

Regelwerkversion Gültig ab	1-0 14.12.2025	Vertraulichkeitsklassifikation Eigner Betroffene Prozesse Verfügbare Sprachen	intern I-FUB E, F DE, FR, IT
Betroffene Divisionen / Bereiche	Infrastruktur, PP Personenverkehr, Immobilien, Fachführungen und Konzerngesellschaften		
Spezifische Empfänger / Verteiler	EVU Lokführer und Leitung / LIDI-R: I-30002, A20		
Ersatz für	I-30121 und gemäss Aufgehobene Dokumente		
Zuordnung	EBV		
Hauptgruppe BVI	D		

Lokale Bestimmungen Infrastrukturbetreiber (LB ISB)

Erarbeitet mit:

	 Chemins de fer du Jura	
	 SÜDOSTBAHN	
		
 transports publics neuchâtelois		

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

Inhalt

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

Aufgehobene Dokumente

ISB	Nummer	Titel	Überführt in
BLS	I-62068	Anpassungen I-30121, Bahnhöfe Hasle-Rüegsau und Steffisburg	I-30002
BLS	I-62073	Anpassungen I-30121, Bahnhöfe Gettnau und Zell	I-30002
SBB	I-FUB 08/25	Anpassungen I-30121 (Knoten BS, Bern, Bülach, Sion, Grenzbahnhof Vallorbe)	I-30002

Änderungsverzeichnis

Mit der Version 1-0 werden folgende wesentlichen Änderungen gegenüber I-30121 eingeführt (Anpassungen im redaktionellen Bereich werden nicht erwähnt):

Seite	Änderung
Diverse	FDV, I-30111 etc. durch I-30001 bzw. Schweizer Regelwerk ersetzt
Diverse GV	Alle ausländischen Signale wurden ins I-30001, 300.2, Anlage 4 überführt
Diverse GV	Ereignismanagement Textanpassungen
Diverse GV	Bremsvorschriften in Verantwortung EVU – daher gelöscht
Diverse	Abweichungen vom normalen Halteort: Vereinheitlichung der Texte
Diverse	neuer Titel: Neigung von Gleisen (anstelle Abstellen von Fahrzeugen)
Diverse	Rampengleise gelöscht – wird via I-30001 und aS (aussergewöhnliche Sendungen) sichergestellt bzw. in ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge überführt. An folgenden Bahnhöfen ist das Befahren von Rampengleisen für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge explizit verboten: Goppenstein, Hohtenn, Kandersteg, Oberburg und Schwarzenbach
Diverse	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge: Einschränkungen gelöscht, welche aufgrund BAV-Auflagen nötig sind. Neu ist im I-30001 eine neue generelle Formulierung aufgeführt. Die Angaben zu den Perronnutzlängen und allfälligen Nutzungseinschränkungen sind auf dem Bahnhofportal und RCS-D (Bahnhofinfo, Reiter «Nutzbare Perronlängen») ersichtlich
Diverse	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeug: präzisiert, dass bei Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB auch andere EVU die Fahrten ausführen können
BR-DO RZO-LI	«ETCS Level 1 LS: italienische Ausprägung»: Die Distanz bei Fahrt in der Funktion «Override EOA» wurde von 100 m auf 50 m geändert
BS	R Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen: Überführung aus I-FUB 08/25 Basel SBB PB: Z Zugbeeinflussung: gelöscht (Signum rückgebaut und die Eurobalisen haben eine Softwareupdate erhalten) Basel SBB RB: Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse: Liste ergänzt
CHI	Profil EBV O2 und Streckencode: Gleise 223, 232, 241 und 551 gelöscht, Gleise rückgebaut
VAL	ZR Stromsystem: umschaltbare Zonen und Z Statische Transition: Überführung aus I-FUB 08/25 Z Abweichungen vom normalen Halteort: neuer Eintrag Gleis A6
A Arth-Goldau	Neuer Eintrag: Abweichungen vom normalen Halteort
B Bern Bern Weiherm. Bex Biel Prod.Ost Bülach	R Profil EBV O2: Überführung aus I-FUB 08/25 R Profil EBV O2: neue Gleisbezeichnungen R Profil EBV O2: Neuer Eintrag R Stellwerkbediengrenze: wird gelöscht – ist im Bahnhofportal R Profil EBV O2: Überführung aus I-FUB 08/25
F Frick	R Profil EBV O2: Neuer Eintrag

G Gänsbrunnen Gettnau	Eintrag gelöscht, Gleis abgebrochen Neuer Eintrag: Überführung aus I-62073
H Hasle-Rüegsau	Fdl: Nutzungseinschränkung Gleis 2: Überführung aus I-62068
L Le Locle	Eintrag gelöscht: die Weiche 13 wurde ausgebaut
M Martigny	Neuer Eintrag: R Rangierbewegungen von / nach Gleis 83
N Neuchâtel Niederglatt	Z Abweichung vom normalen Halteort: neu von St-Blaise / -Lac Neuer Eintrag: R Profil EBV O2
O Oberdorf	Einträge gelöscht, Gleis abgebrochen
S Samstagern Schmitten Steffisburg St-Maurice	Anpassung Eintrag R Senksignal Gleis 30 R Profil EBV O2: Neuer Eintrag Überführung aus I-62068 R Profil EBV O2: Gleis 5 ergänzt
Z Zell	Neuer Eintrag: Überführung aus I-62073
Strecken Schaffhausen – Feuerthalen	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge: infolge Sanierung der Rheinbrücke gelten während der Sanierung spezielle Massnahmen
Spurwechsel Pardorea-Faido	Eintrag gelöscht. Verkehrsbeschränkungen nicht mehr gültig
ETCS-Strecken 211/a 221	Überführung aus I-30111: Ziffer 300.6 1.1.4 Auflösen von Fahrstrassen im Übergangsbereich ETCS Level 0/1 – Level 2 R Profil EBV O2: Überführung aus I-FUB 08/25
391	5.1.3: Ziffer gelöscht – ins I-30001 überführt
531b / 533 / 541c /542	Ziffer 300.9 2.3 EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört Erhaltungsbetrieb: Text ergänzt mit dem Verweis auf den Prozess in I-50197
533/541c/542	Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen beim Einleiten von «Reversing»: Ziffer gelöscht, das System löscht die vorgängige Vorwärtsfahrstrassen automatisch aus
541c/542	Anlage 1, Grundsatz und Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Einleiten «Reversing»: Text angepasst mit ...gültig bis 28.11.2026/gültig ab 29.11.2026
541c/542	Ziffer 300.9 14 Text angepasst: Weiterfahrt der Züge bei Evakuierung des CBT: keine Einschränkungen mehr auf die Strecke RIB-TAV

