 140 mm aufweisen. • Auf der ganzen Länge der Grube gilt $v_{\max} 2$ km/h. • Rangierbewegungen mit Rangierseil sind auf der ganzen Länge der Grube verboten. 	

Münchenstein		341
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	3 Flirt in Mehrfachtraktion	Gleise 1, 2 Halteort am Ende des Perrons

Müntschemier		381
R	Rangierbewegungen mit Zweiwegefahrzeugen	
	Gleise (3/4)-43-33 sind für Zweiwegefahrzeuge freigegeben.	

Muri AG		521
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	2	12
	3	12
	25	38
	61	13
	64	12
		Richtung
		Waltenschwil

Neuchâtel		271 272 301 381	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	ICN in Doppeltraktion	von Yverdon-les-Bains, Gleis A4	Halteort auf Höhe Gleissignal
		von Biel/Bienne, Gleis A4	Halteort auf Höhe Ausfahrtsignal
Neuchâtel-Serrières		271 301	
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.		
Niederbipp		311	
R	Gleis 22 ASM		
	Rangierbewegungen nach Gleis 22 ASM dürfen nur mit Zustimmung der ASM stattfinden. Die Zustimmung ist beim Fahrdienstleiter Niederbipp ASM einzuholen.		
Niederbottigen		381	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	Gleise 602 und 603 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).		
Niederscherli		372	
Z	Verkehrsbeschränkungen für Gleis 1		
	Die Ausfahrt von Zügen ab Gleis 1 ist verboten (fehlende Zugbeeinflussung). Die Bestimmungen gemäss R 300.6, Ziffer 3.3.3 (Gruppensignal ohne Zusatzsignalisierung) sind trotzdem einzuhalten.		
Nieder- Oberurnen		751	
R	v_{max}		
	Im Bereich des Perrons in den Gleisen 1 und 2 gilt v _{max} 10 km/h.		

Niederweningen		612
R	Umstellfahrten	
	Umstellfahrten in Zusammenhang mit abgestellten Fahrzeugen der S-Bahn Zürich verkehren immer via Niederweningen Dorf.	
Nyon		111
Z	Abfahrt ab Gleis 40	
	<p>Ab Gleis A40 kann die Abfahrerlaubnis erst erteilt werden, wenn das Ausfahrtsignal 25C1 einen Fahrbegriff signalisiert.</p> <p>Fahrzeuge mit einer ETCS Ausrüstung nach Baseline 3 starten in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR).</p>	
R	Eysinsgleis: Besondere Betriebsvorschriften	
	<p>Allgemeine Bestimmungen</p> <p>Auf dem Eysinsgleis (Gleise 73-E40-E50-E70-E78-E80-E90) gelten aufgrund spezieller Ausrüstung zusätzliche ergänzende Betriebsvorschriften.</p> <p>Die Neigung beträgt über 10‰, zwischen BUe «Clementy» (km 0.608) und Gleis 73, 23‰.</p> <p>Es gilt v_{max} 30 km/h.</p> <p>Die EVU bedienen die Schlüsselweichen vor Ort mit dem für alle Weichen passenden Schlüssel. Ein Reserveschlüssel befindet sich im früheren Zentralstellwerk Nyon. Alle Weichenstränge zu den Anschlussgleisen sind mit einem Sperrschuh oder einer Entgleisungsvorrichtung gesichert.</p>	
	<p>Bahnübergangsanlagen</p> <p>Die BUe-Anlage «Clementy» (km 0.608) wird per Rangierfunk oder mit Vierkantschlüssel am Schaltkasten vor Ort eingeschaltet. Dadurch wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Rotlicht an den Strassen-Lichtsignalen angesteuert • am Rangiersignal ME40 der Begriff <i>Zustimmung zur Rangierbewegung</i> oder <i>Rangieren gestattet</i> angezeigt • das Kontrolllicht eingeschaltet <p>Das Kontrolllicht erlischt jeweils 25 Sekunden nach der Einschaltung. Die Strassensignal-Ansteuerung wird nach dem Befahren des Gleisstromkreises durch die letzte Achse ausgeschaltet oder andernfalls 135 Sekunden nach der Einschaltung.</p> <p>Die BUe-Anlagen «Rayon de Soleil» (km 0.021), «Champ Colin» (km 1.676) und «Ucar» (km 2.167) werden per Rangierfunk oder mit Vierkantschlüssel am Schaltkasten vor Ort eingeschaltet. Dadurch werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Wechselblinker der Strassensignalisierung eingeschaltet • die Kontrolllichter eingeschaltet <p>Die Kontrolllichter erlöschen jeweils 15 Sekunden nach der Einschaltung. Die Wechselblinker erlöschen nach Befahren des BUe durch die Fahrt oder andernfalls 125 Sekunden nach der Einschaltung.</p>	

Rangiersignal ME40		
Die Bedienung ist nur per Rangierfunk oder Vierkantschlüssel möglich. Im Fall einer Störung (Signal <i>dunkel</i> oder zeigt weiterhin <i>Halt für Rangierbewegung</i>) muss der Rangierleiter die Zustimmung zur Vorbeifahrt beim Fahrdienstleiter einholen.		
	Situation/Bedingungen	Verlangtes Verhalten
 <p><i>Halt für Rangierbewegungen</i></p>	<p>Grundstellung oder nach Fahrstrassenanforderung mit Startpunkt Zwergsignal 34c:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis 73 besetzt <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwergsignal 34c <i>Halt</i> 	Halt vor dem Rangiersignal
 <p><i>Rangieren gestattet</i></p>	<p>Beleuchtung BUE 1 dunkel und/oder gestört und Zwergsignal 34c <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> und Gleis 73 frei</p>	<p><i>Normalfall:</i> Zwischenschritt beim Anfordern des Fahrwegs (vor Einschalten des BUE 1) oder <i>Störung:</i> nach der Einschaltanforderung der BUE 1 funktioniert dieser nicht (Störung): Der BUE muss gemäss Prozess «Befahren einer gestörten BUE-Anlage», R 300.9 bzw. I-30111, befahren werden</p>
 <p><i>Zustimmung zur Rangierbewegung</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung BUE 1 eingeschaltet • Gleis 73 frei • Zwergsignal 34c <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> 	<p>Zustimmung zur Fahrt Richtung Bahnhof Nyon.</p> <p>Damit das Signal diesen Begriff zeigt, muss folgende Bedienreihenfolge eingehalten werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrstrasse mit Startpunkt Zwergsignal 34c verlangen 2. Fahrbegriff <i>Rangieren gestattet</i> abwarten 3. BUE 1 einschalten

Vernehmlassung

Oberburg		483 484
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.	
ZR	v_{max}	
	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v _{max} 10 km/h.	
Z	Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis	
	Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis von Seite Burgdorf ist die Geschwindigkeitsschwelle entgegen der <i>Merktafel für Geschwindigkeitsschwelle</i> <input type="checkbox"/> beim Einfahrtsignal A123 / A223. Der Fahrdienstleiter hat den Lokführer vor dem auf <i>Fahrt</i> 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	<u>Rangierfahrt-Rangierbewegungen</u> aus Gleis 71 bis 74	
	Das Weichensignal der Handweiche 52 befindet sich nach dem Zwergsignal 27C. Der Rangierleiter hat bei <u>Rangierfahrt-Rangierbewegungen</u> aus den Gleisen 71-74 die richtige Stellung der Handweiche 52 anhand des Weichensignals zu prüfen.	

Oberdorf		481
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleis 31: minimaler Radius = 64 m	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	In Gleis 31 sind <u>Rangierfahrten-Rangierbewegungen</u> nur mit 2-achsigen Fahrzeugen und Schritttempo erlaubt.	

Oberglatt		611 612
R	Profil EBV O2	

	Gleis 13 ist für Profil EBV O2 freigegeben.
Oberriet	721
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	<p>In den Gleisen 22-2-52, 71-81 und 72-82 sind im Regelfall <u>Normalbetrieb</u> Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen verboten.</p> <p>In folgenden Fällen sind in diesen Gleisen Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei Störungen und Ereignissen • in Zusammenhang mit Unterhaltsarbeiten.

Olten	141 142 151 411 421 422									
Z	Abweichungen vom normalen Halteort									
	<table border="1"> <tr> <td><u>Von Süden/Westen</u></td> <td><u>Gleis 1</u></td> <td><u>Flirt in Doppeltraktion: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal M1</u></td> </tr> <tr> <td>Von Süden/Westen</td> <td>Gleise 2, 3</td> <td>ICN mit Mehrfachtraktion Halteort bei Halteorttafel 4</td> </tr> <tr> <td><u>Von Norden/Osten</u></td> <td><u>Gleis 71</u></td> <td><u>GTW > 54 m: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal T71</u></td> </tr> </table>	<u>Von Süden/Westen</u>	<u>Gleis 1</u>	<u>Flirt in Doppeltraktion: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal M1</u>	Von Süden/Westen	Gleise 2, 3	ICN mit Mehrfachtraktion Halteort bei Halteorttafel 4	<u>Von Norden/Osten</u>	<u>Gleis 71</u>	<u>GTW > 54 m: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal T71</u>
<u>Von Süden/Westen</u>	<u>Gleis 1</u>	<u>Flirt in Doppeltraktion: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal M1</u>								
Von Süden/Westen	Gleise 2, 3	ICN mit Mehrfachtraktion Halteort bei Halteorttafel 4								
<u>Von Norden/Osten</u>	<u>Gleis 71</u>	<u>GTW > 54 m: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal T71</u>								
Z	Richtungssignale Begriff R									
	Zur Orientierung des Personals über eine nach Olten RB eingestellte Fahrstrasse wird an den Richtungssignalen der Buchstabe «R» signalisiert.									
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen									
	Auf den Abschnitten Olten Hammer – Olten – Olten RB ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.									
R	Rangierbewegung Olten – Olten RB									
	<p>Bei Rangierbewegungen vom zentralisierten Bereich Olten in den nicht zentralisierten Bereich Olten RB liegt die Grenze zwischen diesen zwei Bereichen beim Rangierhaltersignal V 598.</p> <p>Bei <i>Halt</i> zeigendem Rangiersignal V 598 kann der Lokführer mit dem RStw 3 über GSM-R 1310 Verbindung aufnehmen.</p>									
R	Profil EBV O2									
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.									

Olten Hammer	311
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen
	Auf den Abschnitten Olten Hammer – Olten – Olten RB ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

R	Profil EBV O2
	Die Gleise 1, 6, 7, 8, 9 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m
	Gleis C10: minimaler Radius = 73 m. Gleis C18: minimaler Radius = 108 m.

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

R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise, inkl. Industriewerk, sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Otelfingen Golfpark		171
Z	Haltepunkt Otelfingen Golfpark	
	Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.	
Othmarsingen		151 436 521
R	Profil EBV O2	
	Gleis 16 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Palézieux		121 251
R	Profil EBV O2	
	Gleise 6, 17 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Payerne		251 252 261
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
	M2	Zwischen den Gleisen 31 und 33
	M3	Nahe Weiche 65
	M8	Zwischen den Gleisen 4 und 5 Seite Granges-Marnand
	M9	Zwischen den Gleisen 2 und 3 Seite Granges-Marnand
	Gültig für	
	Ausfahrt aus den Gleisen 1, 17, 19, 20, 22, 23, 31 Richtung Corcelles	
	Ausfahrt aus den Gleisen 6 bis 10, D6, D7 und 35 Richtung Corcelles	
	Ausfahrt aus den Gleisen 4 bis 10 Richtung BUe km 58.137 (Glatigny) und darüber hinaus	
	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 <i>Einfahrt in ein besetztes Gleis</i> verboten (= Besetztsignal beleuchten).	

Pfäffikon SZ		631 641 752 781
R	Profil EBV O2	
	Gleise 68, 69, 99, 711, 821, 822, 823, 911, 912, 913 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Pfäffikon ZH		661
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen	
	Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Einfahrsignal A wird am Rangiersignal V2 erteilt. Für das Bedienen von Anschlussgleisen darf auf die Zuteilung einer Nummer und auf die Abgabe einer Fahrordnung verzichtet werden.	

Puidoux		121 231
R	Profil EBV O2	
	Die Gleise 5, 6, 8 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Vernehmlassung

Rafz		611
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

Rapperswil		651 652 751 752 754
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	<p>In Gleis 851 dürfen auf der ganzen Länge keine Einzelwagen abgestellt werden.</p> <p>Es dürfen nur in den hintersten ca. 400 m Pendel- und Triebzüge abgestellt werden. Die Fahrzeuge sind so abzustellen, dass der Bereich ab dem Gefällebruch bis zum Zwergsignal 851B (Gefälle 16‰) frei bleibt. Es werden für die Abstellung der einzelnen Kompositionen 4 Sektoren à 102 m mit Tafeln (gemäss R 300.2 Ziffer 5.5.7) angezeigt.</p> <p>In allen übrigen Gleisen sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.</p>	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 220, 241-245, 281-286, 292, 821-824, 851-855, 987 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Raron		221
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	

Reichenburg		641
R	Profil EBV O2	
	Gleise 12, 62, 72, 82 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Rekingen		602
Z	v_{max}	
Für Züge ab Gleis 4 in Richtung Bad Zurzach gilt v _{max} 10 km/h bis der Zugschluss das Anschlussgleis Hochrhein Terminal (Weiche 9) freigelegt hat.		
Rheinfelden		511
R	Profil EBV O2	
Gleis 61 ist für Profil EBV O2 freigegeben.		
Rivera-Bironico		541/c 542
R	Profil EBV O2	
Gleis 75 ist für Profil EBV O2 freigegeben.		
Romanshorn		741 772 791
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
In Gleis 4 dürfen im Regelbetrieb <u>Normalbetrieb</u> keine Züge mit Personenbeförderung länger als 144 m geplant werden. Ausnahme bis 31.12.2028: je 2 HVZ-Dosto à 10 Wg + 2 Re420 (max. 279 m).		
R	Profil EBV O2	
Gleise 68, 76, 145-147, 151-153, 175, 176, 181-189, 195, 196 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		
Romont		121
R	Profil EBV O2	
Gleise 13, 23, 26, 43 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		
Rorschach		721 772
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
Stromabnehmer mit Wippenbreite von 1950 mm, ohne isolierte Endhörner (z.B. DB/ÖBB-Wippe) sind zugelassen, ausgenommen Gleis 1 und Gleis 84 (Waschanlage).		

R	Profil EBV O2
	Gleise 36, 37, 67, 80-84 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen
	<p><i>Rangierbewegung vom Bahnhof ins Depot RHB / auf die Strecke</i></p> <p>Für das Bedienen des RHB-Depotareals darf auf die Zuteilung einer Nummer und auf die Abgabe einer Fahrordnung verzichtet werden. Die Zustimmung zur Rangierbewegung wird an den Zwergsignalen 28D, 29D, 30C erteilt; diese Zustimmung enthält gleichzeitig die Erlaubnis, die Rangiergrenze (Einfahrsignal C47) Richtung Depot RHB zu überfahren. Die Rangierbewegung darf im Depotareal RHB ab Weiche 28 (Zwergsignal 28A) nur mit <i>Fahrt auf halbe Sichtdistanz</i> verkehren.</p> <p><i>Rangierbewegung vom Depot RHB / von der Strecke in den Bahnhof</i></p> <p>Die Zustimmung zur Rangierbewegung über Einfahrsignal C47 erfolgt mit Funk oder Mobiltelefon. Für die Rangierbewegung ab Gleis 57 Richtung Bahnhof gilt das Zwergsignal 28A. Die Rangierbewegung darf im Depotareal bis Zwergsignal 28A nur mit <i>Fahrt auf halbe Sichtdistanz</i> verkehren.</p> <p><i>Rorschach – Rorschach Hafen</i></p> <p>Zwischen Rorschach – Rorschach Hafen ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.</p>

Rosé		121
R	Profil EBV O2	
	Gleis 2 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Rothenburg Station		422
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	1	6
	2	10
	3	5
	51	19
	52	19
		Richtung
		Emmenbrücke

R	Profilüberschreitung Panzer 87
	<p>Wegen Profilüberschreitungen ist bei der Zustellung von Wagen mit Panzer 87 nach GI 801/802 (Anschlussgleis AMP) das Nachbargleis 62/72 zu sichern.</p> <p>Der Rangierleiter verlangt die Rangierbewegungen mit dem Zusatz «... mit Panzer 87». Der Fahrdienstleiter sichert das Nachbargleis und gibt die Zustimmung zur Rangierbewegung mit dem Zusatz «Rothenburg, Gleise 62-72 gesichert».</p> <p>Die Rangierbewegung darf nur ausgeführt werden, wenn die mündliche Zustimmung vorliegt und die Zwergsignale <i>Fahrt</i> signalisieren.</p>
R	Profil EBV O2
	Gleis 4 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Rothenurm		781
R	Rangierhaltssignal	
	<p>Am Rangierhaltssignal 1B bzw. Rangierhaltssignal 2B, km 25.444 darf in Absprache mit dem Fahrdienstleiter vorbeigefahren werden, nachdem der Rangierleiter den Unwirksamkeitsschalter am km 25.444 für den Einschaltkontakt zur Bahnübergangsanlage «Kaminfeger», km 24.716 betätigt hat. Nach Betätigung des Unwirksamkeitsschalter am km 25.444 muss innert 60 Sekunden am Rangierhaltssignal 1B bzw. Rangierhaltssignal 2B vorbeigefahren werden.</p>	

Rothrist		141 142 422
Z	Aufstellen von Zügen	
	<p>Abfahrbereite Züge, Gleis 2 - 4 sind 50 Meter oder weiter vor der Signalstaffel D aufzustellen. Grund: die letzte Anmeldebalise befindet sich 50 m vor den Signalen D2-D4.</p>	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 675, 676 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Fdl	Initialisierung Warnanlage	
	<p>Mit der Notbedienung INIT wird das Einschalten der Warnung für bereits eingestellte Fahrstrassen zurückgenommen.</p> <p>Daher muss sichergestellt sein, dass vor der Notbedienung:</p> <ul style="list-style-type: none"> keine Fahrstrassen in den zu warnenden Bereich eingestellt sind bzw. eingestellt werden können (z.B. durch automatischen Betrieb) bevor INIT ausgeführt ist die Warnung im Warnbereich durch andere Massnahmen sichergestellt ist. 	