1. Allgemeines

1.1. Ausgangslage, Ziele

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

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

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

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

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

1.3. Übergeordnete und zugehörige Dokumente

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

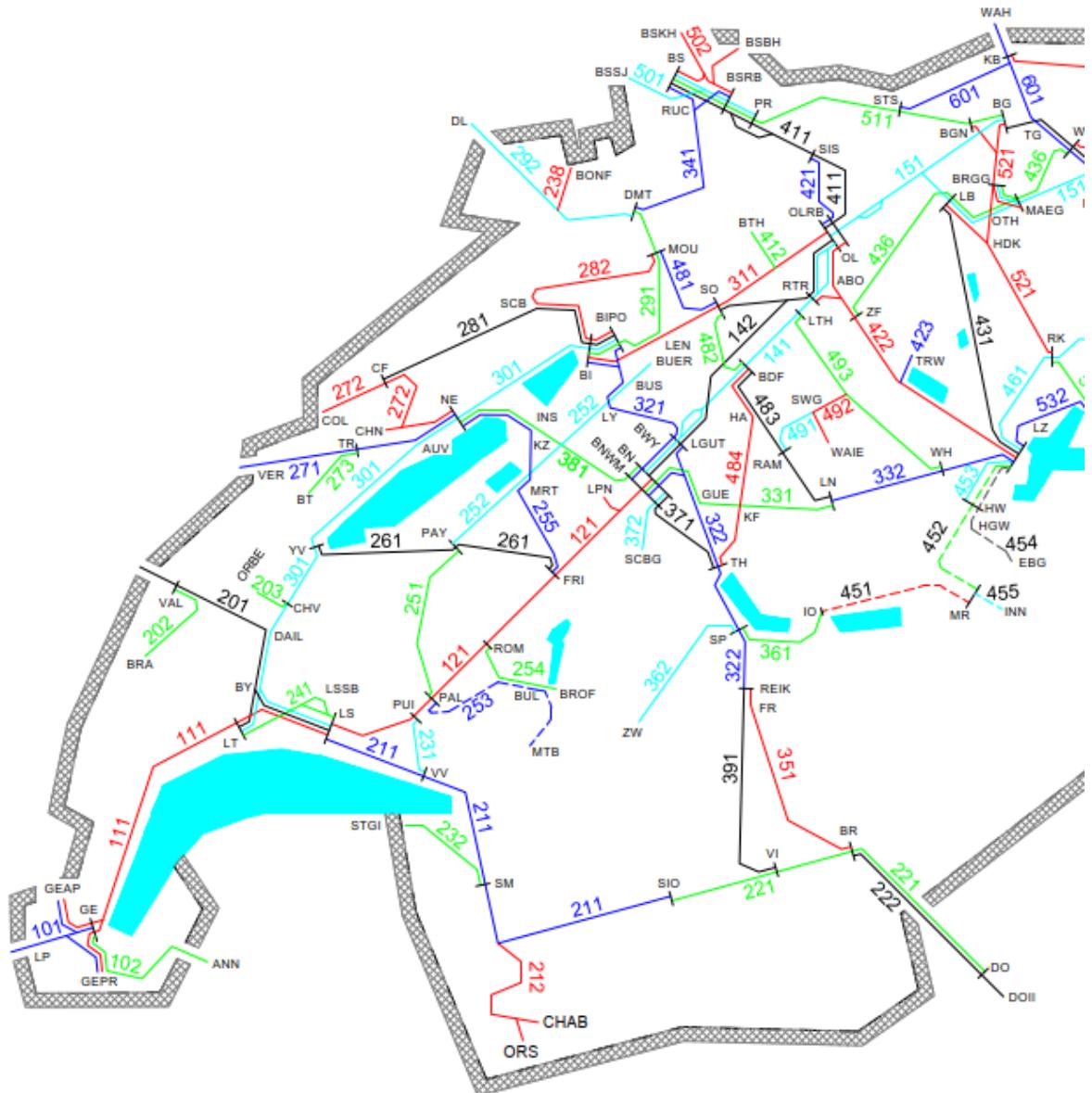
1.4. Begriffe und Definitionen

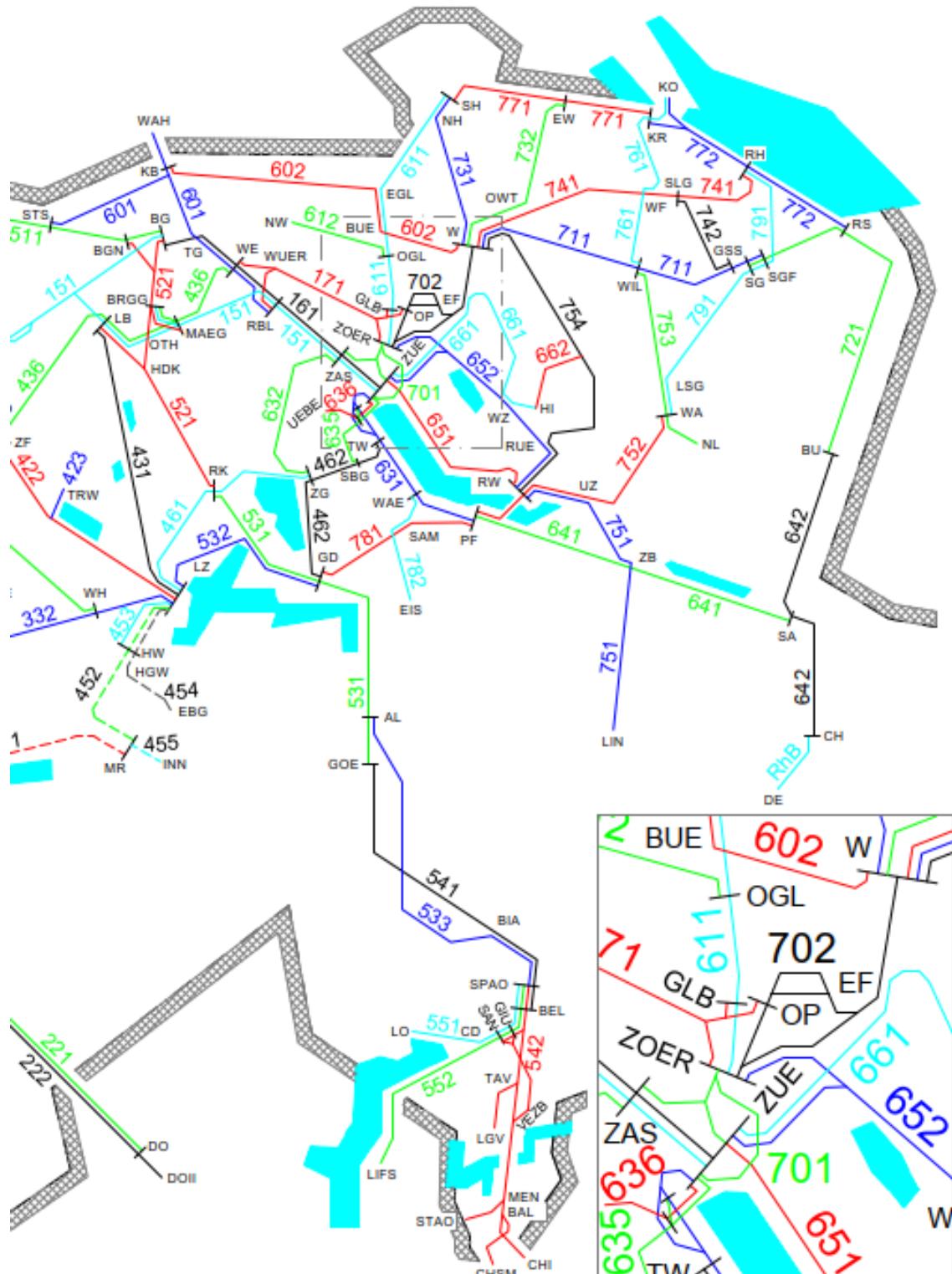
ZR	Bestimmungen für Zugfahrten und Rangierbewegungen
Z	Bestimmungen für Zugfahrten
R	Bestimmungen für Rangierbewegungen
GV	Bestimmungen im Grenzverkehr (Schweizer Regelwerk = I-30001)
Fdl	Bestimmungen für Fahrdienstleiter
300.1 1.2	Zugehörigkeit gemäss I-30001 (z.B. 300.1, Ziffer 1.2)

2. Struktur

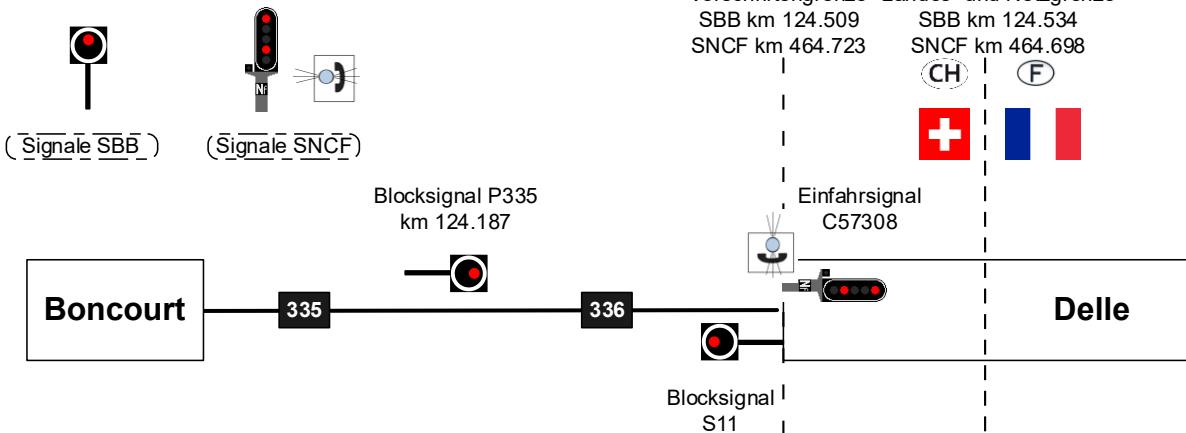
Nr.	Name	Sprache		
		D	F	I
BCT	Grenzbahnhof Boncourt	X	X	X
BR-DO	Brig – Grenzbahnhof Domodossola	X	X	X
BS	Grenzbahnhof und Knoten Basel	X	X	X
BU	Grenzbahnhof Buchs SG	X	X	X
CHI	Grenzbahnhof Chiasso	X	X	X
COL	Grenzbahnhof Le Locle Col-des-Roches	X	X	X
GE	Grenzbahnhof und Knoten Genève	X	X	X
KB	Grenzbahnhof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