Rüschlikon		631
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
	Zwischen Rüschlikon – Thalwil ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.	

Vernehmlassung

Sargans		641 642
R	Profil EBV O2	
	Gleise 16, 26, 36, 37, 62, 63, 64, 66 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Samstagern		781 782
R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Senksignal Gleis 30	
	SOB-Flirt-Triebzüge: <ul style="list-style-type: none"> • 526 041-063 • 526 001-010 dürfen bei gehobenem Stromabnehmer mit der Zugspitze am Senksignal vorbeifahren.	

Sattel-Ägeri		781
R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Saxon		211/b
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Von Martigny	Domino in Doppeltraktion: Halteort auf Höhe Ausfahrtsignal
	Gleis 2	
R	Profil EBV O2	
	Gleis 4 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Schindellegi-Feusisberg		781
R	Profil EBV O2	
	Gleis 1 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Schlatt		771
Z	Einfahrt bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppensignal	
	Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.	
Schmitten		121
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 3 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	
Schwanden		751
R	Profil EBV O2	
	Gleise 1, 51 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Schwarzenbach		711
ZR	Profil Rampengleis	
	<p>Gleis 1 ist nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebfahrzeuge und Güterwagen • Aussergewöhnliche Sendungen ohne seitliche Lademassüberschreitung und ohne Verbot für das Befahren von Rampengleisen. <p>Fahrten mit offenen Seitentüren, das Hinauslehnen sowie der Aufenthalt auf seitlichen Trittbrettern sind verboten.</p>	
Schwerzenbach ZH		652
R	Profil EBV O2	
	Gleise 21, 54, 64, 91 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Seftigen		371
Z	Bahnhof ohne Weichen	

Sempach-Neuenkirch		422	
ZR	Abstellen von Fahrzeugen		
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:		
	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
	1/17	8	Sursee
	2/72	10	Sursee
	3	4	Sursee

Siggenthal-Würenlingen		601	
ZR	Abstellen von Fahrzeugen		
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:		
	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
	312	9	Turgi
R	Profil EBV O2		
	Gleis 312 ist für Profil EBV O2 freigegeben.		

Sihlbrugg		462	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge Gleis 33 (Sihlbrücke)		
	Zugelassen sind Triebfahrzeuge und Wagen, welche die in den Kopfzeilen der nachfolgenden Tabellen aufgeführten Lasten einhalten. Ausnahmen sind speziell erwähnt.		
	Triebfahrzeuge	Höchstzulässige Radsatzlast 21 t	Höchstzulässige Meterlast 7,2 t/m
	Triebfahrzeuge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten.		
	Wagen	Höchstzulässige Radsatzlast 20 t	Höchstzulässige Meterlast 7,2 t/m
	Wagen mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle dürfen nur im Störfall oder bei Fehlleitungen unter den nachfolgenden Bedingungen über die Sihlbrücke rechts (km 19.6-19.7) fahren:		
	<ul style="list-style-type: none"> Die Streckenklasse D4 darf nicht überschritten werden Der Fahrdienstleiter schreibt dem Lokführer protokollpflichtig v_{\max} 10 km/h vor Zwischen zwei Wagen mit grösseren Lasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle müssen mindestens 14 Achsen mit maximal Radsatzlast 20.0 t und Meterlast 7.2 t/m eingereiht sein. 		
R	Profil EBV O2		
	Gleise 50, 61 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

Sisseln		601
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	von Laufenburg	Gleis 2 Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal C32: Halt vor dem Zwergsignal 2A

Solothurn		311 481 482
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Wendezug	Gleis 383 Flirt in Doppeltraktion als Wendezug: Halteort unmittelbar vor Gleissignal
R	Profil EBV O2	
	Gleise 427, 433, 901, 953, 962-967, 973-975 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Verlängertes Bahnhofgleis Solothurn – Büren an der Aare km 95.660	
	Die Grenze zwischen dem zentralisierten Bereich Solothurn und dem nicht zentralisierten Bereich liegt beim Rangierhaltsignal km 80.823.	

Spiez		322 361 362
Z	Halteort für ersteinfahrende Flügelzüge zum Kuppeln	
		Begriff <i>Halteort</i> 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	Rangierbewegungen von Zweiwegefahrzeugen	
	Sämtliche Gleise 842-893 sind für Zweiwegefahrzeuge 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.	

St-Gingolph		232
Z	Bahnhof ohne Weichen	

St-Maurice		211/b 232
R	Profil EBV O	
	Gleise 12, 15 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

St-Prex		111
ZR	Unterschreitung minimal erforderlicher Gleisabstand	
	Die Distanz zwischen den Gleisachsen der Gleise 4 und 5 (4.7m) entspricht nicht dem im I-30111, Kapitel 4.2 vorgeschriebenen Abstand ACTS. Beim Aufstellen von Wagen bzw. Verladearbeiten mit ACTS-Containern im Gleis 5, muss die das EVU (z.B. SBB Cargo) die Sicherung von Gleis 4 beim Fahrdienstleiter verlangen und deren Aufhebung nach Beendigung der Arbeiten zwingend veranlassen.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 23, 24, 33, 34 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

St-Triphon		211/b
R	Profil EBV O	
	Die ganze Gleisgruppe E ist 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	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen	
	Rangieren auf dem Ausfahrgleis 227-226 Seite Aigle: Die Grenze zwischen Bahnhof und Strecke liegt nicht beim Einfahrsignal, sondern beim Rangierhalt-signal km 41.300.	

R	Geltungsbereich der Räumungssignale		
	Bezeichnung	Standort	Gültig für
	MR	Nahe Weiche 108	Rangierbewegungen aus den Anschlussgleisen «Tamoil» in Richtung der Gleise E1 bis E6, bzw. E7 bis E11 über Gleis E48
	ME	Oberhalb Signal J5	Rangierbewegungen aus den Gleisen E1 bis E6 in Richtung der Gleise E42 und der Anschlussgleise «Tamoil»
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	<p>In Gleis 3 sind im Regelfall-Normalbetrieb Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen verboten.</p> <p>In folgenden Fällen sind in Gleis 3 Rangierbewegungen und Abstellungen von Fahrzeugen zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei Störungen und Ereignissen • in Zusammenhang mit Unterhaltsarbeiten. 		

St. Gallen		711 721 742 791	
ZR	Abstellen von Fahrzeugen		
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:		
	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
	84	19	Bahnhof
	85	18	Bahnhof
	604	8	Bahnhof
	701	8	Bahnhof
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von SG Bruggen	Gleis 1	RAB(D)e 502 Länge 400 m: Halteort 5 m vor Hauptsignal B1
	von SG Bruggen	Gleis 2	RAB(D)e 502 Länge 400 m Wendezüge: Halteort direkt beim Signal B2
R	Profil EBV O2		
	Gleise 8, 14, 15, 36, 46, 48, 49, 601-604, 701-708, 721, L2 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

St. Gallen Haggen		791
Z	Bedingungen für besetzte Einfahrt	
	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge dürfen frühestens 50 m nach der Geschwindigkeitsschelle abgestellt sein Ab der Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren. 	

St. Gallen St. Fiden		711 721 791	
ZR	Abstellen von Fahrzeugen		
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:		
	Gleis	Gefälle in ‰	Richtung
	1	20	Wittenbach
	3-5	20	Horchental

St. Gallen Winkeln		711 742	
R	Abstellen von Fahrzeugen		
	Gleise 84, 411 und 413 sind für das Abstellen von Wagen mit gefährlichen Gütern verboten.		
R	Profil EBV O2		
	Gleise 74, 84, 411, 413 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

Studen		321	
Z	Haltepunkt Studen		
	Ab den Gleisen 1 und 2 gelten für die Abfahrt von Reisezügen mit vorgeschriebenem Halt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.		

Suhr		436	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	Gleis 966 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Migros benutzt werden (Anschlussgleis).		

Sulgen		742	
R	Profil EBV O2		
	Gleise 34, 46, 74, 97 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

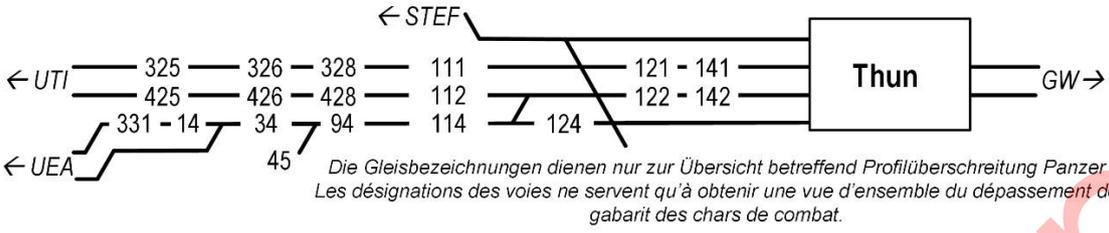
Sumiswald-Grünen		491
ZR	Sicherungsanlage / Infrastrukturanlage	
	<p>Die Sicherungsanlage umfasst einen zentralisierten Bereich der BLS und einen nicht zentralisierten Bereich der ETB. Die Grenzen befinden sich auf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis 241 beim Rangierhaltsignal RH251A bzw. Zwergsignal 251B • Gleis 242 beim Hauptsignal C242 bzw. Hauptsignal B252/Zwergsignal 252B <p>Die Stellwerkbedienung erfolgt für den zentralisierten Bereich durch den Fdl BLS. Der nicht zentralisierte Bereich wird örtlich durch den Fdl ETB bedient.</p>	
ZR	Rangierzone	
	<p>Das Zwergsignal 252B liegt in einer Rangierzone und kann durch den Fdl BLS dunkel geschaltet werden. Rangierfahrten-Rangierbewegungen von Gleis 2 - 6 nach Gleis 7 und umgekehrt sind nur in diesem Zustand möglich. Das Ausschalten der Rangierzone (Beleuchtung Zwergsignal 252B) darf nur in Absprache zwischen Fdl BLS und Fdl ETB erfolgen. Bei eingeschalteter Rangierzone sind Zufahrstrassen ab Signal B252 oder mit Ziel C242 nicht möglich.</p>	
R	Rangierfahrten-Rangierbewegungen vom zentralisierten in den nicht zentralisierten Bereich	
	<p>Rangierfahrten-Rangierbewegungen vom zentralisierten in den nicht zentralisierten Bereich sind durch den Rangierleiter beim Fdl ETB zu verlangen. Dieser erteilt die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal RH251A bzw. RH232A. Vor der Erteilung der Zustimmung zur Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal RH232A holt der Fdl ETB die Bestätigung beim Fdl BLS ein, dass der Fahrweg über Weiche 202 eingestellt ist.</p>	
R	Rangierfahrten-Rangierbewegungen vom nicht zentralisierten in den zentralisierten Bereich	
	<p>Rangierfahrten-Rangierbewegungen vom nicht zentralisierten in den zentralisierten Bereich sind durch den Rangierleiter beim Fdl BLS zu verlangen. Dieser erteilt die Zustimmung zur Rangierbewegung mit dem Zwergsignal 251B bzw. 252B.</p>	
Fdl	Anwendungsbedingungen / Bedienaufgaben	
	<ul style="list-style-type: none"> • Das Ausfahrtsignal B252 darf durch den Fdl BLS nur mit dem Einverständnis des Fdl ETB auf <i>Fahrt</i> gestellt werden. • Bei Abweichungen vom Fahrplan bei Zügen ab Grünenmatt nach Sumiswald (exkl. Gleis 201) hat der Fdl BLS den Fdl ETB zu informieren. 	
Fdl	Prozess bei Ausfahrt aus Gleis 2-6 Richtung Grünenmatt	
	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fdl ETB nimmt die Fahrbereitschaft unter Angabe der Zugnummer und des Abfahrtsignales entgegen. • Der Fdl ETB prüft die Fahrstrasse bis zum Ausfahrtsignal B252. • Signal B252 ist ein Gruppensignal ohne Zusatzsignalisierung. Stehen mehrere Züge zur Abfahrt bereit, verständigt der Fdl ETB quittungspflichtig die Lokführer derjenigen Züge, die nicht abfahren dürfen. • Der Fdl ETB meldet dem Fdl BLS die Fahrbereitschaft unter Angabe der Zugnummer und bestätigt, dass die Bedingungen zur Ausfahrt erfüllt sind. • Der Fdl BLS schaltet in Absprache mit Fdl ETB die Rangierzone aus und erteilt, sofern betrieblich möglich, die Zustimmung zur Fahrt. • Der Fdl ETB prüft, ob eine Zustimmung zur Fahrt sowie die kundendienstliche Bereitschaft vorliegen und erteilt dem Lokführer die Abfahrerlaubnis. 	

Sumiswald-Grünen ETB		492
ZR	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Bei <i>Halt</i> zeigendem Zwergsignal 252B haben Fahrten aus Richtung ETB spätestens vor dem Sicherheitszeichen der Weiche 1 bzw. 4 anzuhalten.	
R	Einfahrt von «Rangierbewegungen auf die Strecke» Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen	
	Für alle aus Richtung Burghof in den Bahnhof einfahrenden Rangierbewegungen auf die Strecke wird die Zustimmung zur Einfahrt mittels Einfahrsignal J erteilt (R 300.4, Ziffer 4.5.4). Die mit Signal J erteilte Zustimmung zur Fahrt gilt bis zum Sicherheitszeichen der Weiche 1.	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis 7 ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.	

Sursee		422
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	61	6
		Richtung
		Wauwil
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	Von St. Erhard-Knutwil	Gleis 2 NPZ/Domino > 110 m im RV: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal C2
	von Oberkirch	Gleis 62 Flirt SBB, NPZ/Domino > 125 m im RV: Halteort unmittelbar vor Hauptsignal D62

Vernehmlassung

Tägerwilen-Gottlieben		771	
Z	Einfahrt bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppensignal		
	Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.		
Tavannes		282	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	nach Sonceboz-Sombeval	Gleis 2	Halteort spätestens vor der ersten Weiche am Ende des Gleis 2
Taverne-Torricella		542	
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.		
R	Rangierbewegungen		
	Rangierbewegungen in Gleis 33-3-73 müssen mit der Luftbremse gebremst werden können.		
Thalwil		631	
R	Vorbeifahrt an Einfahrsignalen durch Rangierbewegungen		
	Zwischen Rüschtikon – Thalwil ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.		

Thun	322 371 484
R	Profilüberschreitung Panzer
 <p>Die Gleisbezeichnungen dienen nur zur Übersicht betreffend Profilüberschreitung Panzer. Les désignations des voies ne servent qu'à obtenir une vue d'ensemble du dépassement de gabarit des chars de combat.</p>	
<p>Aussergewöhnliche Sendungen (aS) mit seitlichen Lademassüberschreitungen benötigen eine Beförderungsbewilligung mit entsprechenden Bedingungen.</p>	
<p>Für Rangierbewegungen im Bahnhof inklusive Abholen und Zustellen von und nach Gleis 45 (Panzergleis) mit folgendem Ladegut:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Schützenpanzer 2000 Hägglunds • Panzerhaubitze M109 • Leopard <ul style="list-style-type: none"> – Panzer 87 – Brückenpanzer 87 – Bergepanzer Büffel – Genie- und Minenräumpanzer Kodiak 	
<p>ist wie folgt vorzugehen:</p>	
<p>Beförderungsbedingungen (Auszug aus den Beförderungsbewilligungen für Militärtransporte)</p>	
<p>Begegnungsverbot mit Fahrzeugen aller Art</p> <p>für alle Panzer:</p> <p>Uttigen / Uetendorf – Thun zwischen Gleis 325-326-328, 425-426-428 und 331-14-34-94</p> <p>zusätzlich bei Panzer Leopard:</p> <p>Thun zwischen Gleis 111-121-141, 112-122-142 und 114-124</p>	
<p>Begegnungsverbot mit Fahrzeugen mit seitlichen Lademassüberschreitungen auf allen benachbarten Strecken- und Bahnhofsgleisen</p>	
<p>Besondere örtliche Bedingungen</p> <p>für alle Panzer:</p> <p>Das Befahren von Rampengleisen ist verboten. Ausgenommen sind Be- und Entladegleise.</p> <p>zusätzlich bei Panzer Leopard:</p> <p>Das Befahren von Gleis 150 und 803 ist verboten.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Der Rangierleiter verlangt den Fahrweg «... mit Wagen mit seitlicher Lademassüberschreitung von (Gleis) ... nach (Gleis) ...» mit der Angabe des Panzertyps beim Fahrdienstleiter • Der Fahrdienstleiter sichert die entsprechenden Nachbargleise und bestätigt dem Rangierleiter «Nachbargleise ... gesichert». Die Zustimmung wird anschliessend am Zwergsignal erteilt • Die Rangierbewegung darf nur ausgeführt werden, wenn die mündliche Bestätigung vorliegt und die Zwergsignale einen Fahrbeginn zeigen • Nach Ankunft im Zielgleis meldet der Rangierleiter die Rangierbewegung zurück. 	

R	Profil EBV O2
	Gleise 234, 235, 727, 738, 746 , 747, 748, 758, 759, 765 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Über die Verbindung Weiche 428 - Weiche 425 in Stellung links sind Fahrten-Rangierbewegungen mit Reisezugwagen verboten.