3. Übersicht Streckentabellen





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

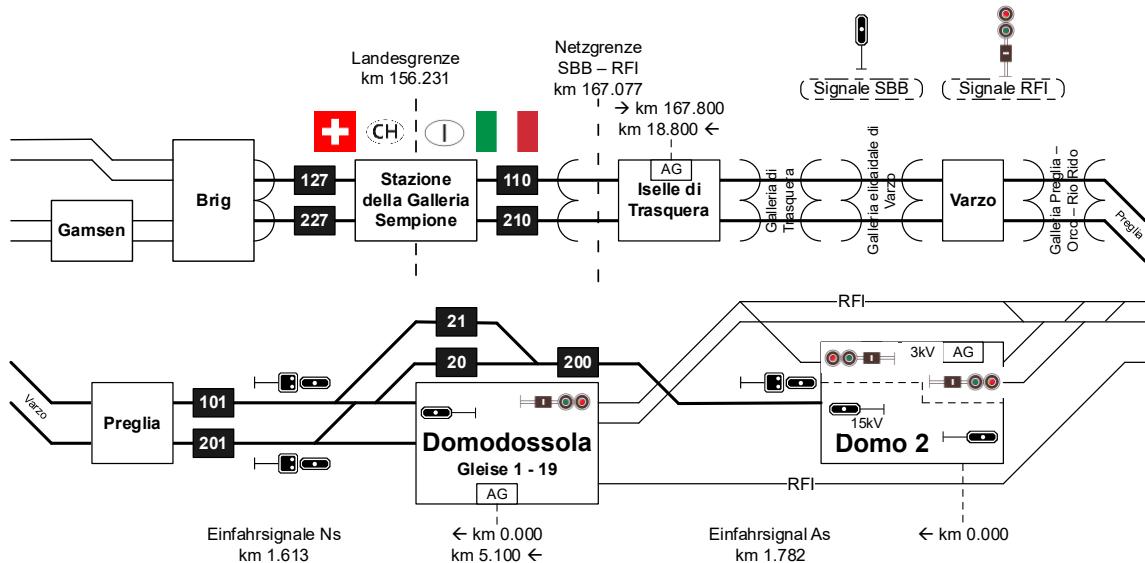
Boncourt		292
GV	Bereich	 <p>Vorschriftengrenze SBB km 124.509 SNCF km 464.723</p> <p>Landes- und Netzgrenze SBB km 124.534 SNCF km 464.698</p> <p>CH F</p> <p>Einfahrtsignal C57308</p> <p>Boncourt</p> <p>335</p> <p>336</p> <p>Delle</p> <p>Blocksignal I S11</p>
GV	Grundsatz	<p>Bis zum Einfahrtsignal C57308 (Richtung Delle) bzw. ab Blocksignal S11 (Richtung Boncourt) gilt das Schweizer Regelwerk. Ab bzw. bis zu diesen Signalen gelten die französischen Vorschriften.</p>
GV	Ereignismanagement	<p>Zwischen Boncourt und Delle wird das Ereignismanagement wie folgt wahrgenommen:</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 EL Bahn der SBB zur Seite steht. Nach der Landesgrenze Richtung Delle: durch die SNCF. <p>Bleibt ein Zug genau auf der Vorschriftengrenze (km 124.509) stecken, kommen folgende Grundsätze zur Anwendung:</p> <p>Hilfeleistung:</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften zum Überführen des hilfeleistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs sind jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Abholen eines steckengebliebenen Zuges:</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften sind jene des Bestimmungsgebiets in dessen Richtung der steckengebliebene Zug abgeholt wird.</p>
GV	ETCS Level 1 LS: Transition	<p>Delle – Boncourt:</p> <p>Manueller Wechsel nach ETCS Level 1 vor dem Ausfahrtsignal Delle Richtung CH.</p> <p>Delle – Belfort:</p> <p>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 Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben.• Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschriftenbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.
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 Fahrdienstleiters («AC») Delle dem Lokführer die Zustimmung mit <i>Befehl 1</i> gemäss Schweizer Regelwerk.</p>

Brig – Domodossola / Domo 2

222

GV Bereich



GV Grundsatz

Es gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk. Die Signale für die ganze Strecke bis Domodossola / Domo 2 sind schweizerischer Bauart.

Die Netzgrenze SBB – RFI (Rete ferroviaria italiana) befindet sich nach dem Simplon-Tunnelportal Süd im Bahnhof Iselle di Trasquera bei km 167.077 (Nordportal Galleria Iselle).

Zwischen Iselle di Trasquera und Domodossola / Domo 2

Alle Rangiersignale und «Signale für Arbeiten im Gleisbereich» sind italienischer Bauart.

Alle Langsamfahrsignale sowie Zugvorbereitungs- und Bremssignale sind schweizerischer Bauart.

GV Ereignismanagement CH

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

GV Ereignismanagement I

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

GV Ereignismanagement EVU

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

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

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

	Brig – Iselle di Trasquera	222
ZR	<p>Selbstrettung Simplontunnel</p> <p>Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30001:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehender, beleuchteter Handlauf • Gehweg • Fluchtweg markiert, im Ereignisfall sind die Fluchtwege zu den Querschlägen grün beleuchtet • Alarmeinheit mit Orientierungsleuchte und Nottaster ca. alle 100 Meter • Alle 50 m Nische für 5 Personen mit Beleuchtung • Nummerierter Querschlag zu anderer Röhre mit Telefon und überwachten Schiebetoren ca. alle 400 - 600 m 	

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

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

R	Radius Ablaufberg Gleis 645	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	600 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 600 m beträgt.
R	Rangierbewegungen mit Fahrzeugen gemäss Profil EBV O2	
	Bei nachfolgenden Rangierfahrstrassen ohne Richtungsänderung kann entgegen I-30001 auf die zusätzliche Verständigung des Fahrdienstleiters verzichtet werden.	
	Startgleis	Zielgleis (oder umgekehrt)
	1 – 9	454 - 456, 471 - 478, 511 – 515
R	v_{max}	
	In den Gleisen 439, 449 und 499 gilt v_{max} 10 km/h.	

Domodossola / Domo 2**222**

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

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

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 gemäss I-30001 ausgeführt und vom Rangierleiter 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 gemäss I-30001 ausgeführt und vom Rangierleiter geleitet.
Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.

Varzo

222

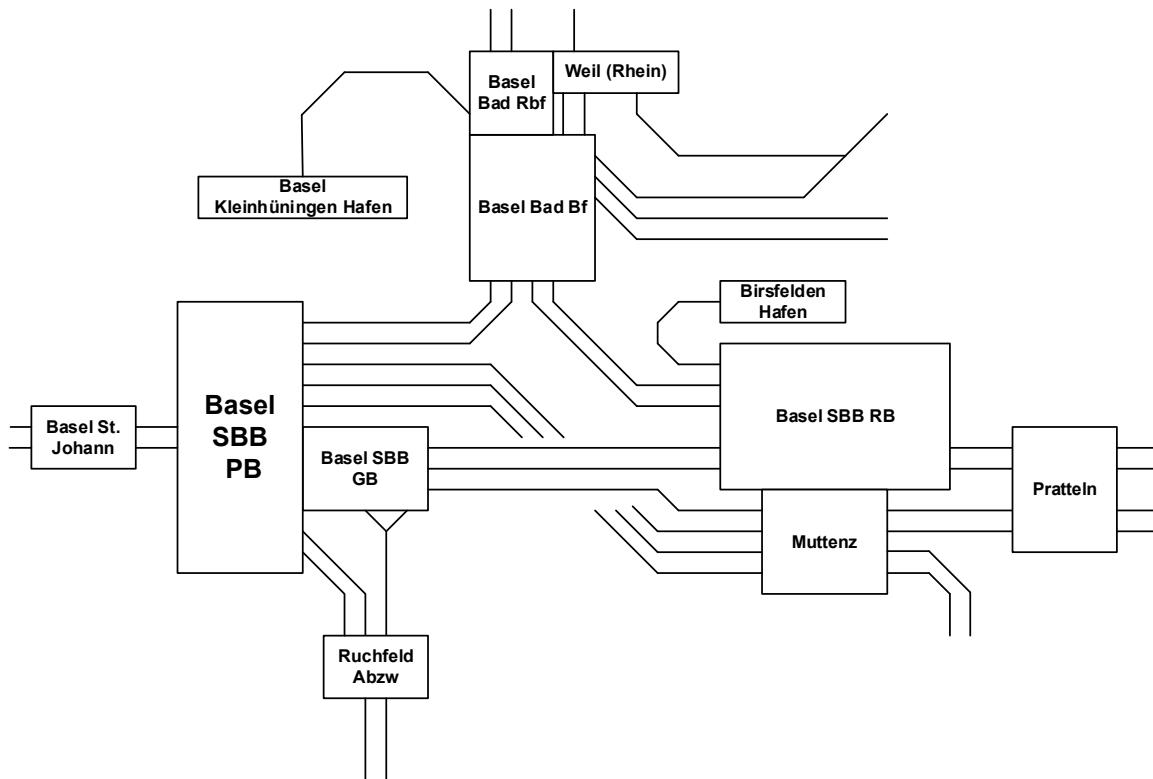
R Grundsatz

Die Rangierbewegungen werden gemäss I-30001 ausgeführt und vom Rangierleiter geleitet.
Das Abstossen von Fahrzeugen ist verboten.