Thurnen		371
Z	Bahnhof ohne Weichen	

Travers		272
R	v_{max}	
	In Gleis 1 gilt im Bereich des Perronzugangs v _{max} 5 km/h. Der Zugang ist beim Befahren durch Rangierpersonal örtlich zu bewachen.	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	Gleis 3 ist für das Abstellen von Fahrzeugen verboten.	

Vernehmlassung

Uetendorf		371
R	Profil EBV O2	
	Gleis 6 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	
Uetikon		651
R	Profil EBV O2	
	Gleis 53 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	
Uster		652
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	In den Gleisen 64, 65 und 83 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 4, 64, 65, 83 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Vevey		211/a
R	Profil EBV O2	
	Gleis 14 des Rangierbereichs «Vevey» ist für Profil EBV O2 freigegeben.	
Villeneuve		211/a
R	Profil EBV O2	
	Gleise 74, 84, 85, 93, 94, 95 des Rangierbereichs «Villeneuve» sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
Vufflens-La-Ville		201 301
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 3, 4, 5, 23, 55, 63, 73 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit «SEVA» benutzt werden (Anschlussgleis).	

Vernehmlassung

Wabern bei Bern		371
Z	Bahnhof ohne Weichen	

Wädenswil		631 782
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	nach SOB	Gleis 2 Halt vor Zwergsignal 13A bei Halteorttafel 2
R	Profil EBV O2	
	Gleis 91 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Wallisellen		652 702
R	Profil EBV O2	
	Gleis 25 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Wattwil		753 791
R	v_{max}	
	Ab Weiche 9 Richtung Gleis 60 gilt v _{max} 20 km/h.	

Weesen		641
R	Profil EBV O2	
	Gleise 32, 61, 62 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Weiach-Kaiserstuhl		602
Z	Haltepunkt Kaiserstuhl	
	Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.	

Weinfeldern		741 761
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.	

Weinfeldern Süd		761
R	Leermaterialzug Gleis 1	
	Der Lokführer eines Leermaterialzuges nach Weinfeldern 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.	

Wettingen		161 171 436 601
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:	
	Gleis	Gefälle in ‰
	12	13
		Richtung
		Baden
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	
	von Baden / Baden Oberstadt	
	Gleis 1	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal C1,2: Halt vor dem Zwergsignal 8C
	Gleis 2	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal C1,2: Halt vor dem Zwergsignal 5D
R	Profil EBV O2	
	Gleise 12, 40, 50 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Wetzikon		652 661
R	Profil EBV O2	
	Gleis 21 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Wil SG		711 752 753 761
R	Profil EBV O2	
	Gleise B2, 504, 505, 650, 950, 951, 960, 970 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Wittenbach		791
Z	Bedingungen für besetzte Einfahrt	
	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge dürfen frühestens 50 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein Ab der Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren. 	

Wolhusen		332 493
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	In Gleis 1 dürfen im Regelbetrieb/Normalbetrieb keine Züge mit Personenbeförderung geplant werden. Ausnahme: der erste und der letzte Reisezug des Tages dürfen aufgrund der Nachtabstellung ab/nach Gleis 1 verkehren.	

Wollerau		781
R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Vernehmlassung

Yverdon-les-Bains			261 301
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Neuchâtel	Gleis A5 Gleis A6 Gleis A7	Halt vor Zwergsignal 22D Halt vor Zwergsignal 25D Halt vor Zwergsignal 25C
	von Lausanne	Gleis A4 Gleis A5 Gleis A6 Gleis A7	Halt vor Zwergsignal 54A Halt vor Zwergsignal 53A Halt vor Zwergsignal 52A Halt vor Zwergsignal 51A
R	Profil EBV O2		
	Gleise 24, 34, C1, C6-C9, C11, C20, D2-D8 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		

Zell		493
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 101 und 102 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit den betroffenen Anschliessern benutzt werden (Anschlussgleis).	

Ziegelbrücke		641 751
R	Profil EBV O2	
	Gleise 12, 41, 42, 44, 51, 52, 73, 84 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Zizers		642
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 917 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit HOLCIM benutzt werden (Anschlussgleis).	

Zofingen		422 436
R	Profil EBV O2	
	Gleise 6, 56, 66 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Zug		461 462 632
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 4 und 6 sind nur für Züge des Personenverkehrs sowie den Lösch- und Rettungszug freigegeben. Probe- und Messfahrten dürfen verkehren, sofern sichergestellt werden kann, dass im Zug kein Niederflurwagen eingereiht ist. Grund: Kunststoffkante Perron.	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 4 und 6 sind für Rangierbewegungen mit Niederflurwagen verboten. Grund: Kunststoffkante Perron.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 14, 24, 39, 44-48, 114 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Zürich Flughafen		702
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Thermische Fahrzeuge sind verboten. Ausgenommen sind Fahrten der Unterhalts- und Ereignisdienste (Grund: Rauchmeldeanlagen).	

Zürich Tiefenbrunnen		651
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	In Gleis 50 sind Fahrten nur erlaubt, wenn in Gleis 1 Sektor D (am schmalen Perron) kein Reisezug steht.	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 63, 70 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Zweidlen		602
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 4 und 34 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Weiacher Kies AG benutzt werden (Anschlussgleise).	

Zweisimmen		362
Bereich		
<p style="text-align: center;">Zweisimmen</p> <p style="text-align: center;"> — Netz MOB — Netz BLS, Umspuranlage — Netz BLS </p>		
ZR	Sicherungsanlage / Infrastrukturanlage	
	<p>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.</p> <p>Die Netz- und Stellwerkgrenzen BLS/MOB befinden sich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei den Zwergsignalen 86B / 86C (fiktives Grenzgleis 86) • bei den Zwergsignalen 87B / 87C (fiktives Grenzgleis 87). 	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Normalspurfahrzeuge:</p> <p>Das Befahren der Umspuranlage mit dem Schneepflug ist untersagt.</p> <p>Meterspurfahrzeuge:</p> <p>Das Befahren der Umspuranlage ist nur für folgende Fahrzeuge gestattet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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}	
	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei allen einfahrenden Zügen aus beiden Richtungen • bei ausfahrenden Zügen nach MOB ab dem Ausfahrtsignal. 	
ZR	Zahnrad Verbotstafel	
		<p>Begriff</p> <p><i>Halt</i></p> <p>Bedeutung</p> <p>Halt für Fahrzeuge mit Zahnrad</p>

Z	Halteort für Goldenpass Express-Züge GPX	
		<p>Begriff <i>Halteort</i></p> <p>Bedeutung Halteort für Goldenpass Express-Züge GPX</p>
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. Das Personal verfügt über tourenbezogene Funkgeräte.	
Fdl	Sichern bei Abgabe Sammelformular Befehle 5, 6 und 9	
	Die Bestimmungen der I-30111, Kapitel 1.2, Ziffer 4.1.5 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.	

Abgrenzung SBB – SOB		751 752 753 791
ZR	Ereignismanagement durch SBB	
	<ul style="list-style-type: none"> • Kaltbrunn – Wattwil, Gleis 825: bis Einfahrsignal G825 Wattwil • Lichtensteig – Dietfurt, Gleis 813: bis Einfahrsignal A813 Lichtensteig • Pfäffikon SZ – Rapperswil, Gleis 703. 	
ZR	Ereignismanagement durch SOB	
	<ul style="list-style-type: none"> • Pfäffikon SZ – Freienbach SOB, Gleis 604: bis Einfahrsignal B604 Pfäffikon SZ • Romanshorn – Neukirch-Egnach, Gleis 301: bis Einfahrsignal O301 Romanshorn • St. Gallen – St. Gallen Haggen, Gleis 321: bis Einfahrsignal G321 St. Gallen • Steinerberg – Arth-Goldau, Gleis 637: bis Einfahrsignal J637 Arth-Goldau • Wädenswil – Burghalden, Gleis 701: bis Einfahrsignal H71 Wädenswil • Wittenbach – St. Gallen St. Fiden, Gleis 313: bis Einfahrsignal A313 St. Gallen St. Finden. 	
Altenrhein – Rheineck		721
Z	Stromsystem: Transition	
	<p>Die dynamische Transition des Stromsystems (Stromabnehmer) für Züge des grenzüberschreitenden Verkehrs findet bei km 58.900 (im Bereich der Schutzstrecke) statt. Bei sämtlichen Fahrzeugen mit BL3 Fahrzeugausrüstung wird eine Textmeldung zur Aufforderung eines Wechsels des Stromabnehmers angezeigt. Züge, welche keine Transition ins Ausland durchführen müssen, können diese Textmeldung ignorieren.</p>	
Auvernier – Bôle		271
R	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Cottendant» (km 07.690)	
	<p>Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 07.690 (W101) darf nur von Auvernier als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 101 ist in Dokumentation D CLB.00 beschrieben.</p> <p>Der Schlüssel für die Bedienung der Weiche 101 befindet sich im Kasten bei Ausfahrtsignal 26C3 in Auvernier.</p>	
Bischofszell Nord – Hauptwil		742
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Es sind nur Triebfahrzeuge und Wagen zugelassen, welche die nachfolgenden aufgeführten Lasten einhalten:</p>	
	Höchstzulässige Radsatzlast 22,5 t	Höchstzulässige Meterlast 6,4 t/m

Courfaivre – Bassecourt		292
Z	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «BKW» (km 92.449)	
	Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 92.449 (W101) darf als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Die Weiche 101 ist verschraubt. Ihre Bedienung darf nur durch den technischen Dienst erfolgen.	
Emmenbrücke – Gütsch		422 431
Z	Indirektes Führen von Zügen	
	Züge der Instandhaltung können mangels Trassenkapazität zwischen Gütsch und Luzern von Emmenbrücke nach Gütsch und umgekehrt gemäss FDV indirekt geführt verkehren.	
(Erstfeld) – Göschenen		531/a
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch den zuständigen Unterhaltsdienst und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FP erfolgen. Der Besteller der betroffenen Dienstextrazüge verlangt die Auflistung der durch I-FUB-FP erlassenen Bestimmungen und Einschränkungen auf der Anordnung.	
Estavayer-le-Lac – Cugy		261
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.	
Fanelwald – Marin-Epagnier		381
R	Bedienung Kiesumschlaganlage km 35.700	
	Die Bedienung der Umschlaganlage erfolgt als Rangierbewegung auf die Strecke. Die Länge der Entladestelle entlang des Streckengleises beträgt 20 m. Während dem Entlad bleibt die Fahrleitung dauernd unter Spannung.	

Fehraltorf – Pfäffikon ZH		661
ZR	Witzberg (Anschlussgleis)	
	Für Zustellfahrten mit Zügen aus Richtung Fehraltorf liegt der Endpunkt der Zugfahrt vor dem Deckungssignal T610. Weiterfahrt nach einer Zustimmung am Rangiersignal V101. Es gilt v_{\max} 30 km/h zwischen Deckungssignal T610 und Weiche 102.	
Fischermätteli – Schwarzenburg		372
Z	Sicherungsanlagen	
	Automatischer Block ohne Zugschlusskontrolle.	
Z	Weiterfahrt nach einer Zugtrennung	
	Bei einer Zugtrennung darf mit dem ersten Teil des Zuges auch bei <i>Fahrt</i> zeigendem Einfahrtsignal nur in den nächsten Bahnhof eingefahren werden, wenn der Fahrdienstleiter verständigt worden ist und dieser die Zustimmung erteilt hat. Vor dem Erteilen der Zustimmung hat der Fahrdienstleiter das betroffene Streckengleis durch Einschalten der Streckensperre zu sichern.	
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	ICN dürfen nur in Einfachtraktion verkehren. Triebfahrzeuge mit mehr als 3 starren Achsen sowie RAe 2/4 1001, Ae 610 und BLS Ae 6/8 sind verboten.	
Frutigen – Brig		351
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für: <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	
Gänsbrunnen – Crémines		481
Z	Entlad von Heizöl bei km 16.200	
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Züge verkehren signalmässig ab Gänsbrunnen. • Die Wagen sind bei der Entladestelle zu bremsen und durch 2 Hemmschuhe zu sichern. • Vor dem Öffnen der Domdeckel muss die Fahrleitung ausgeschaltet (Sektor 72) und geerdet werden. • Zum Bewegen des Zuges sind die Domdeckel zu schliessen und die Fahrleitung einzuschalten. • Die Weiterfahrt des Zuges ist dem Fahrdienstleiter zu melden. 	

Goppenstein – Brig		351
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.	

Goppenstein – Hohtenn		351
ZR	Selbstrettung Mittelgrabentunnel II und Hohtenntunnel	
	Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111: <ul style="list-style-type: none"> • 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 <i>Fahrt auf Sicht</i> darf erst aufgehoben werden, wenn <ul style="list-style-type: none"> • die Freigabe beider Streckengleise durch die Interventionsdienste erfolgt, oder • der Lokführer der alarmauslösenden Fahrt bestätigt, dass keine Personen den Zug verlassen haben. 	

Göschenen – Airolo – (Bodio)		541/a
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch den zuständigen Unterhaltsdienst und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FP erfolgen. Der Besteller der betroffenen Dienstextrazüge verlangt die Auflistung der durch I-FUB-FP erlassenen Bestimmungen und Einschränkungen auf der Anordnung.	
ZR	Selbstrettung Gotthard-Scheiteltunnel	
	Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111: <ul style="list-style-type: none"> • Handlauf (ohne Alarmauslösung) • Fluchtweg markiert • Tunnelorientierungsbeleuchtung (kann durch die Betriebszentrale Süd eingeschaltet werden). 	

Grenchen Nord – Moutier		291
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge mit elektrischer Vorspannlok • Fahrten der Unterhaltendienste der Infrastruktur • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag der Infrastruktur • Fahrten für Hilfeleistungen • Einsatz- und Übungsfahrten des LRZ. 	
Herisau – Gübsensee		791
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Die Radsatzmessenanlage an km 28.766 im Tal-Tunnel darf nur befahren werden durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interoperable Fahrzeuge und Spezialfahrzeuge, welche die Bezugslinie EBV U1 einhalten • Zweibegefahrzeuge ohne direkten Antrieb durch die Pneuräder auf die Schienen (Maschinen der Kategorie 9c verboten). 	
Holligen – Belp – Thun		371
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<ul style="list-style-type: none"> • ICE4 (BR 412/812) dürfen nur nach Zugreihe A verkehren • RABe 528 dürfen maximal in Dreifachtraktion verkehren. 	
Huttwil – Sumiswald-Grünen ETB		492
Z	Bedingungen für besetzte Einfahrt	
	<ul style="list-style-type: none"> • Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis ist die Geschwindigkeitsschwelle immer beim Einfahrsignal. • Fahrzeuge dürfen frühestens 150 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein. 	
Z	Kennzeichnung von Kopfgleisen	
	Gleisabschlüsse von Kopfgleisen sind in der Regel nicht mit rotem Licht gekennzeichnet.	
Z	Melden des Zugschluss	
	<p>An allen fahrdienstlich besetzten Bahnhöfen muss das Zugpersonal von haltenden, fahrdienstlich begleiteten Zügen die Vollständigkeit des eingetroffenen Zuges mit einem langen, zwei kurzen und einem langen Pfiff mit der Mundpfeife melden.</p> <p>In Huttwil bzw. Fiechtenfeld muss das Fahrpersonal den aus Richtung Dürrenroth vollständig eingetroffenen Zug am dortigen Tastenkasten rückmelden.</p>	

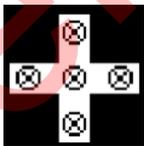
Interlaken Ost – Interlaken West		361
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<ul style="list-style-type: none"> • Streckenklasse D2: zulässig. • Streckenklasse D3: nur 1 Fahrzeug pro Zug/Rangierbewegung zulässig. 	

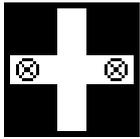
Interlaken Ost – Spiez		361
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	ICE4 (BR 412/812) dürfen nur nach Zugreihe A verkehren.	

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

Köniz – Mittelhäusern		372
ZR	Auffahrbare Weichen	
	<p>Die Bahnhöfe Köniz, Gasel, Niederscherli und Mittelhäusern verfügen über auffahrbare Ausfahrweichen. Auffahrbare Weichen sind von der Wurzel her nur in einer Stellung auffahrbar. Die Weichen können für das Befahren des andern Gleises umgestellt werden, dürfen dann jedoch nicht aufgefahren werden.</p> <p>Die auffahrbare Stellung (Grundstellung) ist durch ein weiss-grünes Weichensignal nach R 300.2, Bild 255 bzw. 257, die nicht auffahrbare Stellung durch ein weisses Weichensignal nach R 300.2, Bild 238 bzw. 239, gekennzeichnet.</p> <p>Die Endlage der auffahrbaren Weichen wird elektrisch überwacht und im Einfahrsignal kontrolliert. Deshalb entfällt die Überwachung mit dem weissen Licht gemäss R 300.2, Bild 254. Geht eine auffahrbare Weiche nach dem Auffahren nicht in ihre Grundstellung zurück, kann das Einfahrsignal nicht mehr auf <i>Fahrt</i> gestellt werden.</p>	

	<p>Sobald eine auffahrbare Weiche mit der ersten Achse aufgefahren wird, darf keinesfalls auf der Weiche zurückgerollt oder -gefahren werden. Dies führt zur Beschädigung der Weiche.</p> <p>Das Auffahren von Weichen durch Rangierbewegungen im Bahnhof, Rangierbewegungen auf die Strecke, die den Bahnhof nicht vollständig verlassen sowie Kleinwagen ist verboten. Für solche Fahrten sind die Weichen mit dem auf dem Bahnhof deponierten Schlüssel zu entriegeln und von Hand umzustellen. Ausnahme: Pendel- und Triebzüge von fahrplanmässigen Reisezügen, die auf Grund von Verspätungen, bei Störungen oder Bauarbeiten gewendet werden, dürfen zum Umstellen der Komposition die Weichen auffahren.</p>
Z	Fahrstrassensicherung
	Auf den Bahnhöfen Köniz bis Mittelhäusern sind alle in der Einfahr- und Ausfahrstrasse liegenden Weichen in der Grundstellung verschlossen.
Z	Gruppensignale
	Die Gruppensignale haben keine Zusatzsignalisierung. Die Bestimmungen gemäss R 300.6, Ziffer 3.3.3 (Gruppensignal ohne Zusatzsignalisierung) gelten auch im Fernbetrieb.

Köniz – Schwarzenburg		372
ZR	Örtliche Bedienung der Weichen mit Weichenschlüssel	
	<p>Beginn und Ende der örtlichen Bedienung der Weichen mit Weichenschlüssel sind mit dem Fahrdienstleiter abzusprechen.</p> <p>Die Weichenschlüsselkasten befinden sich in Köniz, Gasel und Mittelhäusern am Schaltposten, in Niederscherli am Mast Nr. 18 und in Schwarzenburg am Mast Nr. 26 vis-à-vis Güterschuppen und beim Schaltposten.</p> <p>Zugriffsmöglichkeit haben Fahrdienstleiter vor Ort, Fach- und Unterdienstleistungen der BLS sowie instruierte Lokführer.</p>	
ZR	Rangiersignale mit Zusatzinformationen	
	Bei den Ausfahrtsignalen sind Rangiersignale angebracht, welche zusätzliche Informationen an Züge und Rangierbewegungen auf die Strecke geben. Sie können folgende Begriffe zeigen:	
		Rangierhaltsignal (Grundstellung) gemäss R 300.2, Bild 304 (nachts nicht angeleuchtet). Halt für Rangierbewegungen vor dem Signal. Gilt das Signal für mehrere Gleise, ist der Halteort beim Sicherheitszeichen der betreffenden Weiche.
		Rangierhaltsignal gemäss R 300.2, Bild 303 (5 Lampen als stehendes Kreuz). Bedeutung wie R 300.2, Bild 304. Zusätzlich wird angezeigt, dass ein Kreuzungszug zu erwarten ist.
		Rangieren gestattet gemäss R 300.2, Bild 309 (3 Lampen vertikal). Rangierbewegungen sind über die Ausfahrweiche hinaus bis zur Rangiergrenze gestattet. Auffahrbare Weichen dürfen nicht aufgefahren werden (Ausnahme gemäss Bestimmung «Auffahrbare Weichen»).
		Schwarzenburg: für jede Rangierbewegung über die zentralisierte Ausfahrweiche ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich.



Als zusätzliche, im R 300.2 nicht enthaltene Stellung: (2 Lampen horizontal). Das Ausfahrtsignal ist gesperrt durch einen Zug, eine Rangierbewegung auf die Strecke, einen belegten Block oder eine eingeschaltete Streckensperre.

Z Hauptsignale

Folgende Begriffe können signalisiert werden:

Einfahrtsignale

Köniz, Gassel, Niederscherli, Mittelhäusern und Lanzenhäusern: *Halt* und *Fb 1*

Schwarzenburg: *Halt*, *Fb 1* für Fahrt in Gleis 2, *Fb 6* für Fahrt in Gleis 1 und bei beleuchtetem Besetztsignal *Fb 2* für Fahrt in Gleis 2.

Ausfahrtsignale

Auf allen Bahnhöfen: *Halt* und *Fb 1*.

Für jede Fahrtrichtung ist nur ein Gruppenausfahrtsignal vorhanden.

Ausfahrtsignale und Hilfssignale sind nicht vorhanden.

La Chaux-de-Fonds – Les Hauts-Geneveys

271 272

Z Rückkehr der nichtgekuppelten Schiebelok

Endet der Schiebedienst einer nicht gekuppelten Schiebelok auf der Strecke darf diese unter nachfolgenden Bedingungen nach La Chaux-de-Fonds zurückfahren:

- Bei km 28.000 (Eingang Tunnel Mont-Sagne) hat die Schiebelok anzuhalten
- Nach dem Führerstandwechsel darf die Schiebelok ohne weitere Verständigung die Zugfahrt in Richtung La Chaux-de-Fonds aufnehmen.
- Für die Einfahrt in La-Chaux-de-Fonds ist das Einfahrtsignal zu beachten.

La Chaux-de-Fonds – Renan BE

281

Z Rückkehr der nichtgekuppelten Schiebelok

Endet der Schiebedienst einer nicht gekuppelten Schiebelok auf der Strecke darf diese unter nachfolgenden Bedingungen nach La Chaux-de-Fonds zurückfahren:

- Bei km 76.425 (Eingang Tunnel des Crosettes) hat die Schiebelok anzuhalten.
- Nach dem Führerstandwechsel darf die Schiebelok ohne weitere Verständigung die Zugfahrt in Richtung La Chaux-de-Fonds aufnehmen.
- Für die Einfahrt in La-Chaux-de-Fonds ist das Einfahrtsignal zu beachten.

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

201

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.

Le Locle Col-des Roches – La Chaux-de-Fonds		272
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	Zwischen der Landesgrenze und La Chaux-de-Fonds kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.	
Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal		791
Z	Ereignisfall in Tunnel	
	Im Ereignisfall dürfen in den folgenden Tunnel auf der Strecke Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal ausschliesslich die Fahrzeugtüren auf der linken Seite des Gleises in Fahrrichtung Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal geöffnet werden:	
	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel Neuhaus km 42.735-42.807 • Tunnel Russen km 43.380-43.450 • Tunnel Schoren km 44.776-44.917. 	
Monthey – Le Bouveret		232
R	Zufahrt zu Anschlussgleisen auf der Strecke «CABV» (km 09.088) und «AGIP» (km 10.090)	
	Die Zufahrt zu Anschlussgleisen km 09.088 (W51) und km 10.090 (W101) darf nur von Monthey als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weichen 22, 51 und 101 ist in Dokumentation D MTH.00 beschrieben.	
	Der Schlüssel für die Bedienung der Weichen, 51,101 befindet sich in Monthey, im Kasten zwischen den Gleisen 3 und 4 Richtung Le Bouveret.	
Murten/Morat – Galmiz		252
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.	
Oberdorf – Gänsbrunnen		481
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:	
	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	

Spurwechsel Pardorea – Faido		541/a
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Das Befahren von Gleis 200 mit aussergewöhnlichen Sendungen mit Lademassüberschreitung ist verboten.	

Payerne – Grolley		261
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.	

Puidoux – Vevey		231
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.	
R	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Le Verney» (km 07.065)	
	Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 07.065 (W101) darf nur von Puidoux als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen. Bedienung der Weiche 101 ist in Dokumentation D PUI.00 beschrieben. Der Schlüssel für die Bedienung der Weiche 101 befindet sich im Kasten auf dem Perron zu Gleis 3 in Puidoux.	

Ramsei – Sumiswald-Grünen		491
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Verkehren elektrische Triebfahrzeuge in Doppel- oder Mehrfachtraktion, darf die zulässige Anhängelast die Normallast des stärksten eingereichten Triebfahrzeugs nicht übersteigen.	

Reichenbach – Frutigen		322 351 391
R	Anschlussgleis Wengi	
Das Abstellen von Fahrzeugen im Streckengleis ist verboten.		

(Rosshäusern) – (Gümmenen) Rosshäuserntunnel		381
	Betriebsvorschriften Rosshäuserntunnel Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1-.15 (Bsp.: 9.2 = Referenz Bezug zu R 300.9, Ziffer. 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 <ul style="list-style-type: none"> • 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, <u>9.13</u> . Vorgehen, wenn kein Unterhaltspersonal vor Ort ist: <u>Der Fahrdienstleiter:</u> <ul style="list-style-type: none"> • erteilt den Fahrten im betroffenen Abschnitt <i>Fahrt auf Sicht</i> • gibt dem Lokführer des nächsten geeigneten Zuges oder der nächsten Rangierbewegung den Auftrag zur Kontrolle des Schiebetors. <u>Der Lokführer:</u> <ul style="list-style-type: none"> • hält beim Notausstieg an • erkennt allfällige Personen • schliesst das Schiebeter 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*.

Rothrist – Burgdorf – Mattstetten		141
ZR	Selbstrettung Tunnel Thunstetten Nord / Süd	
	Die Tunnel Thunstetten Nord / Süd bestehen aus zwei getrennten Doppelspurröhren, welche mit 2 Schiebetüren verbunden sind. Diese Türen sind weder verschlossen noch überwacht. Daher sind für die Einleitung von Sofortmassnahmen bzw. die Sicherung bei Alarm / Betriebsstörung die Gleise 361 und 461 und 755-756 und 855-854 als durchgehend vierspurig geführter Tunnelabschnitt zu betrachten. Auf <i>Fahrt auf Sicht</i> darf verzichtet werden, wenn beide Tunnelröhren kontrolliert wurden.	
Z	CAB-Fahrerlaubnis	
	Erhält der Lokführer eines nicht auf die Strecke mit Führerstandsignalisierung verkehrenden Zuges eine CAB-Fahrerlaubnis, hält er den Zug sofort an. Der Lokführer verständigt den Fahrdienstleiter und führt einen Fahrzeugreset durch.	
Solothurn – Oensingen		311
Z	CAB-Fahrerlaubnis	
	Erhält der Lokführer eines nicht auf die Strecke mit Führerstandsignalisierung verkehrenden Zuges eine CAB-Fahrerlaubnis, hält er den Zug sofort an. Der Lokführer verständigt den Fahrdienstleiter und führt einen Fahrzeugreset durch.	
Solothurn – Wiler		482
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Fahrzeuge mit Ladungen bis P/C 70/400 sind freigegeben.	

Spiez – Brig		322 351
Z	Schlechte Adhäsionsverhältnisse	
	<p>Wenn Lokführer schlechte Adhäsionsverhältnisse feststellen, melden sie dies dem Fahrdienstleiter. Dieser verständigt den Dispatcher.</p> <p>Der Dispatcher meldet die schlechten Adhäsionsverhältnisse den EVU. Diese veranlassen, wenn notwendig, die Verstärkung der Traktionsmittel an Zügen Spiez-Brig in Einfachtraktion mit folgenden Anhängelasten:</p> <p>4-achsige Lok = 400 t 6-achsige Lok = 600 t</p> <p>Sobald sich die Witterungsverhältnisse bessern, werden die EVU durch den Dispatcher entsprechend verständigt.</p>	
Spiez – Heustrich		322
ZR	Selbstrettung Hondrichtunnel	
	<p>Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30111:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handlauf (ohne Alarmauslösung) • Fluchtweg markiert • Hilfsbeleuchtung / Dauerbeleuchtung 	
Spiez – Zweisimmen		362
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<ul style="list-style-type: none"> • Streckenklasse D2: zulässig. • Streckenklasse D3: nur 1 Fahrzeug pro Zug/Rangierbewegung zulässig. 	
Stabio – Mendrisio		542
GV	Signalmittel der Fahrzeuge	
	<p>Zwischen der Landesgrenze und Mendrisio kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.</p>	

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

Wattwil – Romanshorn		791	
Z	Rampengleis		
	In Rampengleise dürfen folgende Züge ohne Halt vor der Rampe einfahren:		
	<ul style="list-style-type: none"> • ohne Personenbeförderung • mit Personenbeförderung ohne vorgeschriebenen Halt auf diesem Bahnhof. 		

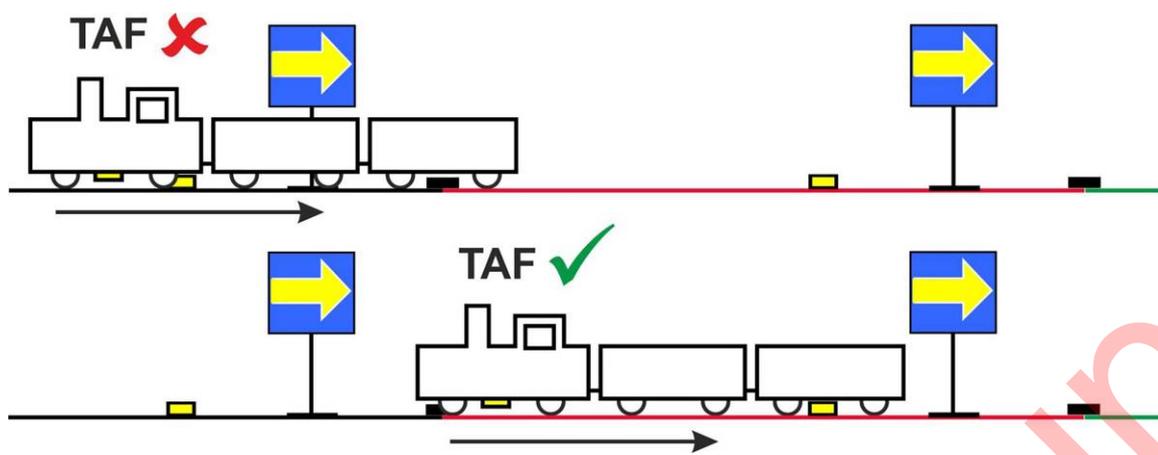
Weinfelden – Weinfelden Süd		761	
Z	Indirektes Führen von Zügen		
	Die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd Gleis 51 oder umgekehrt, können mangels Umfahrungsmöglichkeit im Anschlussgleis gemäss FDV indirekt geführt verkehren.		
	In Ausnahmefällen können die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd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

Ziegelbrücke – Linthal		751
ZR	Streckenklasse	
	Streckenklasse C2 freigegeben.	

Vernehmlassung

Die **Gliederung Nummerierung der ETCS L2 Strecken** entspricht den FDV: z.B. (Bsp.: 1.2.10 = ~~Bezug zu~~ R 300.1 Ziffer 2.10).

Mattstetten/Solothurn – Wanzwil – Rothrist		142
1.2.10	Technische Werte	
	RBC-Daten	
	RBC-Name	Olten
	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	4864
	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7344896
	Land / Region	448
	Telefon	0041 512 800 501
	Netzwerk-ID	22806
	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)	
	Rothrist – Mattstetten	km 54.472
	Mattstetten – Rothrist	km 12.770
	Solothurn – Wanzwil	km 78.879
5.1.3	Indirekt geführte Züge	
	Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand darf höchstens 100 Meter betragen.	
5.4.4	Startende Züge in Solothurn und Rothrist Richtung Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS)	
	Lokführer startender Züge in Solothurn und Rothrist in Richtung Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS) melden den Abschluss der Zugvorbereitung und die vorhandene ETCS-Ausrüstung an den Fahrdienstleiter.	
6.3	Aufstellen von Zügen in Rothrist	
	Abfahrbereite Züge in Rothrist, Gleis 2-4 sind 50 Meter oder weiter vor der Signalstaffel D aufzustellen. Grund: die letzte Anmeldebalise befindet sich 50 m vor den Signalen D2-D4.	
6.3.8	Startende, indirekt geführte Züge auf der Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS)	
	Startende, indirekt geführte Züge auf der Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS) starten nach dem Prozess «Startende Züge im Bereich der Führerstandsignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible] (SR)».	
	Ergänzungen zum Prozess:	
	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer protokollpflichtig mit <i>Befehl 7</i> die Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR) und die Zustimmung zur Vorbeifahrt am ETCS Haltsignal und mit <i>Befehl 7-9.90</i> den Auftrag, «TAF» am nächsten ETCS Haltsignal nicht zu bestätigen bzw. abzulehnen. • Der Lokführer startet die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR). • Der Lokführer darf das vor dem nächsten ETCS Haltsignal angebotene «TAF» nicht bestätigen bzw. lehnt «TAF» ab. • Der Lokführer bestätigt «TAF» vor der Vorbeifahrt am übernächsten ETCS Haltsignal. 	



9.4 Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen

Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung bei Schnellfahrweichen

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

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

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

Bedienung Weichenisolierungsumgehung (WIUM)

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

9.5 Einfahrkontrolle bei Fahrt mit Hilfssignal

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

9.13 Gefährdungen und Unfälle

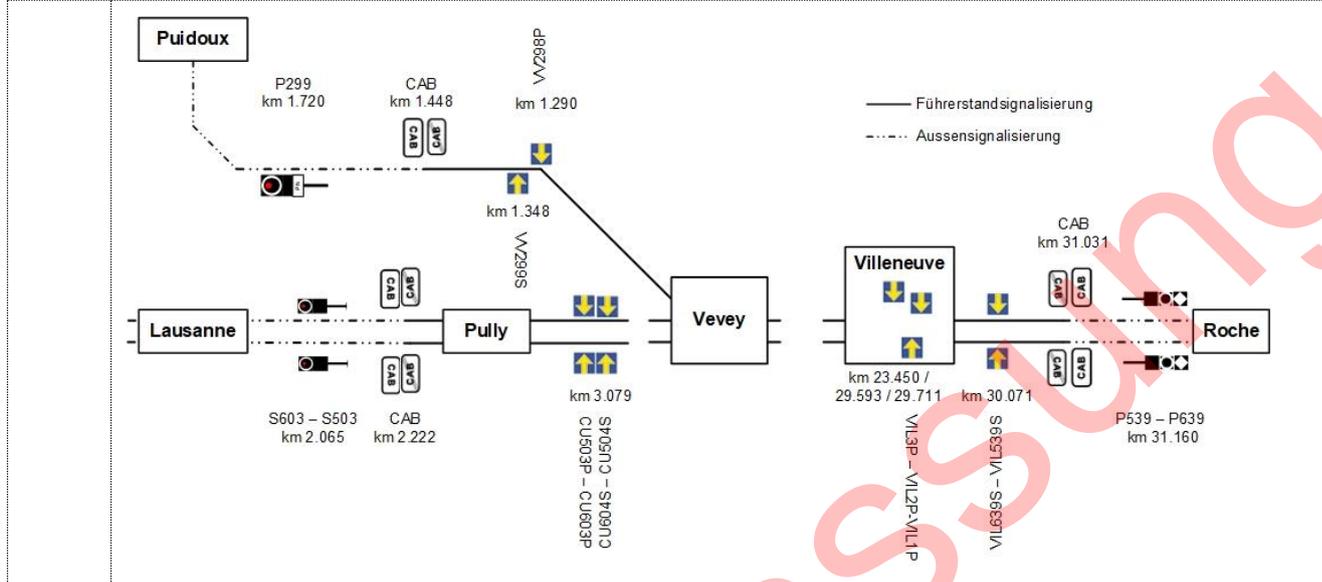
Selbstrettung Tunnel Thunstetten Nord / Süd

Die Tunnel Thunstetten Nord / Süd bestehen aus zwei getrennten Doppelspurröhren, welche mit 2 Schiebetüren verbunden sind. Diese Türen sind weder verschlossen noch überwacht. Daher sind für die Einleitung von Sofortmassnahmen bzw. die Sicherung bei Alarm / Betriebsstörung die Gleise 361 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.