Knoten Basel

341 411 501 502 511

ZR | Bereich



R | Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen

Zwischen Basel SBB PB – GB und zwischen Basel SBB RB – Muttenz / Pratteln ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofsgelände ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

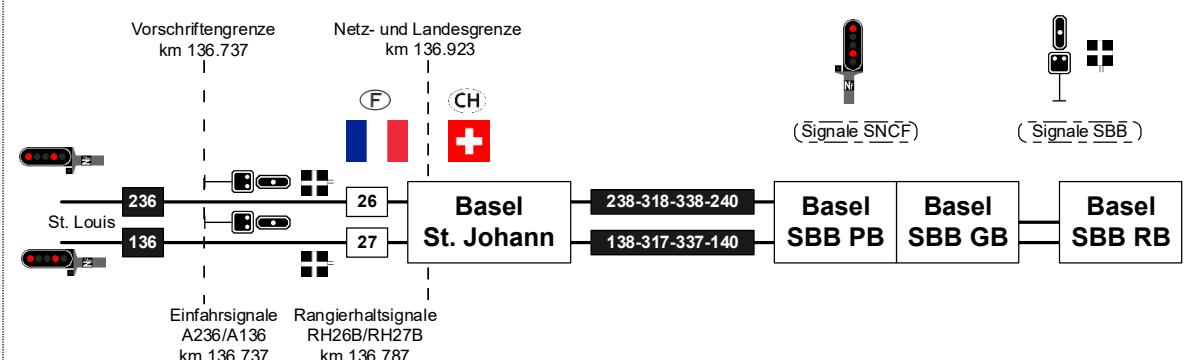
Basel SBB PB – Basel St. Johann

501

ZR | Zulassung von Fahrzeugen

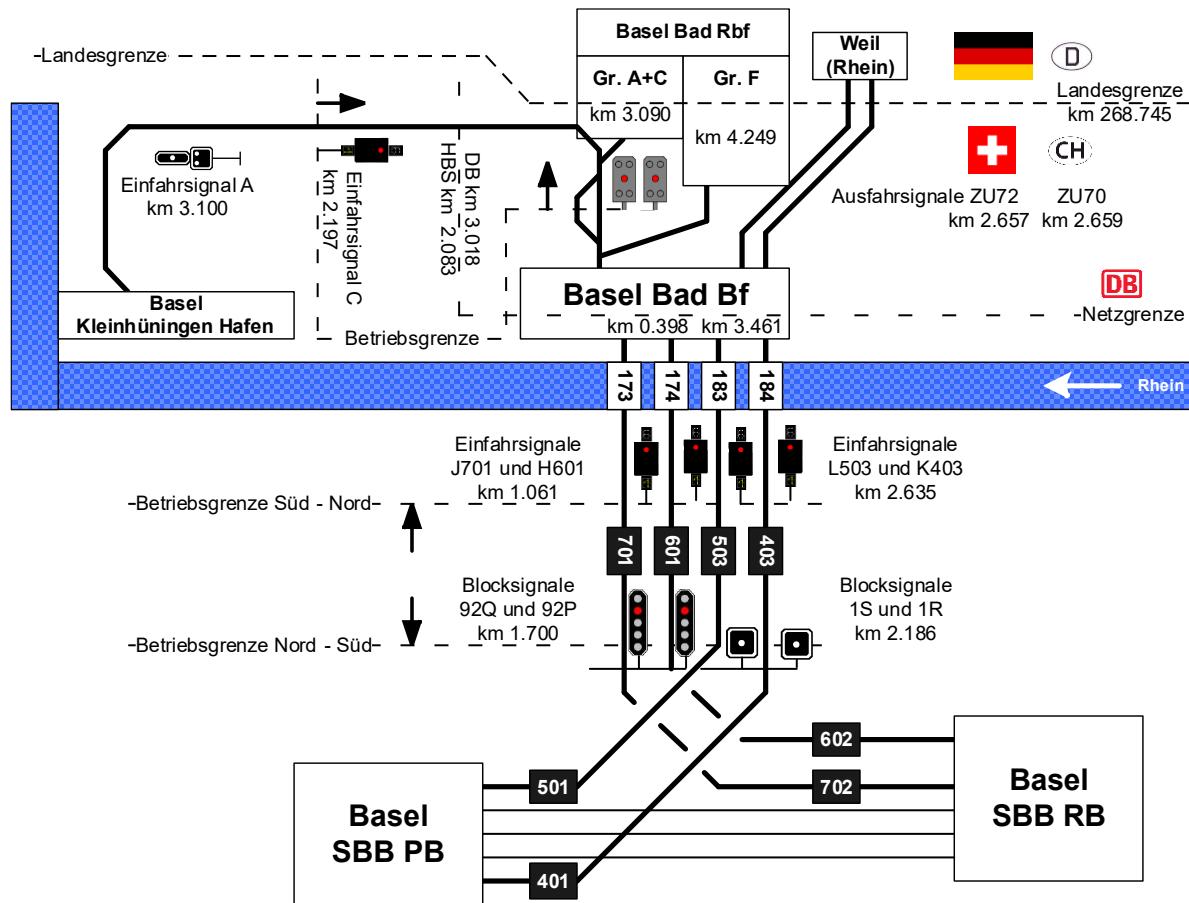
Auf der Strecke (inkl. Bahnhöfe) Basel SBB PB – Basel St. Johann sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:

- Triebzüge der Bauart TGV 2N2.

Bereich CH - F	
	 <p>Vorschriftengrenze km 136.737</p> <p>Netz- und Landesgrenze km 136.923</p> <p>(F) (CH)</p> <p>Einfahrsignale A236/A136 km 136.737</p> <p>Rangierhaltsignale RH26B/RH27B km 136.787</p> <p>(Signale SNCF) (Signale SBB)</p> <p>St. Louis 236 136 26 27</p> <p>Basel St. Johann</p> <p>238-318-338-240 138-317-337-140</p> <p>Basel SBB PB Basel SBB GB Basel SBB RB</p>
GV	<p>Grundsatz</p> <p>Das Schweizer Regelwerk gilt bis zu den Einfahrsignalen A236/A136 von Basel St. Johann Seite St-Louis.</p> <p>Die französischen Vorschriften gelten ab den Einfahrsignalen A236/A136 von Basel St. Johann Seite St-Louis.</p>
GV	<p>Besondere Bestimmungen zur Vorbeifahrt an Rangierhaltsignalen RH26B und RH27B</p> <p>Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Vorbeifahrt an Rangierhaltsignalen RH26B bzw. RH27B erteilt, muss er die Erlaubnis des französischen Agent Circulation mündlich einholen.</p>
GV	<p>Sprachregelung</p> <p>Im Raum Basel gilt Deutsch als offizielle Sprache.</p> <p>Ausnahme: Um den Verkehr im Raum Basel nicht zu beeinträchtigen, dürfen Lokführer und Zugbegleiter internationaler Züge von und nach Frankreich mit dem Fahrdienstleiter in den Bahnhöfen Basel SBB PB / GB / RB auch französisch sprechen. Diese Lokführer und Zugbegleiter müssen eine Kopie des I-30001, 300.1, Ziffer 2.5.1 persönlich mitführen.</p>
GV	<p>Signalisation Langsamfahrstellen</p> <p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Basel St. Johann und St. Louis:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.
GV	<p>ETCS Level 1 LS: Transition</p> <p>Basel SBB PB – Basel St. Johann: Dynamische Transition nach ETCS Level NTC KVB vor den Signalen S318/S317 bei km 139.520.</p> <p>Basel St. Johann – Basel SBB PB: Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS bei den Ausfahrsignalen (C-Staffel) Basel St. Johann Richtung Schweiz.</p>