(Lausanne) – Pully – Vevey - Villeneuve **211/a**

1.1.2 Bereich



1.2.10 Technische Werte

RBC-Daten	
RBC-Name	Lavaux
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10001
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350033
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 506
Netzwerk-ID	22806
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)	
Lausanne – Pully	km 2.222
Corseaux/Cornalles – Vevey Funi	km 1.448
Roche – Villeneuve	km 31.031

6.6.1 Probefahrten

Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:

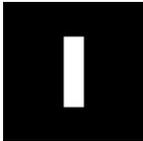
- die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind

oder

- das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.

Sion – St-Léonard – Sierre/Siders		221
1.1.2	Bereich	
1.2.10	Technische Werte	
	RBC-Daten	
	RBC-Name	Valais
	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10003
	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350035
	Land / Region	448
	Telefon	0041 512 800 508
	Netzwerk-ID	22806
	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)	
	Ardon - Sion	km 87.930
	Sierre/Siders - Leuk	km 112.084
5.1.3	Indirekt geführte Züge bei Führerstandssignalisierung	
	Bei indirekt geführten Zügen darf die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand höchstens 20 Meter betragen. Die übrigen Bedingungen nach FDV R 300.5, Ziffer 1.3.7 sind einzuhalten.	
6.6.1	Probefahrten	
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. 	

Lötschberg-Basisstrecke LBS (Wengi-Ey)/(Frutigen) – (Visp)		391
1.1.2	Bereich	
<p>Der Perimeter der LBS umfasst die Strecke zwischen den optischen Signalen in Wengi-Ey, Frutigen und Visp.</p>		
Ort	Signalbezeichnung	km
Wengi-Ey	S710	km 10.933
Frutigen	F514	km 14.278
	F614	km 14.930
Visp	A389, A489	SBB km 133.150
1.2.10	Technische Werte	
RBC-Daten		
RBC-Name	Frutigen	
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	3714	
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7343746	
Land / Region	448	
Telefon	0041 512 800 502	
Netzwerk-ID	22806	
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	Die ETCS Haltsignale sind wie folgt signalisiert: Der Pfeil des ETCS Haltsignals zeigt auf das zugehörige Gleis.
	<p>Begriff <i>ETCS Haltsignal</i></p> <p>Bedeutung Bei fehlender CAB Fahrerlaubnis Halt vor dem ETCS Haltsignal Zielpunkt einer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangierbewegung ausserhalb von Rangierbereichen oder • Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible»
2.6.6	Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal
	<p>Begriff <i>Weiche in gerader Stellung</i></p> <p>Bedeutung Fahrt über den geraden Zweig</p>
5.1	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	<p>Verboten für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge mit einem äusseren Radsatzabstand von < 4 m. <p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge mit elektrischer Vorspannlok • Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen 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
	<p>Für das Befahren der LBS gelten folgende Einschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> • Bei einer Bergfahrt genügt es, die Zugkraft abzuschalten • Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen
$V_{opt} = 0$		Zug anhalten <ul style="list-style-type: none"> • Bei einer Bergfahrt genügt es die Zugkraft abzuschalten • Die Luftbremse ist nach Möglichkeit nicht einzusetzen
$V_{opt} = END$		Zug wieder entsprechend Vorgabe fahren
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 Bereich Führerstandssignalisierung und im Übergangsbereich gemäss FDV anzuordnen und im RBC einzugeben.		
Eingabebereich ausserhalb der Abschnitte mit Führerstandssignalisierung:		
Bereich		Eingabebereich
Frutigen / Wengi-Ey		ab/bis Streckengleis 109/209, km 9.108
Visp		ab/bis Gleis 75/76, km 137.291

7	Halteort für Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV)			
	Begriff			<i>Halteort</i>
	Bedeutung			Halt für Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV)
Standort	Gleis	Signal	km	
Frutigen	2	E432	14.138	
	3-8	E435-438	14.116	
Visp	154-156 und 147	D154-156 und D147	134.530	
<p>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.</p> <p>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.</p>				
9.2	Kernprozess Störungen			
Störungen an Bahntunneln				
<p>Ist das Bahntunneln gestört, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer quittungspflichtig Halt vor dem Bahntunneln (km-Angabe) zu übermitteln und den Lokführer zu beauftragen eine Profilkontrolle durchzuführen. Die Fahrt im Gleisabschnitt mit dem Bahntunneln erfolgt in der Betriebsart «On Sight» (OS).</p>				
Störungen an Schiebetoren				
<p>Bei einer Störung an Schiebetoren sind die betreffenden Schiebetore im Auftrag des Fahrdienstleiters durch den Operator Technik Betrieb (OTB) zu öffnen und wieder zu schliessen. Falls die Überwachung nicht vorhanden ist, ist das Schiebetor durch anwesendes Fachdienstpersonal oder durch den Lokführer eines geeigneten Zuges manuell zu öffnen und wieder zu schliessen.</p>				
<p>Nach der örtlichen Kontrolle und wenn die Bestätigung des OTB vorliegt, dass sich keine Personen im entsprechenden Bereich befinden, darf die Schiebetorüberwachung durch den Fahrdienstleiter ausgeschaltet werden.</p>				
9.12	Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss			
<p>Die Einfahrt in die LBS mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.</p> <p>Müssen auf der LBS am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, ist die Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (FDV R 300.9, Ziffer 12.3.4) zugelassen.</p>				
9.13	Gefährdungen und Unfälle			
Grundausrüstung für die Selbstrettung im Lötschberg-Basis-, Engstligen- und Widitunnel				
<ul style="list-style-type: none"> • 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 Widotunnel befindet sich der Notausstieg bei den Tunnelportalen. Schiebete, 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.

	<p>Halteorte im Ereignisfall</p> <p><u>Reisezüge</u></p> <p>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.</p> <p><u>Züge der Rollenden Landstrasse (RoLa)</u></p> <p>Bei einem Brand in einem Begleitwagen ist sofort, wenn möglich bei einem Fluchtstollen (ca. alle 330 m), anzuhalten.</p> <p>Bei einem Brand auf einem NT-Wagen ist gemäss «Übrige Züge» vorzugehen.</p> <p><u>Übrige Züge</u></p> <p>In Brand geratene Güterzüge, Dienstzüge der Infrastruktur, Lokzüge, Probe- und Messzüge sowie Leermaterialzüge haben, wenn möglich, aus dem Tunnel zu fahren und in der IVS Tellenfeld (km 14.4) bzw. der IVS Raron (km 133.6) anzuhalten. Nach Verständigung durch den Fahrdienstleiter haben nordwärts fahrende Güterzüge in die IVS Wengi-Ey (km 11.1) zu fahren.</p>
9.14	<p>Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis auf der Lötschberg-Basisstrecke</p>
	<p>Freilegen der Strecke im Ereignisfall</p> <p><u>Weiterfahrt der Züge bis Leuk bei Räumung der LBS</u></p> <p>Um eine rasche Räumung der auf der LBS stehenden Züge zu ermöglichen, dürfen Züge, die sich zwischen Brig und Visp befinden bzw. aus der LBS geräumt wurden, nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Leuk verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnummer wird verzichtet.</p> <p>Alarm Grossereignis (AGE)</p> <p>Der Fahrdienstleiter löst Alarm Grossereignis auf der LBS insbesondere im Brandfall, bei Entgleisung oder einem Zusammenstoss aus.</p> <p>Züge, die am Ereignisort vorbeigefahren sind, verlassen die LBS vorwärts in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <p>Für Züge, die gegen den Ereignisort fahren, werden keine weiteren Zugfahrstrassen eingestellt. Die Züge verlassen die LBS mit der automatischen Tunnelräumung in der Betriebsart «Reversing» (RV).</p> <p>Alarm Ereignis (AE)</p> <p>Der Fahrdienstleiter löst Alarm Ereignis auf der LBS insbesondere bei Störungen an der Sicherungsanlage oder an Fahrzeugen, wenn die Weiterfahrt verhindert ist, aus.</p> <p>Züge, die am Ereignisort vorbeigefahren sind, verlassen die LBS vorwärts in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <p>Für Züge, die gegen den Ereignisort fahren, werden keine weiteren Zugfahrstrassen eingestellt. Die Züge verlassen die LBS wie folgt:</p> <p><u>Alle, ausser Güterzüge:</u></p> <p>Reisezüge, Dienstzüge der Infrastruktur, Lokzüge, Probe- und Messzüge sowie Leermaterialzüge werden grundsätzlich gewendet (Führerstandwechsel) und verlassen die LBS in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Führerstand darf nur nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter gewechselt werden. • Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer ab, ob eine funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung auf dem Führerstand am Zugschluss vorhanden ist, bevor er den Auftrag zum Führerstandwechsel erteilt. • Ohne funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung am Zugschluss verlässt der Zug die LBS gemäss «Güterzüge».

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

Bei Alarm Grossereignis (AGE) dürfen für Rettungszwecke Reisezüge eingesetzt werden, die im normalen kommerziellen Betrieb nicht zugelassen sind. Die Fahrzeuge an Zugspitze und -schluss müssen mit einer auf der LBS zugelassenen und funktionsfähigen ETCS Fahrzeugausrüstung ausgerüstet sein.

(Brunnen) – Rynächt – (Erstfeld)		531/b
Betroffene Betriebspunkte:		
<ul style="list-style-type: none"> • Sisikon • Flüelen • Altdorf • Rynächt 		
1.2.10	Technische Werte	
RBC-Daten		
RBC-Name	Axen (Brunnen – Altdorf)	GBT (Gotthard) Rynächt - Erstfeld
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5875	2757
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345907	7342789
Land / Region	448	448
Telefon	0041 512 800 503	0041 512 800 504
Netzwerk-ID	22806	22806
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)		
Brunnen – Sisikon	km 21.510	
Erstfeld – Rynächt	km 40.438	
Streckenzentralen-Übergänge und Grenzen KGB – EGB		
Die Streckenzentralen-Übergänge sind identisch mit den Grenzen KGB-EGB.		
Altdorf – Rynächt	km 36.921 (Signal P121)	
	km 36.346 (Signal P92)	
	km 36.396 (Signal P93)	
Rynächt – Altdorf	km 36.921 (Signal AL5215S)	
	km 36.346 (Signal AL6201S)	
	km 36.398 (Signal AL7201S)	
2.1.1	Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale	
Entgegen R 300.2, Ziffer 1.1.3 sind die nachfolgend aufgeführten ETCS Haltsignale rechts aufgestellt:		
Flüelen		
Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
1	FL1P	
42-2		FL2S
43-3	FL43P	
51		FL51S
52	FL52P	
52-2	FL2P	
53-3		FL53S

Altdorf		
Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
2-52-02		AL6201S, AL52S
4	AL4P	
5-64	AL64P	AL5S
Rynächt		
Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
6201-6273		S6263, S6251, S6243, S6223, S6213
7201-7263	P7221, P7223, P7241, P7243, P7251	
6.3.8	Startende Züge in Altdorf, Richtung Rynächt	
<p>In Altdorf dürfen in Richtung Rynächt vor den folgenden Signalen keine Züge aufstarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signal P121 (Gleis 121) • Signal AL111P (Gleis 111) • Signal P92 (Gleis 92) • Signal P93 (Gleis 93) 		
6.4.8	Langsamfahrstellen im Übergang Level 2 – Level 0	
<p>Die verminderte Geschwindigkeit auf den Abschnitten mit Führerstandssignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss FDV anzuordnen und im RBC einzugeben.</p> <p>Eingabebereich ausserhalb der Abschnitte mit Führerstandssignalisierung:</p>		
	Bahnhof / Strecke	Eingabebereich
	Brunnen	Zwischen Level-Übergang km 20.974 und km 21.510
	Erstfeld	Zwischen Level-Übergang km 40.438 und km 40.798 (Gleis 139)
		Zwischen Level-Übergang km 40.036 und km 40.917 (Gleis 239)
6.6.1	Probefahrten	
<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die Tunnelleinfahrkontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>		

9.2.3	EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört im Normal- und Ereignisbetrieb
	<p>Der Fahrdienstleiter darf im Normal- und Ereignisbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
9.2.4	Einfahrtsignale Erstfeld mit Notbedienung auf <i>Fahrt</i> stellen
	<p>Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrtsignale A11/A12 in Erstfeld erst mit einer Notbedienung auf <i>Fahrt</i> stellen, wenn der Zug vor diesen Signalen angehalten hat.</p>
9.4	Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen
	<p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung <i>verbracht</i> werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p> <p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» mit v_{max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p> <p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p> <p>Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.</p>
9.5	Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Erstfeld mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ)
	<p>Für den Lösch- und Rettungszug (LRZ) ist die Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal von Erstfeld Richtung Rynächt nach den Prozessen für den KGB gestattet, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • es liegt ein bestätigtes Ereignis mit Gefahr für Personen im GBT vor • in Rynächt stehen alle Züge und Rangierbewegungen still • die Fahrstrasse für den LRZ ist bis ins Wendegleis in Rynächt eingestellt bzw. gesichert • die Einfahrkontrolle für den LRZ ist positiv.

Gotthard-Basisstrecke GBS (Rynächt) – GBT – Pollegio Sorpasso – (Giustizia)/(Biasca)		533
1.1.2	Bereich	
1.2.10	Technische Werte	
	RBC-Daten	
RBC-Name	GBT (Gotthard) Rynächt – Biasca km 131.016 / Giustizia km 163.400	
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	2757	
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7342789	
Land / Region	448	
Telefon	0041 512 800 504	
Netzwerk-ID	22806	
	Grenzen KGB – EGB	
Altdorf – Rynächt:	km 36.921 (Signal P121) km 36.346 (Signal P92) km 36.396 (Signal P93)	
Rynächt – Altdorf	km 36.921 (Signal AL5215S) km 36.346 (Signal AL6201S) km 36.398 (Signale AL7201S)	
Pollegio Sorpasso – Biasca	km 157.415 (Grenze Erhaltungsbezirk)	
Biasca - Pollegio Sorpasso	km 157.415 (Grenze Erhaltungsbezirk)	
Pollegio Sorpasso – Giustizia	km 163.400 (Signale GIDI6877P & GIDI7877P)	
Giustizia – Pollegio Sorpasso	km 163.400 (Signale S33 & S34)	
2.1.1	Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale	
	Entgegen R 300.2, Ziffer 1.1.3 sind die nachfolgend aufgeführten ETCS Haltsignale rechts aufgestellt:	
	Pollegio Sorpasso	
Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
32	POLS42P, POLS52P	
6851-6855		S6851, S6855
7841-7865	P7841, P7851, P7855, P7861, P7865	

4.4	Rangierbewegung auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord (POLN)
	<p>Für Rangierbewegungen auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord sind folgende Bedingungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Fahrt nach Gleis 127 sind in POLN Zugfahrten über die Weichen 93 – 94 in ablenkender Stellung verboten • Bei Fahrt nach Gleis 227 sind in POLN Zugfahrten über die Weiche 92 in ablenkender Stellung verboten.
5.1	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	<p>Verboten für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge mit einem äusseren Radsatzabstand von < 4 m. <p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge mit elektrischer Vorspannlok • Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen 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
	<p>Einschränkung für Reisezüge im GBT</p> <p>Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).</p> <p>Ausnahme</p> <p>Ist die ETCS-Fahrzeugausrüstung auf dem hintersten Endführerstand aufgrund einer Störung nicht funktionsfähig oder nicht vorhanden (z.B. lokbespannter Charterzug), darf ein Reisezug durch den GBT verkehren. Der Lokführer muss vor der Abfahrt über den Zustand informiert sein und den Fahrdienstleiter informieren.</p>
5.1.4	Aussergewöhnliche Sendungen und Messfahrten im GBT
	<p>Aussergewöhnliche Sendungen oder Messfahrten, mit Abweichungen (z.B. v_{max} kleiner als 80 km/h, Wenden im Normalbetrieb, ...), dürfen nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung vorgeschrieben sind oder • das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.
5.3.7	v_{max}
	<p>Im GBT gilt v_{max} 230 km/h. Ausgenommen sind Probefahrten.</p> <p>Für Güterzüge gilt v_{max} 120 km/h.</p>
5.4	Einsatz von Bremsen
	<p>Nachfolgende Bremsen dürfen auf der GBS für Betriebsbremsungen nicht eingesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirbelstrombremsen • Magnetschienenbremsen und andere Bremsen mit direkter mechanischer Einwirkung auf die Schienen.

	<p>Nachfolgende Bremsen dürfen auf der GBS für Zwangsbremsen nicht eingesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirbelstrombremsen. 	
6.1.2	Zuglaufverfolgung (ZLV)	
	<p>Um Fehlalarme der ZLV zu vermeiden, informiert der Lokführer den Fahrdienstleiter, wenn die erreichbare Geschwindigkeit des Zuges kleiner als die in den Zugdaten eingegebene v_{max} ist (z.B. Frontscheibe defekt). Der Fahrdienstleiter darf die ZLV für den betreffenden Zug ausschalten.</p>	
6.6.1	Probefahrten	
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die Tunneleinfahrkontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>	
7	Textmeldungen im GBT	
	<p>Je nach Situation können im GBT folgende, vordefinierte Textmeldungen auf dem DMI angezeigt werden.</p>	
	Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
	Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen
	$v_{ott} / v_{opt} = XXX \text{ km/h}$	Fahren gemäss v_{opt} . Die v_{opt} sollte ca. 1000 Meter nach Erhalt der Meldung erreicht sein.
	$v_{ott} / v_{opt} \text{ END}$	Optimierung ist beendet. Beschleunigen auf die erlaubte Geschwindigkeit und fahren nach ESF-Regeln.
	ADL DIST	Langsam fahren. Nötige v_{opt} unterschreitet die ADL-Minimalgeschwindigkeit von 40 km/h.
	ADL Cancel	Optimierung ist nicht mehr möglich, ein Halt ist zu erwarten. Ab dem nächsten Hauptsignal gilt Fahrt ohne bzw. entsprechend der neuen Fahrempfehlung.
	ADL v_{max}	Fahren mit erlaubter v_{max} .
	Ankündigung «Abfahrt in: > 30 Minuten»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt mehr als 30 Minuten.
	Ankündigung «Abfahrt in: 15-30 Minuten»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt zwischen 15 und 30 Minuten.
	Ankündigung «Abfahrt in: < 15 Minuten»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt weniger als 15 Minuten.
	Ankündigung «Bereitmachen zur Abfahrt»	Die voraussichtliche Wartezeit bis zur Weiterfahrt beträgt weniger als 2 Minuten. Vorbereiten zur Abfahrt.

Abfahrtszeit unbekannt	Die disponierte Abfahrtszeit wurde zurückgesetzt. Aktuell ist keine Information über den Zeitpunkt der Weiterfahrt verfügbar.
Climatizzazione del treno: OFF	Zugsammelschiene ausschalten.
Climatizzazione del treno: ON	Zugsammelschiene darf wieder eingeschaltet werden.
Allarme ICT/ZKE: non fermare il treno	Fahrt mit der auf dem DMI angezeigten v_{max} . Halt im Tunnel vermeiden.
Allarme ICT/ZKE: 40 km/h precisi	Fahrt mit v_{max} 40 km/h. Halt im Tunnel vermeiden.
Allarme ICT/ZKE: 10 km/h precisi	Fahrt mit v_{max} 10 km/h (für Fahrt über Weichen). Halt im Tunnel vermeiden.
Treno sotto velocità obiettivo	Warnung Zuglaufverfolgung (ZLV). Geschwindigkeit erhöhen, wenn nicht möglich, sofort Fahrdienstleiter informieren.
Treno sotto velocità obiettivo annullato	Warnung Zuglaufverfolgung aufgehoben. Keine weitere Massnahme nötig.
Info: Fermata d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Nothaltestelle Sedrun / Faido. Diese Meldung erscheint nur im Ereignisbetrieb, oder wenn ein Ereignisvorschlag, z.B. ZLV-Warnung, vorliegt. Die Anzeige erfolgt in 500 Meter Schritten.
Info: Posto discesa d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Notausstiegstelle Rynächt / Pollegio. Diese Meldung erscheint nur im Ereignisbetrieb, oder wenn ein Ereignisvorschlag, z.B. ZLV-Warnung, vorliegt. Die Anzeige erfolgt in 500 Meter Schritten.
Abbassare pantografo / Pantograph senken	Stromabnehmer senken. Weiterfahrt nach 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.
Alzare pantografo / Pantograph heben	Stromabnehmer heben. Fahrleitung wieder spannungsführend. Normale Weiterfahrt.
Zug wenden / Invertire treno	Der Lokführer wechselt nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter den Führerstand.
Liberare la tratta in Modo RV	Wechsel in die Betriebsart «Reversing» (RV).
Ridurre la velocità a 40 km/h	Bei Ausfahrt aus dem GBT in der Betriebsart «Reversing» (RV). Reduktion der Geschwindigkeit auf 40 km/h, innerhalb 60 Sekunden.
7	Anlage 1
	<p>Unterscheidung Ereignisbetrieb und Normalbetrieb mit Störung</p> <p>Der Fahrdienstleiter entscheidet nach Abklärung mit dem Lokführer bzw. der meldenden Person, ob der Tunnel in den Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb) versetzt wird oder im Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb) belassen wird.</p> <p>Grundsatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei Gefahr für Personen → Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb) • ohne Gefahr für Personen → Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb).

Betriebsart «Reversing» (RV) im GBT**Grundsatz**

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

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

Die Betriebsart «Reversing» ist bei Ereignissen mit unmittelbarer Gefahr für Personen (inkl. Fahrpersonal) für alle Züge erlaubt. Bei Normalbetrieb mit Störung ist die Betriebsart «Reversing» nur für die durch die Störung blockierten Züge erlaubt. Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet.

Ereignisbetrieb: Einleiten «Reversing»

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

Für das Einstellen von Rückwärtszugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Im Fahrweg der Rückwärtszugfahrstrassen dürfen keine Erhaltungsbezirke aktiv sein
- Spurwechselfahrten im GBT sind verboten, während Züge in der Betriebsart «Reversing» im GBT verkehren
- Bei mehreren blockierten Zügen ist beim Einleiten von «Reversing» (bzw. Wenden) die Reihenfolge vom Tunnelportal (erster Zug) zum Ereignis (letzter Zug) zwingend einzuhalten
- Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nur für die Rückwärtsfahrt von Zügen verwendet werden
- Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich zwei Züge in einem Gleisabschnitt befinden.
- Rückwärtszugfahrstrassen Richtung Pollegio Nord (POLN) sind nur für Züge im Bereich des Spurwechsels vor dem Südportal zulässig.

Ereignisbetrieb: Anpassung Ittis-Zuglenkdaten bei «Reversing»

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

Normalbetrieb mit Störung: Einleiten «Reversing»

Der GBT muss sich vor dem Einleiten von «Reversing» im Normalbetrieb mit Störung befinden.

Für das Einstellen von Rückwärtszugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Im Fahrweg der Rückwärtszugfahrstrassen dürfen keine Erhaltungsbezirke aktiv sein
- Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nur für die Rückwärtsfahrt von Zügen verwendet werden
- Rückwärtszugfahrstrassen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich zwei Züge in einem Gleisabschnitt befinden
- Rückwärtszugfahrstrassen Richtung Pollegio Nord (POLN) sind nur für Züge im Bereich des Spurwechsels vor dem Südportal zulässig.

Normalbetrieb mit Störung: Anpassung Ittis-Zuglenkdaten bei «Reversing»

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

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Manuelles Einleiten von «Reversing»

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

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: 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 / Normalbetrieb mit Störung: Halteort

Der Halteort befindet sich:

- im Ereignisbetrieb
 - ausserhalb des GBT in Rynächt oder Pollegio Sorpasso.
- im Normalbetrieb mit Störung, je nach Standort des Zuges bei der Einleitung von «Reversing» (RV)
 - nach der Spurwechselstelle Sedrun oder Faido,
 - an einer beliebigen Stelle im GBT oder
 - ausserhalb des GBT in Rynächt oder Pollegio Sorpasso.

Der Halteort wird mit folgenden Textmeldungen angekündigt:

1. «ridurre la velocità a 40 km/h»
2. «fermare dietro Pxxxx/Sxxxx»

Ca. 250 Meter vor dem Halteort des Zuges wird auf dem DMI die Textmeldung «fermare dietro Pxxxx/Sxxxx» angezeigt (Signalname abhängig vom Halteort). Aufgrund der Textmeldung ist die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass hinter dem angezeigten Signal angehalten werden kann. Pxxxx/Sxxxx ist das erste ETCS-Haltsignal entgegen der Fahrrichtung, an welchem nach der Ankündigung vorbeigefahren wird.

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing»

Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.

Betriebspunkt	Gleis	Signal	km
Rynächt	5243	P5243	38.616
	6243	P6243	38.606
	7223	P7223	37.845
	8253	P8253	38.971
Pollegio Sorpasso	6873	S6873	161.218
	7873	S7873	161.352
	51	POLS51S	128.156
	52	POLS52S	128.278

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing»

Der Fahrdienstleiter darf allfällig nicht mehr benötigte Rückwärtszugfahrstrassen und allfällige Reversing-Sicherungsfahrstrassen erst auflösen, wenn der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung durch Abrüsten des Führerstands in die Betriebsart «Stand By» (SB) verbracht hat.

Wechsel Beenden vom Ereignisbetrieb- zum bzw. Normalbetrieb mit Störung

Vor einem Wechseldem Beenden vom Ereignisbetrieb- bzw. zum Normalbetrieb mit Störung müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden.

9.2 Kernprozess Störungen**Störungen am Spurwechseltor**

Die Endlage des Spurwechseltors ist nicht bestätigt.

Zugfahrstrasse für **Erhaltungszüge, Evakuierungszüge und LRZ** -kann eingestellt werden:

- Die Fahrt über den Spurwechsel erfolgt in der Betriebsart «On Sight» (OS).

	<p>Zugfahrstrasse kann nicht eingestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist keine Zugfahrt über den Spurwechsel mehr möglich. <p>Offene Türen gegen die Fahrbahn</p> <p>Stellt die Tunnelleittechnik eine offene Türe gegen die Fahrbahn fest und ist kein Unterhaltspersonal vor Ort, ist wie folgt vorzugehen:</p> <p>Der Spezialist Tunneltechnik (SP TT) informiert sofort den Fahrdienstleiter.</p> <p>Der Fahrdienstleiter</p> <ul style="list-style-type: none"> • erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) <i>Fahrt auf Sicht</i> • erteilt dem Lokführer quittungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Türe. <p>Der Lokführer</p> <ul style="list-style-type: none"> • hält bei der Türe an • erkennt allfällige Personen • informiert allfällige Personen über das Verhalten und das weitere Vorgehen • schliesst die Türe und informiert vor der Weiterfahrt den Fahrdienstleiter. <p>Allfällige Personen werden nach Anordnung durch den Fahrdienstleiter mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.</p> <p>Ausfall Tunnelkommunikation (GSM-R und GSM-P)</p> <p>Kommt ein Zug infolge ausgefallener Tunnelkommunikation zum Stehen und ist keine Verbindungsaufnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.</p>
9.2.3	<p>Gleisfreimeldeeinrichtung gestört</p>
	<p>Normal- und Ereignisbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normalbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p> <p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
9.4	<p>Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen</p>
	<p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p>

	<p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» (OS) mit v_{\max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p> <p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p> <p>Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.</p>
9.12	<p>Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss</p>
	<p>Der Lokführer informiert sofort den Fahrdienstleiter, wenn auf der Zufahrt zum GBT am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden müssen.</p> <p>Die Einfahrt von Zügen in den GBT und Pollegio Sorpasso mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten. In Rynächt sind solche Fahrten über die Gleisachsen 6000 und 7000 nach Erstfeld zu vermeiden.</p> <p>Müssen am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, gilt folgendes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Rynächt, Fahrtrichtung GBT <ul style="list-style-type: none"> – ungebremste Fahrzeuge werden mit einer Hilfslokomotive oder dem LRZ weggestellt. • in Rynächt, Fahrtrichtung Altdorf <ul style="list-style-type: none"> – Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4). • in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung GBT <ul style="list-style-type: none"> – ungebremste Fahrzeuge werden mit einer Hilfslokomotive oder dem LRZ weggestellt. • in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung Giustizia <ul style="list-style-type: none"> – Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4). • im GBT <ul style="list-style-type: none"> – Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4).

9.13	Gefährdungen, Unfälle und Störungen
	<p>Stillstand eines Reisezuges im GBT</p> <p>Kommt im GBT ein Reisezug ausserhalb einer Nothaltestelle ungeplant zum Stillstand, müssen die nachfolgende Prozesse angewendet werden. Für Halte in den Nothaltestellen gelten die Regelprozesse.</p> <p>Sicherungsmassnahmen</p> <p>Normalbetrieb mit Störung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommt der von einer Fahrzeugstörung betroffene Reisezug zum Stillstand oder ist ein Wenden eines Reisezuges notwendig, informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen. • Werden Querschlagtüren auf der Höhe des gestörten/wendenden Reisezuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter schaltet in der Gegenröhre, auf Höhe der geöffneten Querschlagtüren, manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein und informiert den Lokführer des gestörten Zuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) über die getroffenen Sicherungsmassnahmen. Der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre darf über den betroffenen Bereich, bzw. über den Bereich mit geöffneten Querschlagtüren, mit Fahrt auf Sicht weiterfahren. Dazu ist folgendes Vorgehen anzuwenden: <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt. 2. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben. 3. Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern. <p>Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der gestörte Zug abgefahren ist, oder - der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des gestörten Zuges befinden, oder - der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass der Evakuierungszug mit «On Sight» (OS) gegenüber dem Ereigniszug in der Gegenröhre zum Abholen der Reisenden fahren darf. <p>der gewendete Reisezug abgefahren ist.</p> • Werden Querschlagtüren <u>nicht</u> auf der Höhe der gestörte Reisezug geöffnet, ist gem. Kap 9.2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen. <p>Ereignisbetrieb</p> <p>Kommt ein Reisezug zum Stillstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schaltet der Fahrdienstleiter auf Höhe des Ereigniszuges in der Gegenröhre manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein. Belegt der Ereigniszug zwei Abschnitte, sind entsprechend beide gegenüberliegenden Abschnitte zu sichern. Somit wird verhindert, dass für Züge eine Fahrstrasse in diesen Bereich einläuft. Bereits eingestellte Fahrstrassen sind zu belassen und • informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen. Werden Querschlagtüren auf Höhe des Ereigniszuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Dieser informiert den Lokführer des Ereigniszuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT)- • ist Der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre ist verboten. Für den LRZ und den Evakuierungszug ist folgendes Vorgehen anzuwenden: <ol style="list-style-type: none"> 1. der ELT bestätigt dem Fahrdienstleiter, dass der LRZ/Evakuierungszug gegenüber dem Ereigniszug in der Gegenröhre fahren darf. 2. Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt. 3. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben. 4. Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern.

Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn :

~~der Ereigniszug abgefahren ist, oder~~

der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereigniszuges befinden.

- Werden Querschlagtüren nicht auf der Höhe des Ereigniszuges geöffnet, ist gem. Kap 9.2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen.

Öffnung der Spurwechsellöre in Sedrun und Faido im Ereignisfall

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

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

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

Multifunktionsstellen (MFS) Sedrun und Faido

MFS Sedrun

Je Tunnelröhre eine Nothaltestelle (NHS) (Oströhre km 120.280-120.730, Weströhre km 221.590-222.040) mit je 6 Schiebetüren zum Seitenstollen.

MFS Faido

Je Tunnelröhre eine Nothaltestelle (NHS) (Oströhre km 138.947-139.397, Weströhre km 240.612-241.062) mit je 6 Schiebetüren zum Seitenstollen.

Die MFS Sedrun und Faido sind zusätzlich zur Grundausrüstung wie folgt ausgerüstet:

- Perron 55 cm über Schienenoberkante auf 450 m Länge
- Halteorttafeln «H» Ende Perron in jeder Richtung beider NHS
- Ein Seitenstollen als geschützter Bereich, zur Verbindung der beiden NHS
- Lautsprecher
- Videoüberwachung
- Überdruck mit Frischluft im geschützten Bereich
- Sitzgelegenheiten
- Mobilift
- Rauchabzuganlage im Bahntunnel
- Je Nothaltestelle ist ein First Aid Point im Seitenstollen sowie einer auf halber Gehstrecke zwischen den Nothaltestellen vorhanden. Die First Aid Points bestehen aus Trinkwasser, mehreren Ersthilfekoffer, mehreren Bahnen, einem Sauerstoffgerät und einem Defibrillator. Sie sind an einem gekennzeichneten und gut sichtbaren Ort im Seitenstollen platziert. Zusätzlich sind die First Aid Points im Bereich der Nothaltestelle mit Rollstühlen ausgerüstet.

Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird bei Reisezügen die Distanz zur nächsten mit einer Betriebsbremsung erreichbaren NHS als Textmeldung auf dem DMI angezeigt.

Zusätzliche Infrastruktur für die Fremdrettung

Für die Fremdrettung stehen folgende zusätzliche Installationen zur Verfügung:

- Wasserentnahmestellen in den MFS Sedrun und Faido
- Druckwasseranschlüsse (Leistung 20 l/Sek. bei 5 Bar) bei den Notausstiegsstelle (NAS) Rynächt und Pollegio Sorpasso
- Beleuchtung bei den NAS Rynächt und Pollegio Sorpasso
- Kommunikationsmittel

- Portalbereiche mit wintersicheren Zufahrten für Strassen gebundene Einsatz- und Rettungsfahrzeuge (28 t-Klasse)
- Möglichkeit, Züge im Portalbereich anzuhalten
In Pollegio existiert eine NAS mit einer Perronkante P35 auf dem östlichen Gleis
- Trockenleitung in allen NHS
- Automatische Notfallerdungen in allen NHS
- Task-Force-Räume für die Ereignisdienste im Bahntechnikgebäude Erstfeld und in der Betriebszentrale Pollegio.