GV	Zugbeeinflussungssystem KVB in Basel SBB PB	
	Folgende Signale sind zusätzlich mit dem französischen Zugbeeinflussungssystem KVB (kein Zugbeeinflussungssystem «Crocodile» verbaut) ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss den Betriebsprozessen für die Nutzung des KVB in der Schweiz zu befahren:	
	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
	<p>Die Gleise G30, G31, G33 und G35 sind mit einer Prellbockabsicherung mit KVB ausgerüstet.</p> <p>Für den Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz finden an mehreren Orten in Basel SBB PB Systemwechsel Zugbeeinflussung statt (siehe separate Bedienanleitungen).</p> <p>Bei Ausfall des Systems KVB werden die Vorschriften gemäss Schweizer Regelwerk angewendet.</p>	
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
	<p>Züge Richtung Nord – Süd: Das deutsche Regelwerk gilt bis zu den SBB-Hauptsignalen 1R, 1S, 92P, 92Q, ab dort gilt das Schweizer Regelwerk.</p> <p>Züge Richtung Süd – Nord: Das Schweizer Regelwerk gilt bis zu den DB-Einfahrsignalen K403, L503, H601, J701, ab dort gilt das deutsche Regelwerk.</p> <p>Züge Basel Bad Rbf – Basel Kleinhüningen Hafen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Richtung Basel Kleinhüningen Hafen gilt bis Ausfahrsignale ZU72 und ZU70 das deutsche Regelwerk, danach das Schweizer Regelwerk. Richtung Basel Bad Rbf gilt bis Einfahrsignal C das Schweizer Regelwerk, danach das deutsche Regelwerk.

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

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

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

Basel Kleinhüningen Hafen		502				
R	Radius Ablaufberg					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radius</th><th>Das Befahren ist verboten für:</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>250 m</td><td> <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen « Fahrzeuge mit Zeichen « xxx m», bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 250 m beträgt. </td></tr> </tbody> </table>	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. 	
Radius	Das Befahren ist verboten für:					
250 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen « Fahrzeuge mit Zeichen « xxx m», bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 250 m beträgt. 					
R	Mit Hemmschuh gesicherte Fahrzeuge					
	<p>Es darf auf das Anbringen der Hemmschuhwarntafeln verzichtet werden.</p> <p>Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten.</p> <p>Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.</p>					
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m					
	<ul style="list-style-type: none"> Gleis E82: minimaler Radius = 130 m (ab Weiche 63) Gleis E22-E82: minimaler Radius = 93 m (über Weichen 157/158) Gleis Q75: minimaler Radius = 116 m (ab Weiche 257) Gleis W11: minimaler Radius = 108 m (ab Weiche 180) Gleis W13: minimaler Radius = 131 m (ab Weiche 178) 					

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

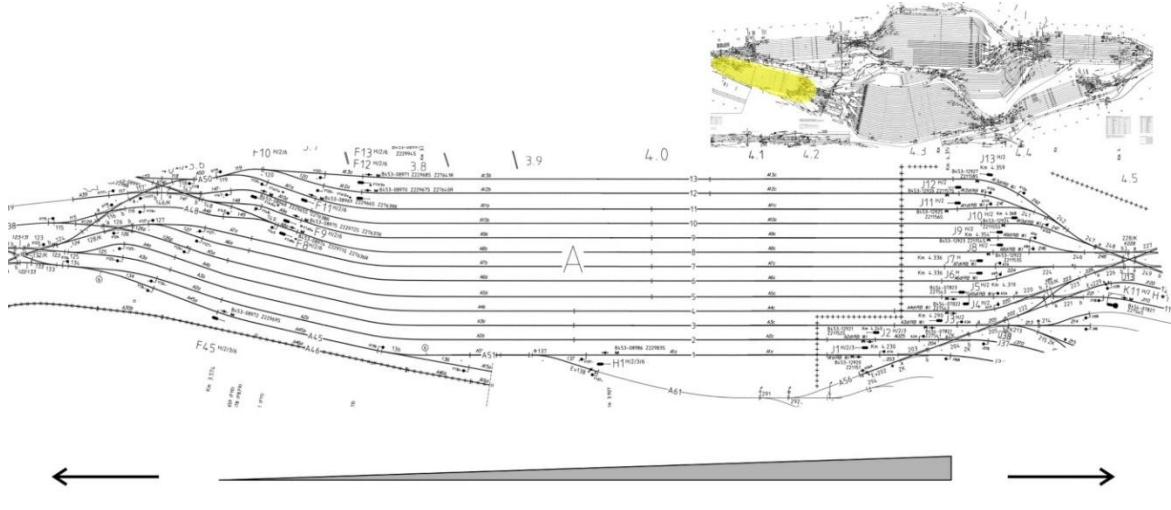
Basel SBB PB		341 411 501 502 511	
ZR	Profil EBV O2		
		Ab Erdbeergrabenbrücke Richtung Basel St. Johann sind alle Gleise für Profil EBV O2 verboten.	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Züge mit einer Länge >200 m	Gleis 1 und 2	Halteort unmittelbar vor dem Prellbock
	Züge mit einer Länge >390 m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

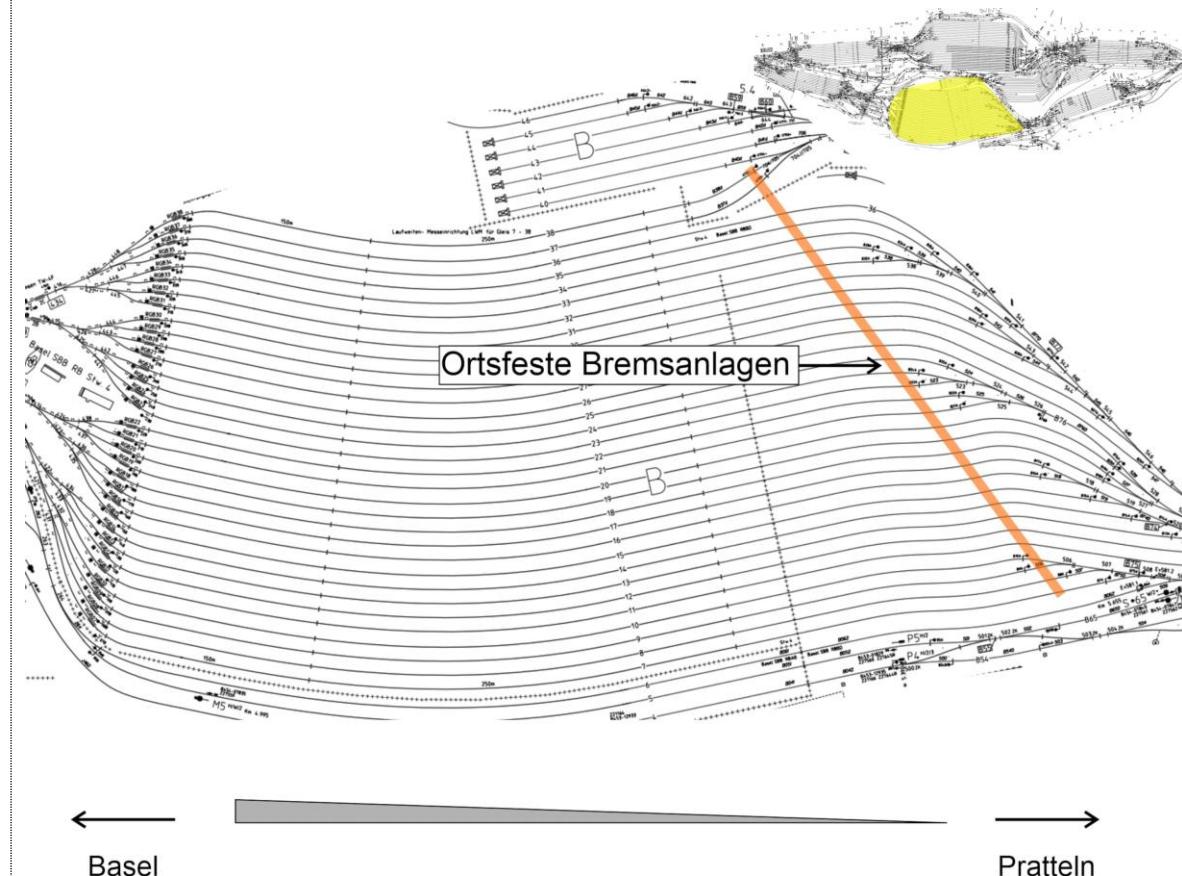
R	Profil EBV O2
	Sämtliche Nebengleise östlich der Erdbeergrabenbrücke sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen
	Rangierbewegungen aus/in Richtung Basel SBB PB bis/ab der DB-Einfahrtsignale K403 und L503 sind gemäss I-30001 durchzuführen.
R	Verlangen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

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

R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen
	Rangierbewegungen aus/in Richtung Basel SBB RB bis/ab der DB-Einfahrtsignale H601 und J701 sind gemäss I-30001 durchzuführen.
R	Radius Ablaufberg
	RB 1 Ablaufberge A62 und A63
Radius	Das Befahren ist verboten für:
300 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
	RB 2 Ablaufberge und Abrollanlage E/F
Radius	Das Befahren ist verboten für:
300 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
	Hilfsablaufberg F41
Radius	Das Befahren ist verboten für:
333 m	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit Zeichen «  » Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 333 m beträgt.
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Das Befahren der elektrodynamischen Gleisbremsen ist für Fahrzeuge nach Bezugslinie EBV U1 resp. UIC G1/GI2 verboten.
R	v_{max}
	Über die Richtungsgleisbremsen gilt v_{max} 15 km/h, bis das erste Fahrzeug die betreffende Richtungsgleisbremse befahren hat.
R	Ablaufbetrieb gegen Zugfahrstrasse
	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.

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

R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge
	<p>A-Gruppe:</p>  <p>Neigung: 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 bau-technischen Eigenschaften (z.B. Baumaschinen, Schlepplokomotive) nicht einwandfrei am vorgesehenen Ort mittels Hemmschuhen gesichert werden oder steht der westlichste Wagen im Weichenbereich, sind die Sicherungsmassnahmen gemäss I-30001 dem Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) mitzuteilen.</p> <p>Übrige Züge Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 % zu sichern. Wird das zugführende Triebfahrzeug entkuppelt, ist der Fahrdienstleiter West (051 225 03 62) zu verstündigen, dass die Sicherungsmassnahmen gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 % vollzogen wurden.</p>

B-Gruppe:**Neigung:**

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

Gleis B6:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

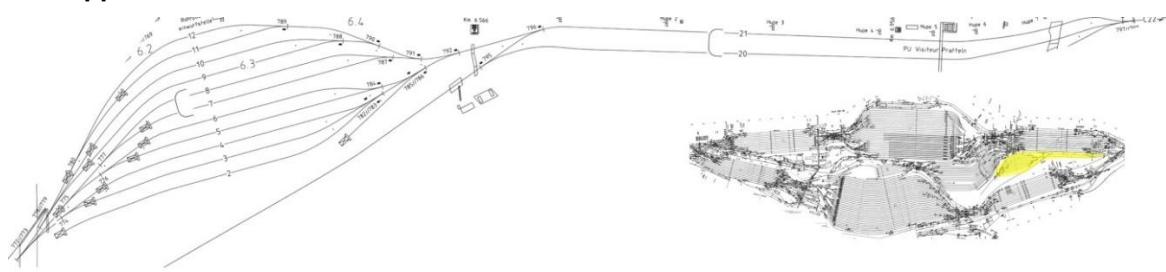
Gleise B7-B38:

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

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

Gleise B40-B45:

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

C-Gruppe:

← Basel

→ Pratteln

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

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

D-Gruppe:

← Basel

→ Pratteln

Neigung:

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

Gleis D88: 31 % (Gefälle Seite Basel).

Gleise mit ortsfester Bremsanlage:

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

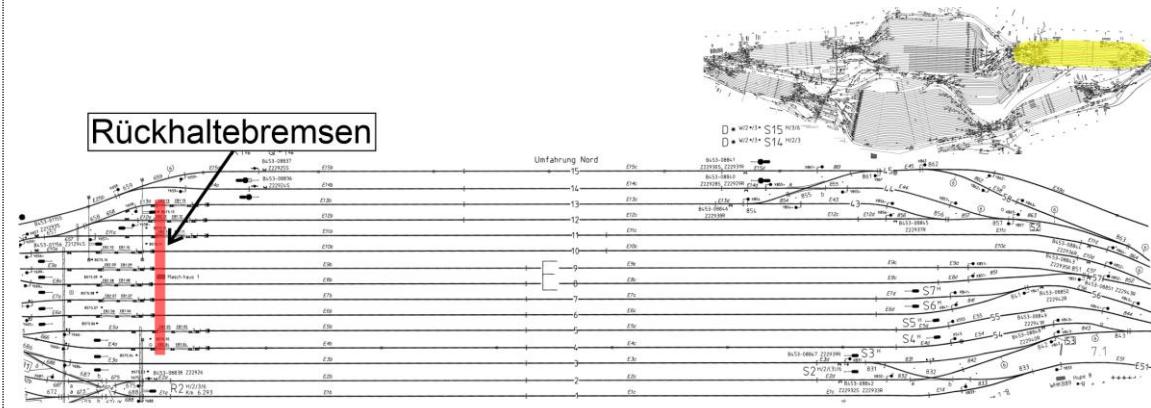
- An den zwei erstmöglichen Wagen (ein Hemmschuh pro Wagen) auf der Seite der ortsfesten Bremsanlage.

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

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

Gleise ohne ortsfeste Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

E-Gruppe:

←
Basel

→
Pratteln

Neigung:

E-Gruppe: 11 % (Gefälle Seite Basel)

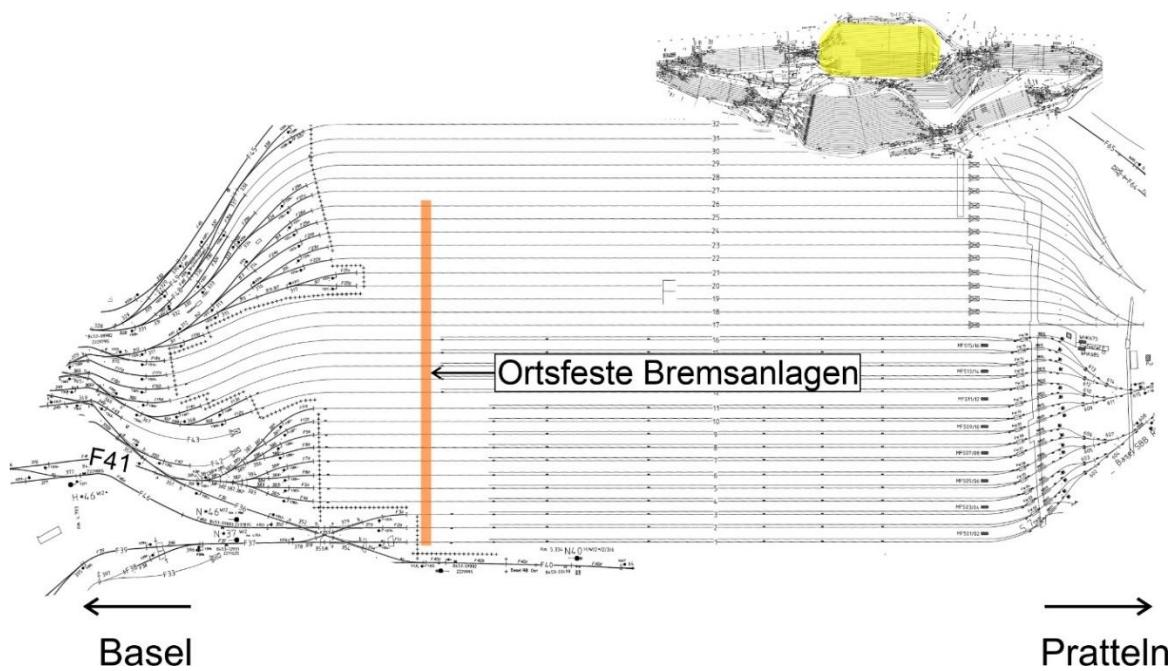
Gleise mit Rückhaltebremse:

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

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

Gleise ohne Rückhaltebremse:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

F-Gruppe:**Neigung:**

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

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

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

Gleise F1-F16:

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

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

Gleise F17-F32:

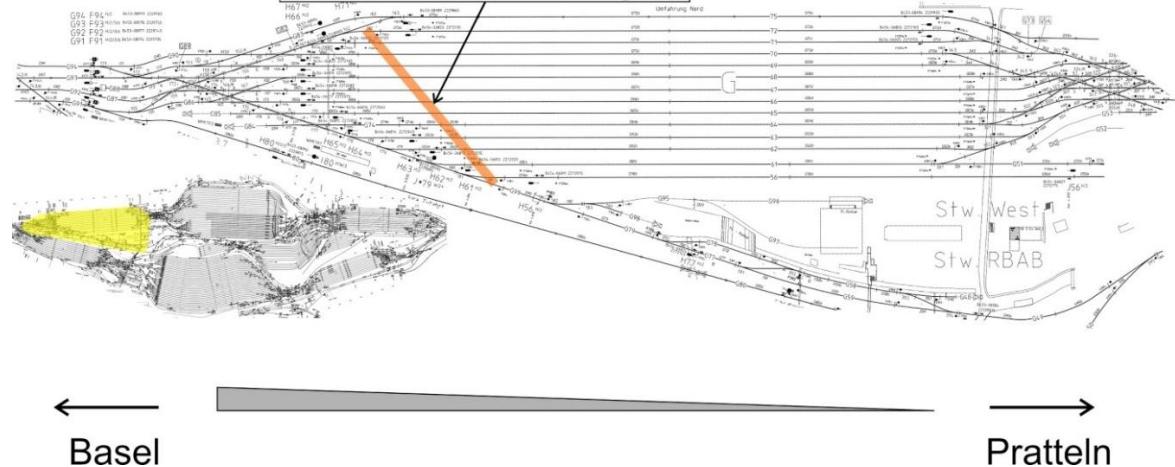
Die Fahrzeuge sind mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen am erstmöglichen Wagen Seite Basel zu sichern.