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 zum nächsten geeigneten Halteort gefahren werden.

Halteorte im Ereignisfall

Reisezüge

Im Brandfall sind Reisezüge, wenn immer möglich, in den Nothaltestellen Sedrun bzw. Faido anzuhalten. Erfolgt die Alarmauslösung im letzten Tunnelabschnitt (nach Vorbeifahrt an der zweiten Nothaltestelle), ist möglichst aus dem Tunnel bis nach Altdorf oder Biasca zu fahren. Ist die Fahrt bis Altdorf oder Biasca nicht möglich, muss an der Notausstiegsstelle (NAS) in Pollegio Sorpasso bzw. Rynächt angehalten werden.

Ist aufgrund des Ereignisses weder die Fahrt in eine NHS noch das Herausführen aus dem Tunnel möglich, hält der Zug notgedrungen an beliebiger Stelle im Tunnel.

Eine allfällige Evakuierung erfolgt durch die Querschläge in die Gegenröhre.

Güterzüge mit Personenbeförderung

Bei einem Brand in einem Begleitwagen oder Reisezugwagen ist sofort bei einem Querschlag (ca. alle 325 m) anzuhalten. Die Evakuierung erfolgt in die Querschläge. Dort sind weitere Anweisungen abzuwarten.

Bei einem Brand auf einem Güterwagen ist gemäss «Güterzüge» zu verfahren.

Güterzüge

Ein in Brand geratener Güterzug fährt, wenn immer möglich aus dem Tunnel.

9.14 Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis im Gotthard-Basistunnel

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 quit- tungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrord- nung und neue Zugnummer wird verzichtet.

Alarmauslösung

Ist die ~~Fahrtgeschwindigkeit~~ ~~Wird die eingegebene v_{max}~~ über eine gewisse Zeit um 30 % unterschrit- ten, ~~im Vergleich zum eingegebenen v_{max} -Wert in den Zugdaten~~ und ist dieser Wert tiefer als 130 km/h, erfolgt durch die Zuglaufverfolgung (ZLV) ein Ereignisvorschlag. Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer die Ursache ab (Fahrzeugstörung, Brand usw.). Wird der Ereignisvorschlag ange- nommen, 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 GBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert
- Folgezüge werden mit richtungsabhängigen Sperren gestoppt
- Reduktion der v_{max} auf 80 km/h für Züge in der dem Ereigniszug gegenüberliegenden Tunnel- röhre, wenn der Ereigniszug ein Reisezug ist
- Textmeldung an alle Züge im GBT, mit der Aufforderung die Klimaanlage auszuschalten
- Reversing oder Wenden für die Rückwärtsfahrt von Zügen wird angeboten.

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 Fahrzeugausrüs- tung auf dem Führerstand am Zugschluss vorhanden ist, bevor er den Auftrag zum Führerstand- wechsel erteilt.

Übermittlung von Langsamfahrstellen und aktiven Schutzstrecken bei Fahrten in der Be- tribsart «Reversing» (RV)

Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit *Befehl 5* über Langsamfahrstellen < 80 km/h sowie über aktive Schutzstrecken.

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 Lös- ch- und Rettungszug (LRZ) der Intervention zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des LRZ ~~Hilfs- zugs~~ 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 Multifunktionsstellen oder die Quer- schläge 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 Fahr- richtung, in welcher der Evakuierungszug die Aufnahme- stelle erreicht hat. Auf die ursprüngliche Fahr- richtung der evakuierten Reisenden wird keine Rücksicht genommen
- Der Evakuierungszug bringt die Reisenden:
 - **im Brandfall** nach Biasca oder Altdorf, wo sie weiter betreut werden,

- **im Störfall** in der Regel bis Bellinzona oder Arth-Goldau.

Evakuierungszug

Für Evakuierungsfahrten bei Ereignissen dürfen auch nicht GBT-taugliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Minimalanforderungen lauten:

- Spitzenfahrzeug mit für den GBT zugelassener und funktionsfähiger ETCS-Fahrzeugausrüstung
- Der Lokführer ist GBT-kundig, andernfalls ist er durch einen GBT-kundigen Lokführer zu pilotieren
- Im Brandfall muss der Evakuierungszug vor der Einfahrt in den GBT geräumt werden. Ein Zug, der sich bereits im GBT befindet, darf als Evakuierungszug eingesetzt werden.

Pollegio N. – (Biasca) – Giustizia – (Castione-Arbedo)		541/b
Betroffene Betriebspunkte:		
<ul style="list-style-type: none"> • Pollegio S. • Giustizia • Osogna-C. • Claro 		
1.2.10	Technische Werte	
RBC-Daten		
RBC-Name	Claro (Castione-A. – Biasca)	GBT (Gotthard) Biasca – Pollegio Sorpasso
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10002	2757
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350034	7342789
Land / Region	448	448
Telefon	0041 512 800 507	0041 512 800 504
Netzwerk-ID	22806	22806
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)		
Bodio – Biasca	km 127.473	
Biasca – Castione-Arbedo	km 133.179	
Castione-Arbedo – Biasca	km 146.837	
Biasca – Bodio	km 131.016	
2.1.1	Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale	
Entgegen R 300.2, Ziffer 1.1.3 sind die nachfolgend aufgeführten ETCS Haltsignale rechts aufgestellt:		
Claro		
Gleis	Nord - Süd	Süd – Nord
1		CLA1S
2	CLA2P	
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	
Bodio	Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.141 (Gleis 127)	
	Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.230 (Gleis 227)	
Biasca von Norden	Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.617 (Gleis 324)	
	Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.517 (Gleis 424)	
Biasca von Süden	Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.769 (Gleis 331)	

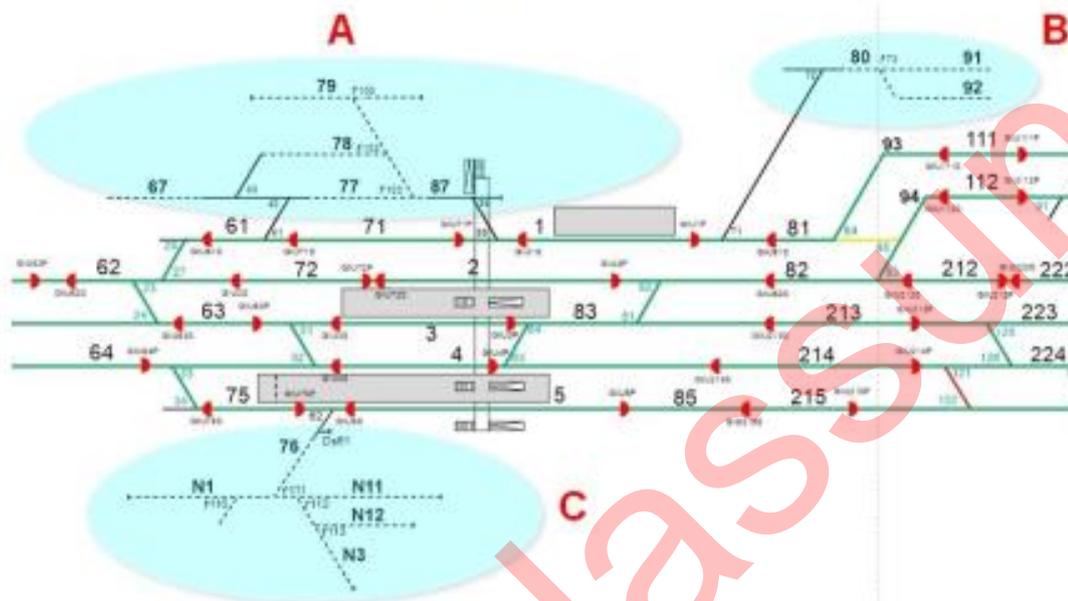
		Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.728 (Gleis 431)
	Castione-Arbedo	Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.404 (Gleis 41) Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.389 (Gleis 43)
6.6.1	Probefahrten	
	Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn: <ul style="list-style-type: none">• die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind oder <ul style="list-style-type: none">• das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.	

CBT und Betriebspunkt Giubiasco		541/c 542 551 552
1.2.10	Technische Werte	
	RBC-Daten	
RBC-Name	CBT (Bellinzona – Cadenazzo/Rivera-B./Lugano) Generi	Rovio (Melide – Mendrisio)
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5561	10004
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345593	7350036
Land / Region	448	448
Telefon	0041 512 800 505	0041 512 800 509
Netzwerk-ID	22806F	22806F
	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)	
Bellinzona – Giubiasco		km 152.228
Cadenazzo – Giubiasco Taverne-Torricella – Ve- zia		km 157.690 km 175.904
Rivera-B. – Giubiasco Lugano – Vezia		km 157.508 km 179.587/179.611
Taverne-T. Rivera-B. – Vezia Giubiasco		km 175.904 157.508
Mendrisio Cadenazzo – Capolago-R. Giubiasco		km 197.152 157.690
	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	
	<p>Die Strassenbahnbereiche sind nur mit Anfangs- und Endsignalen für Strassenbahnbereich (R 300.2, Bilder 216 und 216.2) signalisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ab Bahnübergang «Via Moderna» (Gleis 76) • ab Bahnübergang «Freiverlad» (Gleis 79). <p>Es sind keine Vorsignale gemäss R 300.2, Bild 216.1 aufgestellt.</p> <p>Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v_{\max} 10 km/h.</p>	
4.2.1	Giubiasco: Rangierbewegungen	
	<p>Der Rangierbereich Giubiasco ist in drei Rangierzonen unterteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangierzone A: Gleise 67/77/78/79/87 • Rangierzone B: Gleise 80/91/92 • Rangierzone C: Gleis 76. 	

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 Normalbetrieb 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 Unterhaltdienste 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.

	<p>Die Schiebelok darf im Bereich der Führerstandssignalisierung von Bellinzona bis Chiasso und umgekehrt am Zugschluss überführt werden.</p> <p>Einschränkungen für Reisezüge im CBT</p> <p>Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).</p> <p>Ausnahme: Ist die ETCS-Fahrzeugausrüstung auf dem hintersten Endführerstand aufgrund einer Störung nicht funktionsfähig oder nicht vorhanden (z.B. lokbespannter Charterzug), darf ein Reisezug durch den CBT verkehren. Der Lokführer muss vor der Abfahrt über den Zustand informiert sein und den Fahrdienstleiter informieren.</p>														
5.1.4	Aussergewöhnlichen Sendungen und Messfahrten im CBT														
	<p>Aussergewöhnlichen Sendungen oder Messfahrten, mit Abweichungen (z.B.: v_{max} kleiner als 80 km/h, Wenden im Normalbetrieb, ...), dürfen nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung vorgeschrieben sind oder • das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. 														
5.3.7	v_{max} im CBT														
	<p>Die generelle v_{max} im CBT beträgt 230 km/h, ausgenommen für Probefahrten mit einem Sicherheitskonzept.</p> <p>Für Güterzüge beträgt die v_{max} 120 km/h.</p>														
6.1.2	Zuglaufverfolgung (ZLV)														
	<p>Um Fehlalarme der ZLV zu vermeiden, informiert der Lokführer den Fahrdienstleiter, wenn die erreichbare Geschwindigkeit des Zuges kleiner als die in den Zugdaten eingegebene v_{max} ist (z.B. Frontscheibe defekt). Der Fahrdienstleiter darf die ZLV für den betreffenden Zug ausschalten.</p>														
6.4.8	Langsamfahrstellen im Übergang Level 2 – Level 0														
	<p>Die verminderte Geschwindigkeit auf den Abschnitten mit Führerstandssignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss FDV anzuordnen und im RBC einzugeben.</p> <p>Eingabebereich ausserhalb der Abschnitte mit Führerstandssignalisierung:</p>														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bahnhof / Strecke</th> <th>Eingabebereich</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bellinzona</td> <td>Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.629-751 (Gleis 8812) Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.754-629 (Gleis 8824)</td> </tr> <tr> <td>Cadenazzo</td> <td>Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.878 (Gleis 459) Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.758 (Gleis 359)</td> </tr> <tr> <td>Vigana</td> <td>Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 811) Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 812)</td> </tr> <tr> <td>Cadenazzo</td> <td>Zwischen Level-Übergang km 157.692 und km 158.878 (Gleis 459) Zwischen Level-Übergang km 157.692 und km 158.758 (Gleis 359)</td> </tr> <tr> <td>Taverne-T.</td> <td>Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.831 (Gleis 175) Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.745 (Gleis 275)</td> </tr> <tr> <td>Mendrisio Lugano</td> <td>Zwischen Level-Übergang km 197.152 und km 198.102 (Gleis 873) Zwischen Level-Übergang km 179.589 und km 180.073 (Gleis 310)</td> </tr> </tbody> </table>	Bahnhof / Strecke	Eingabebereich	Bellinzona	Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.629-751 (Gleis 8812) Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.754-629 (Gleis 8824)	Cadenazzo	Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.878 (Gleis 459) Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.758 (Gleis 359)	Vigana	Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 811) Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 812)	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-T.	Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.831 (Gleis 175) Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.745 (Gleis 275)	Mendrisio Lugano	Zwischen Level-Übergang km 197.152 und km 198.102 (Gleis 873) Zwischen Level-Übergang km 179.589 und km 180.073 (Gleis 310)
Bahnhof / Strecke	Eingabebereich														
Bellinzona	Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.629-751 (Gleis 8812) Zwischen Level-Übergang km 152.228 und km 151.754-629 (Gleis 8824)														
Cadenazzo	Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.878 (Gleis 459) Zwischen Level-Übergang km 157.690 und km 158.758 (Gleis 359)														
Vigana	Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 811) Zwischen Level-Übergang km 157.508 und km 158.010 (Gleis 812)														
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-T.	Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.831 (Gleis 175) Zwischen Level-Übergang km 175.904 und km 174.745 (Gleis 275)														
Mendrisio Lugano	Zwischen Level-Übergang km 197.152 und km 198.102 (Gleis 873) Zwischen Level-Übergang km 179.589 und km 180.073 (Gleis 310)														

	Zwischen Level-Übergang km 197.152 und km 198.188 (Gleis 973) Zwischen Level-Übergang km 179.611 und km 179.949 (Gleis 314)	
	CBT: Probefahrten	
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die Tunnelleinfahrkontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>	
7	Textmeldungen im CBT	
	Je nach Situation können im GBT folgende, vordefinierte Textmeldungen auf dem DMI angezeigt werden.	
	Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
	Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen
	v ott / v opt = XXX km/h	Fahren gemäss v _{opt} . Die v _{opt} sollte ca. 1000 Meter nach Erhalt der Meldung erreicht sein.
	v ott / v opt END	Optimierung ist beendet. Beschleunigen auf die erlaubte Geschwindigkeit und fahren nach ESF-Regeln.
	ADL DIST	Langsam fahren. Nötige v _{opt} unterschreitet die ADL-Minimalgeschwindigkeit von 40 km/h.
	ADL Cancel	Optimierung ist nicht mehr möglich, ein Halt ist zu erwarten. Ab dem nächsten Hauptsignal gilt Fahrt ohne bzw. entsprechend der neuen Fahrempfehlung.
	ADL Vmax	Fahren mit erlaubter v _{max} .
	Climatizzazione del treno: OFF	Zugsammelschiene ausschalten.
	Climatizzazione del treno: ON	Zugsammelschiene darf wieder eingeschaltet werden.
	Treno sotto velocita obiettivo annullato	Warnung Zuglaufverfolgung aufgehoben. Keine weitere Massnahme nötig.
	Info: Posto discesa d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Notausstiegstelle Rynächt / PollegioVezia . 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.

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 bzw. der meldenden Person, ob der Tunnel in den Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb) versetzt wird oder im Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb) belassen wird.

Grundsatz:

- bei Gefahr für Personen → Ereignisbetrieb (Tunnelbetriebsart Ereignisbetrieb)
- ohne Gefahr für Personen → Normalbetrieb mit Störung (Tunnelbetriebsart Normalbetrieb).

Betriebsart «Reversing» (RV) im CBT

Grundsatz

Die Betriebsart «Reversing» wird im Ceneri-Basistunnel (CBT) zum Räumen des Tunnels im Ereignisfall oder im Normalbetrieb mit Störung 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. Bei Normalbetrieb mit Störung ist die Betriebsart «Reversing» nur für die durch die Störung blockierten Züge erlaubt. Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet.

Ereignisbetrieb: Einleiten «Reversing»

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

Für das Einstellen von Rückwärtszugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

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

Ereignisbetrieb: Anpassung Ittis-Zuglenkdaten bei «Reversing»

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

Normalbetrieb mit Störung: Einleiten «Reversing»

Der CBT muss sich vor dem Einleiten von «Reversing» im Normalbetrieb mit Störung befinden.

Für das Einstellen von Rückwärtszugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Im Fahrweg der Rückwärtszugfahrstrassen dürfen keine Erhaltungsbezirke aktiv sein
- Bei mehreren blockierten Zügen ist beim Einleiten von «Reversing» (bzw. Wenden) die Reihenfolge vom Tunnelportal (erster Zug) bis zum Störungsort (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
- Verkehren Züge in der Betriebsart «Reversing» Richtung Giubiasco, sind alle anderen Fahrten über die Weichen 32, 73 und 74 (Verzweigung Camorino) verboten.

Normalbetrieb mit Störung: Anpassung Ittis-Zuglenkdaten bei «Reversing»

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

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Manuelles Einleiten von «Reversing»

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

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: 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 / Normalbetrieb mit Störung: 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 / Normalbetrieb mit Störung: Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing»

Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.