Gleis F41 (Hilfsablaufberg) Seite Basel:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

Gleis F41 (Hilfsablaufberg) Seite Pratteln:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

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

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

Gleise mit ortsfester Bremsanlage:

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

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

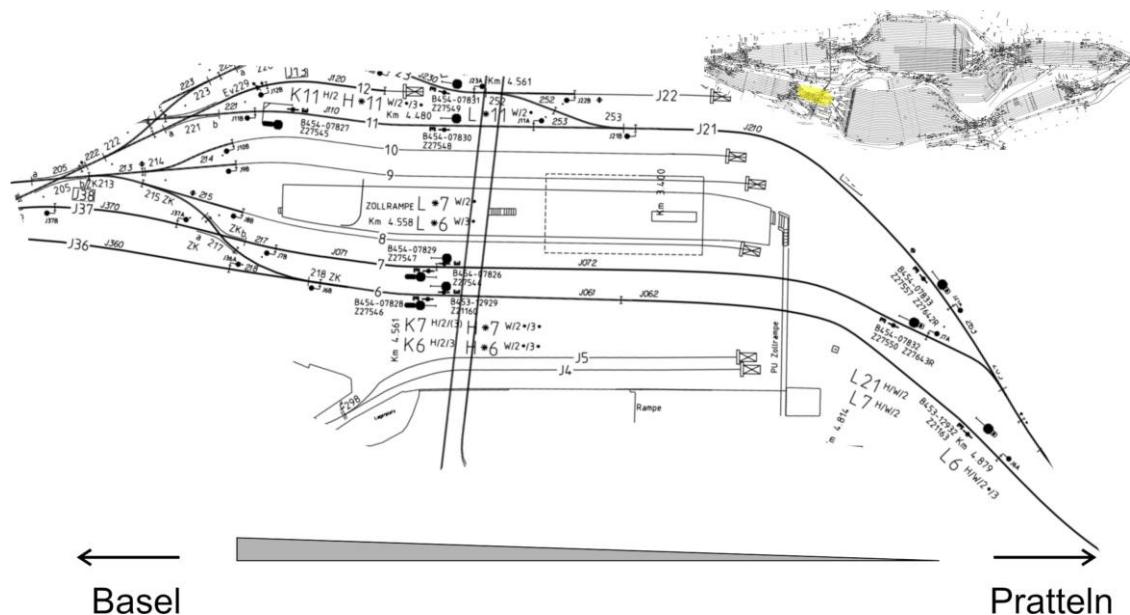
Die ISB/EVU sind für die Nachweise der erfolgten Instruktionen der Bremsanlage verantwortlich.

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

Gleise ohne ortsfeste Bremsanlage:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

J-Gruppe:



Neigung:

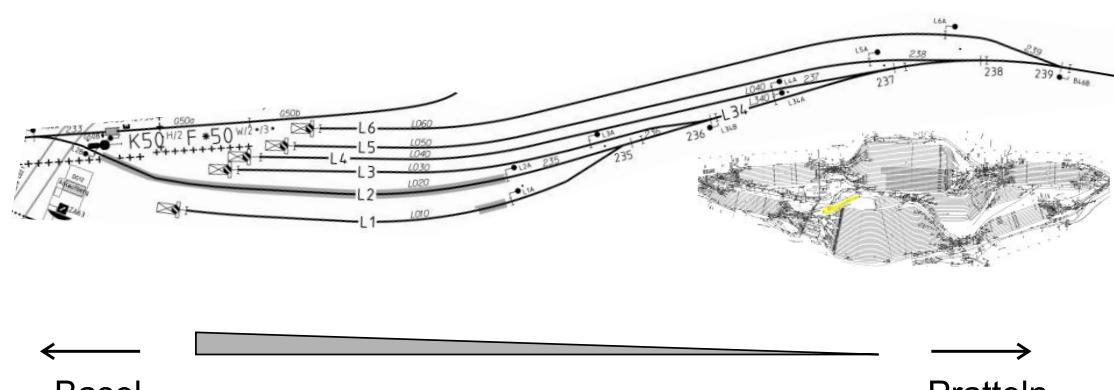
J-Gruppe: 4 % (Gefälle Seite Pratteln)

J12: 2 % (Gefälle Seite Basel)

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

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

L-Gruppe:

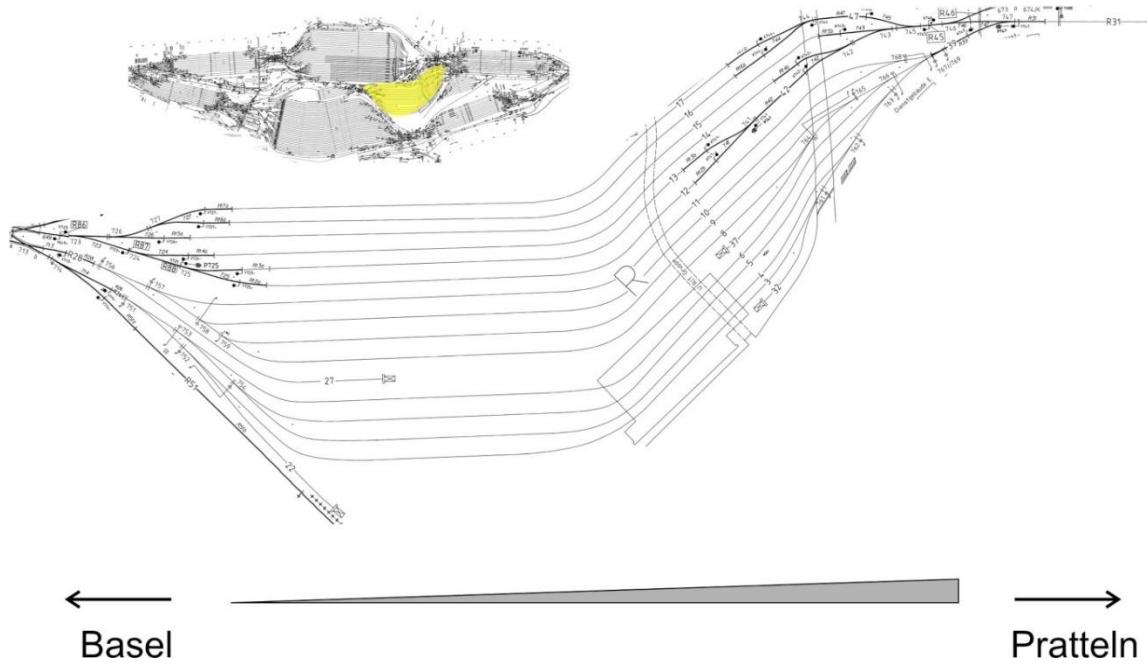


Neigung:

I 1 und I 2: 34 % (Gefälle Seite Bratteln)