Betriebspunkt	Gleis	Signal	km
Giubiasco	2	GIU2P	154.242
Giubiasco	3	GIU3P	154.042
Giubiasco	4	GIU4P	154.050
Giubiasco	5	GIU5P	154.241
Giubiasco (Richtung S. Antonino)	8011	CBT8011P	227.233
Vezia	932	VEZB932S	177.880
Vezia	931	VEZB931S	177.890

Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing»

Der Fahrdienstleiter darf allfällig nicht mehr benötigte Rückwärtszugfahrstrassen und allfällige Reversing-Anschlussfahrstrassen Sicherungsfahrstrassen erst auflösen, wenn der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung durch Abrüsten des Führerstands in die Betriebsart «Stand By» (SB) verbracht hat.

Wechsel-Beenden vom Ereignisbetrieb- zum- bzw. Normalbetrieb mit Störung

Vor einem Wechsel dem Beenden vom Ereignisbetrieb bzw. -zum Normalbetrieb mit Störung müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden.

9.2	Kernprozess Störungen
	<p>Offene Tür gegen die Fahrbahn</p> <p>Stellt die Tunnelleittechnik eine offene Türe gegen die Fahrbahn fest und ist kein Unterhaltspersonal vor Ort, ist wie folgt vorzugehen:</p> <p>Der Spezialist Tunneltechnik (SP TT) informiert sofort den Fahrdienstleiter.</p> <p>Der Fahrdienstleiter</p> <ul style="list-style-type: none"> • erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) <i>Fahrt auf Sicht</i> • erteilt dem Lokführer quittungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Türe. <p>Der Lokführer</p> <ul style="list-style-type: none"> • hält bei der Türe an • erkennt allfällige Personen • informiert allfällige Personen über das Verhalten und das weitere Vorgehen • schliesst die Türe und informiert vor der Weiterfahrt den Fahrdienstleiter. <p>Allfällige Personen werden nach Anordnung durch den Fahrdienstleiter mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.</p> <p>Ausfall Tunnelkommunikation (GSM-R und GSM-P)</p> <p>Kommt ein Zug infolge ausgefallener Tunnelkommunikation zum Stehen und ist keine Verbindungsaufnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.</p>
9.2.3	<p>EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört im Normal- und Ereignisbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normalbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p> <p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
9.4	<p>Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen</p> <p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p> <p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» mit v_{\max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p>

	<p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p> <p>Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.</p>
9.12	<p>Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss im CBT</p> <p>Die Einfahrt von Zügen in Fahrrichtung Nord - Süd in den CBT mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.</p> <p>Müssen im CBT wegen einer Bremsstörung am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, ist die Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4) zulässig.</p>
9.13	<p>Gefährdungen, Unfälle und Störungen</p> <p>Stillstand eines Reisezuges im CBT</p> <p>Kommt ein Reisezug ungeplant zum Stillstand, müssen die nachfolgende Prozesse angewendet werden.</p> <p>Sicherungsmassnahmen</p> <p>Normalbetrieb mit Störung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommt der von einer Fahrzeugstörung betroffene Reisezug zum Stillstand oder ist ein Wenden eines Reisezuges notwendig, informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen. • Werden Querschlagtüren auf der Höhe des gestörten/wendenden Reisezuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter schaltet in der Gegenröhre, auf Höhe der geöffneten Querschlagtüren, manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein und informiert den Lokführer des gestörten Zuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) über die getroffenen Sicherungsmassnahmen. <p>Der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre darf über den betroffenen Bereich, bzw. über den Bereich mit geöffneten Querschlagtüren, mit <i>Fahrt auf Sicht</i> weiterfahren. Dazu ist folgendes Vorgehen anzuwenden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt. 2. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben. 3. Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern. <p>Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> der gestörte Zug abgefahren ist, oder - der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisen den ausserhalb des gestörten Zuges befinden oder - der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass der Evakuierungszug mit «On Sight» (OS) gegenüber dem Ereigniszug in der Gegenröhre zum Abholen der Reisenden fahren darf. der gewendete Reisezug abgefahren ist. <ul style="list-style-type: none"> • Werden Querschlagtüren <u>nicht</u> auf der Höhe der gestörte Reisezug geöffnet, ist gem. Kap 9.2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen. <p>Ereignisbetrieb</p> <p>Kommt ein Reisezug zum Stillstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schaltet der Fahrdienstleiter auf Höhe des Ereigniszuges in der Gegenröhre manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein. Belegt der Ereigniszug zwei Abschnitte, sind entsprechend beide gegenüberliegende Abschnitte zu sichern. Somit wird verhindert, dass für Züge eine Fahrstrasse in diesen Bereich einläuft. Bereits eingestellte Fahrstrassen sind zu belassen und • informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen.

Werden Querschlagtüren auf Höhe des Ereigniszuges geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Dieser informiert den Lokführer des Ereigniszuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT).

- Der kommerzielle Verkehr in der Gegenröhre ist verboten. Für LRZ und Evakuierungszug ist folgendes Vorgehen anzuwenden:
 1. der ELT bestätigt dem Fahrdienstleiter, dass der LRZ/Evakuierungszug gegenüber dem Ereigniszug in der Gegenröhre fahren darf.
 2. Bedienung von ZOS (Zugfahrstrasse On Sight) über den betreffenden Abschnitt.
 3. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben.
 4. Nach eingelaufener ZOS-Fahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern.

Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereigniszuges befinden.

~~Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:~~

~~— der Ereigniszug abgefahren ist, oder~~

~~— der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereigniszuges befinden.~~

- Werden Querschlagtüren nicht auf der Höhe des Ereigniszuges geöffnet, ist gem. Kap 9.2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen.

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 Fahrriichtung Nord – Süd hält der Lokführer, wenn immer möglich, in der Notausstiegsstelle Vezia an.

In Fahrriichtung 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 und ist dieser Wert tiefer als 130 km/h, erfolgt durch die Zuglaufverfolgung (ZLV) ein Ereignisvorschlag. Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer die Ursache ab (Fahrzeugstörung, Brand usw.). Wird der Ereignisvorschlag angenommen, löst die Tunnelautomatik die notwendigen Sofortmassnahmen und Tunnelreflexe aus.

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 (LRZ) der Intervention zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des Hilfszuges LRZ 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:

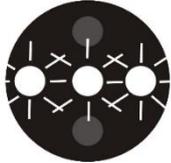
- Die zu evakuierenden Reisenden begeben sich über die Querschläge in die Gegenröhre.
- Der Evakuierungszug fährt bis zum Ort, wo sich die Reisenden in der Gegenröhre aufhalten.
- Im Brandfall erfolgt die Weiterfahrt nach der Aufnahme der Reisenden in der gleichen Fahrrichtung, in welcher der Evakuierungszug die Aufnahmestelle erreicht hat. Auf die ursprüngliche Fahrrichtung der evakuierten Reisenden wird keine Rücksicht genommen.

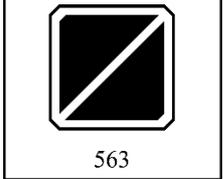
- Der Evakuierungszug bringt die Reisenden:
 - im Brandfall nach Giubiasco / Cadenazzo oder Lugano, wo sie weiter betreut werden,
 - im Störfall in der Regel bis Bellinzona oder Lugano.

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 geräumt werden. Ein Zug, der sich bereits im CBT befindet, darf als Evakuierungszug eingesetzt werden.

(Luzern) – Waldibrücke – Lenzburg	431
	<p>Dieses Kapitel enthält die für die Zugfahrten und Rangierbewegungen geltenden Zusatzbestimmungen und Ausnahmeregelungen für die Strecke Emmenbrücke (exkl.) – Lenzburg (inkl.).</p> <p>Die Gliederung entspricht den FDV (Bsp.: 1.3.2 = Bezug zu R 300.1 Ziffer 3.2.)</p>
1.3.2	<p>Begriffe</p>
	<p>Bahnphase</p> <p>Die Zeit bei einer Verkehrsregelungsanlage, in welcher eine Zustimmung zur Fahrt für die Bahn besteht, und der Strassenverkehr aufgehalten wird.</p> <p>Permanent betriebene Verkehrsregelungsanlage</p> <p>Die strassenseitige Signalisierung ist dauernd in Betrieb. Die Strassenampel kann sämtliche Phasen anzeigen (rot, orange, grün, orange-blinkend).</p> <p>Eine permanent betriebene Verkehrsregelungsanlage kann während den Randstunden auch situativ betrieben werden.</p> <p>Situativ betriebene Verkehrsregelungsanlage</p> <p>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.</p>
2.2.8	<p>Signale für den Strassenbahnbetrieb</p>
	<p>Strassenbahnbereich</p> <p>Die Strassenbahnbereiche sind mit Signalen für Strassenbahnbereich gekennzeichnet.</p> <p>An folgenden Orten ist kein Vorsignal für Strassenbahnbereich vorhanden:</p> <p>Fahrrichtung Lenzburg – Luzern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mosen • Hitzkirch <p>Fahrrichtung Luzern – Lenzburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hochdorf Schönau • Boniswil
	<p>Strassenbahnsignale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strassenbahnsignale, die in Abhängigkeit mit dem Stellwerk stehen, sind mit einem weissen reflektierenden Kreis gekennzeichnet. • Strassenbahnsignale ohne Abhängigkeit mit dem Stellwerk, sind mit einem quadratischen, weissen reflektierenden Rand gekennzeichnet.
	<p>Signalbegriffe</p> <p>Im Störfall (gestörte Verkehrsregelungsanlage, Spannungsausfall, usw.) kann auch das folgende Signalbild angetroffen werden:</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; margin-right: 20px;">  <p>blinkend</p> </div> <div> <p>Begriff</p> <p>Vorsicht</p> <p>Bedeutung</p> <p>Fahrt mit Vorsicht</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen</p> <p>Die Verkehrsregelungsanlage ist gestört.</p> </div> </div>

2.5.3	Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel										
		<p>Begriff Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel</p> <p>Bedeutung Vorbeifahrt an der Gruppensignal-Halttafel nur nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter.</p>									
2.5.4	Merktafel für fehlendes Vorsignal zu einem Hauptsignal										
	 <p>563</p>	<p>Begriff <i>Fehlendes Vorsignal zum Hauptsignal</i></p> <p>Bedeutung In Bremswegentfernung folgt ein Hauptsignal. Am Hauptsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten.</p>									
3	Anordnungen und Übermittlung										
	<p>Zwingender Halt</p> <p>Die Züge und Rangierbewegungen haben in allen Bahnhöfen und Haltestellen von Ballwil (inkl.) bis Seon Nord (inkl.) infolge Abhängigkeiten zum Einschalten von Bahnübergangs- und Verkehrsregelungsanlagen anzuhalten. Die Einschaltzeiten sind auf anhaltende Züge abgestimmt.</p> <p>Ausnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hochdorf Schönau (Fahrrichtung Lenzburg – Luzern): Durchfahrt möglich, ausser mit RABe 520 geführte Züge. • Baldegg Kloster (beide Fahrrichtungen): Durchfahrt möglich. 										
4.1.5	Rangierbewegungen in Bahnhöfen										
	<p>In folgenden Bahnhöfen sind Rangierbewegungen ohne Fahrordnung bis zum Rangierhaltssignal zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seon und Beinwil am See, Seite Lenzburg • Birrwil und Baldegg, Seite Luzern 										
4.1.7	Abstellen von Fahrzeugen										
	<p>Beinwil am See</p> <p>Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss FDV für das entsprechende Gefälle zu sichern:</p>										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="220 1731 619 1787">Gleis</th> <th data-bbox="627 1731 1018 1787">Gefälle in %</th> <th data-bbox="1026 1731 1402 1787">Richtung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="220 1787 619 1843">2</td> <td data-bbox="627 1787 1018 1843">7</td> <td data-bbox="1026 1787 1402 1843">Birrwil</td> </tr> <tr> <td data-bbox="220 1843 619 1881">41</td> <td data-bbox="627 1843 1018 1881">9</td> <td data-bbox="1026 1843 1402 1881">Birrwil</td> </tr> </tbody> </table>		Gleis	Gefälle in %	Richtung	2	7	Birrwil	41	9	Birrwil
Gleis	Gefälle in %	Richtung									
2	7	Birrwil									
41	9	Birrwil									

4.2.7	Rangierbewegungen im Strassenbahnbereich bzw. über Bahnübergänge
	<p>Die erforderliche Zustimmung wird vom Fahrdienstleiter unabhängig der Anzeige der Strassenbahnsignale erteilt.</p> <p>Bei Rangierbewegungen im Bahnhof (exkl. Lenzburg) und auf die Strecke sind alle Bahnübergangs- bzw. Verkehrsregelungsanlagen als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten. Kann der Rangierleiter durch das <i>Fahrt</i> zeigende Strassenbahnsignal feststellen, dass die Bahnübergangs- oder Verkehrsregelungsanlage eingeschaltet ist, darf der Bahnübergang mit <i>Fahrt auf Sicht</i> gemäss FDV R 300.4, Ziffer 2.7.1, befahren werden.</p>
5.1.3	Einreihung der Triebfahrzeuge
	Waldibrücke (inkl.) – Lenzburg (inkl.) Zulässig sind maximal zwei arbeitende Triebfahrzeuge an einer Stelle.
5.1.4	Streckeneinschränkungen (Profil)
	Waldibrücke (exkl.) – Lenzburg Gleis 7 Das Profil EBV O1 muss eingehalten werden. Fahrzeuge, welche das spezielle Profil SEETAL einhalten (z.B. RABe 520), sind ohne Einschränkungen zugelassen. Fahrzeuge, welche das spezielle Profil SEETAL nicht einhalten, verkehren mit v_{max} 40 km/h. Im Strassenbahnbereich gilt v_{max} gemäss Ziffer 6.4.4 (v_{max} im Strassenbahnbereich). Im Personenverkehr dürfen nur Fahrzeuge ohne öfFnungsfähige Fenster verkehren. Das Hinauslehnen und die Fahrt auf Trittbrettern sind verboten. Gelegentliche Fahrten mit historischen Fahrzeugen sind möglich, wenn das EVU in seinen Betriebsvorschriften geeignete Massnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs festlegt.
6.3	Abfahrt
	Abfahrprozess beim Strassenbahnsignal Bei der Abfahrt gilt die durch das Strassenbahnsignal signalisierte <i>Fahrt</i> bis zum nächsten Strassenbahnsignal bzw. zum Ausfahrtsignal. Bei fehlender Sicht auf das Ausfahrtsignal oder bei <i>Halt</i> zeigendem Ausfahrtsignal gilt das <i>Fahrt</i> zeigende Strassenbahnsignal als Zustimmung zur Fahrt. Am Ausfahrtsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten. Abfahrprozess bei Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel <ul style="list-style-type: none"> • Der Lokführer meldet sich rechtzeitig unter Angabe des Abfahrgleises beim Fahrdienstleiter. • Nach Einstellen der Fahrstrasse bestätigt der Fahrdienstleiter dem betreffenden Lokführer quittungspflichtig, dass die Fahrstrasse eingestellt ist. • Der Lokführer darf abfahren, sofern alle Bedingungen für die Abfahrt erfüllt sind.
6.4.4	v_{max} im Strassenbahnbereich
	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> : <ul style="list-style-type: none"> • v_{max} 40 km/h für die mit RABe 520 geführten Fahrten • v_{max} 10 km/h für alle anderen Fahrzeuge.

6.5.2	Halteort
	<ul style="list-style-type: none"> • RABe 520: Bei der Zuglängentafel. Wo diese fehlt, Ende Perron. • Übrige Formationen / Züge: ca. 10 m vor Ende Perron. Damit wird der Standort der Balisen-gruppe 13 m vor dem Perronende berücksichtigt.
6.5.4	Einfahrt in ein besetztes Gleis in den Bahnhöfen von Waldibrücke (inkl.) bis Lenzburg (exkl.)
	<p>Wo die besetzte Einfahrt nicht mittels Besetzt-signal angeordnet werden kann, können die in der 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 <i>Befehl 5</i>.</p>
9	Störungen
	<p>Grundsatz für die Strecke Eschenbach – Lenzburg</p> <p>In folgenden Fällen sind die Bahnübergangs- bzw. Verkehrsregelungsanlagen als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignalen • bei Vorbeifahrt an <i>Halt</i>, <i>Vorsicht</i> oder <i>Ausser Betrieb</i> zeigenden Strassenbahnsignalen • bei einem Halt oder einer durchschnittlichen $v_{max} < 30$ km/h zwischen Deckungssignal bzw. Merktafel für Streckengerät der Zugbeeinflussung und Bahnübergangsanlage • bei Rangierbewegungen (siehe auch Ziffer 4.2.7).
9.7.2	Strassenbahnsignal bleibt auf <i>Halt</i>
	<p>Strassenbahnsignal mit einem weissen Kreis</p> <p>Zeigt das Strassenbahnsignal mit einem weissen Kreis <i>Halt</i> oder <i>Vorsicht</i> oder ist dunkel, ist zwingend anzuhalten. Für die Weiterfahrt ist eine quittungspflichtige Verständigung des Fahrdienstleiters erforderlich.</p> <p>Diese beinhaltet nur den einwandfreien Zustand des Fahrwegs bis zum folgenden Hauptsignal.</p> <p>Strassenbahnsignal mit einem quadratischen, weissen Rand</p> <p>Zeigt das Strassenbahnsignal mit einem quadratischen, weissen Rand <i>Halt</i> oder <i>Vorsicht</i> oder ist dunkel, darf der Lokführer ohne Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis zum nächsten Strassenbahn- oder Hauptsignal fahren.</p> <p>Einleitung der Bahnphase bei der Verkehrsregelungsanlage</p> <p>Ist beim Strassenbahnsignal ein oranger Tastenkasten vorhanden, ist mit dem Vierkantschlüssel die Bahnphase der Verkehrsregelungsanlage einzuleiten.</p>