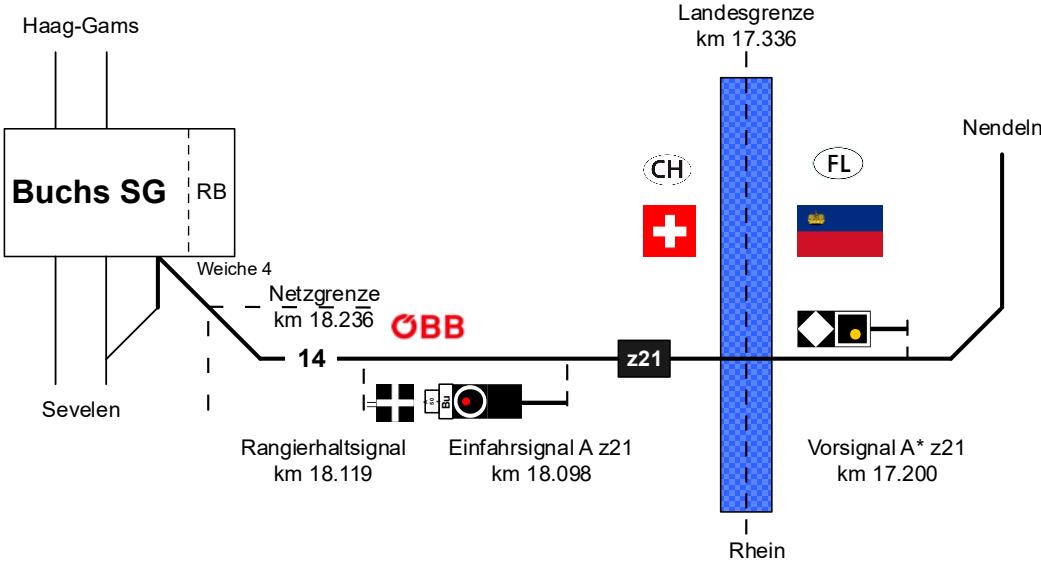
13 16:0%

Die Fahrzeuge sind gemäss L 30001 zu sichern

R-Gruppe (Gleise für Reparaturwagen):

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

Pratteln			411 501 511
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Basel	Kopfgleis 460/470	Halteort vor letztem Zwergsignal 460A
R	Dynamische Messschiene Gleis 460		
	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).		

Buchs SG		642 721
GV	Bereich	
GV Grundsatz		
<p>In Buchs SG gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk. Für das Rangieren im Bahnhof Buchs SG gilt ausschliesslich das Schweizer Regelwerk.</p> <p>Der Bahnhof ist einschliesslich der Einfahrtsignale mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk ausgerüstet.</p> <p>Zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrtsignal A z21 sind die betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG gültig.</p> <p>Bei Unterhalt auf dem ÖBB Gleis 14 innerhalb der Netzgrenze bis Weiche 4 durch ÖBB-Personal sichert der Fahrdienstleiter in Buchs SG gemäss den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 (Abkürzung ÖBB-RW 30.01) «gefährdete Rotte im Bahnhof».</p>		
GV Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)		
<p>Auf dem Gleis z21 zwischen Landesgrenze km 17.336 bis Buchs SG wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen, ab der Landesgrenze in Richtung Österreich durch die ÖBB-Infrastruktur AG.</p>		
GV Signalisation Langsamfahrstellen		
<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Buchs SG und Nendeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss der ÖBB-Infrastruktur AG) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrtsignal A z21, wird für beide Fahrtrichtungen die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG ausgerüstet, ansonsten mit SBB Signalen gemäss Schweizer Regelwerk. 		

GV	Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung													
	 <p>Begriff Das Streckengerät befindet sich nicht beim zugehörigen Hauptsignal oder es ist kein Signal vorhanden</p> <p>Bedeutung Diese Tafel richtet sich nur an Lokführer von Fahrzeugen mit aktiver PZB</p>													
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													
	<p>Für Fahrten von und nach der ÖBB-Strecke sind bei Störungen an <i>Halt</i> zeigenden Signalen folgende Verfahren zulässig:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fall</th> <th>Vorschrift</th> <th>Befehl an Lokführer¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hilfssignal</td> <td>Schweizer Regelwerk</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal</td> <td>Schweizer Regelwerk</td> <td>ÖBB-RW 30.01</td> </tr> <tr> <td>Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal</td> <td>Schweizer Regelwerk bis Einfahrtsignal A z21/ ÖBB-RW 30.01</td> <td>ÖBB-RW 30.01</td> </tr> </tbody> </table>		Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer ¹	Hilfssignal	Schweizer Regelwerk	-	Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizer Regelwerk	ÖBB-RW 30.01	Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal	Schweizer Regelwerk bis Einfahrtsignal A z21/ ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01
Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer ¹												
Hilfssignal	Schweizer Regelwerk	-												
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizer Regelwerk	ÖBB-RW 30.01												
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal	Schweizer Regelwerk bis Einfahrtsignal A z21/ ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01												
	<p>¹ Es ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren:</p> <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													
	<p>(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.</p> <p>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.</p>													
GV	Zugbeeinflussungssystem PZB													
	Bei Ausfall des Systems PZB gilt das Schweizer Regelwerk.													
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung													
	Für Ausfahrten ab Buchs RB nach Haag können die Minisignale G102-G108 und G201-G208 keinen Fahrbegriff zeigen. Der Lokführer meldet seine Abfahrbereitschaft dem Fahrdienstleiter. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierbewegung bis zum Gleisabschnittsignal J153.													

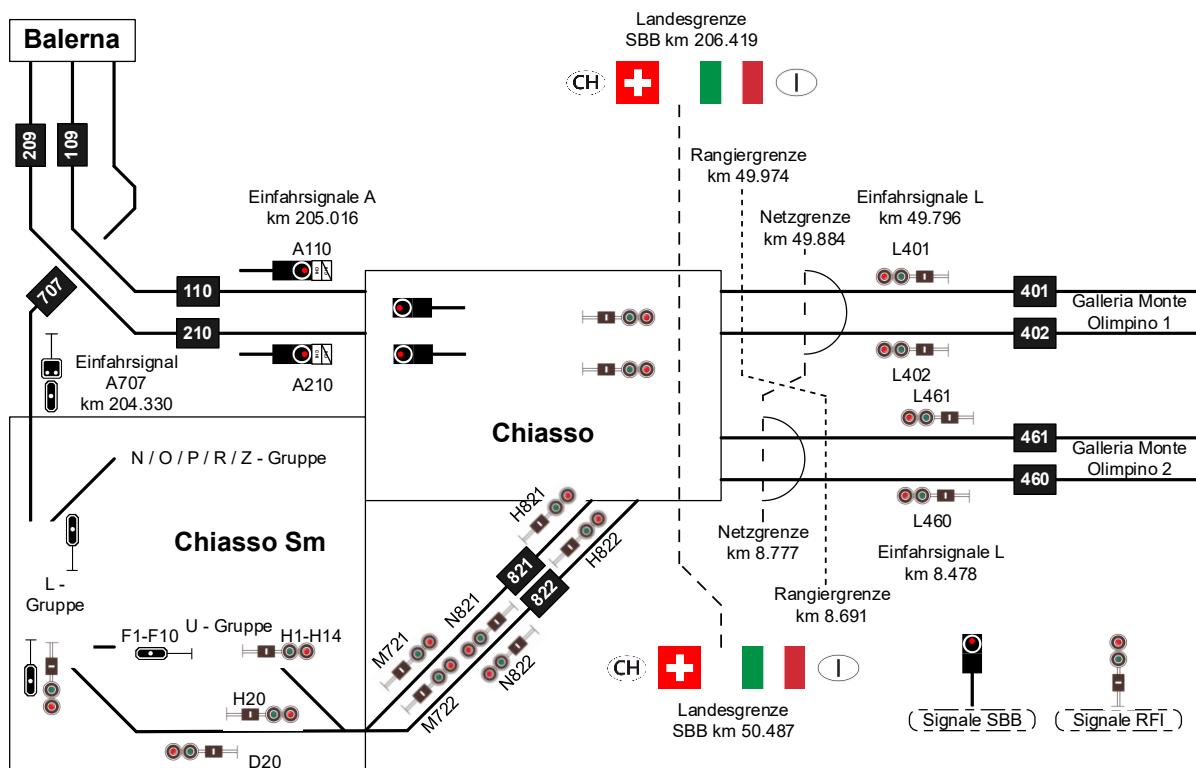
Z	Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignalen	
	<p>Die von Sevelen und Nendeln auf Gleis 3 und 4 einfahrenden Züge dürfen auf Winken des Rangierers über die <i>Halt</i> zeigenden Signale E3 und E4 bis zum Rangierer vorrücken.</p> <p>Für Einfahrten von Haag nach Buchs RB endigt die Fahrstrasse beim Signal H153. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierbewegung nach Buchs RB weiter.</p>	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 813, 814, 921 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	
R	Radius Ablaufberg	
	Radius	Das Befahren ist verboten für:
	300 m	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge mit Zeichen «  » • Fahrzeuge mit Zeichen «  xxx m », bei welchen der angegebene Mindestradius mehr als 300 m beträgt.
R	Ablaufbetrieb gegen Zugfahrstrasse	
	<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit und unter den nachfolgenden aufgeführten Bedingungen, ist der Ablaufbetrieb in die Gleise 101-108/201-208 erlaubt, ohne dass der Lokführer und der Rangierleiter durch den Fahrdienstleiter verständigt werden, wenn der Ablauf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in ein besetztes Richtungsgleis führt, wo abgestellte Wagen ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert sind • in ein leeres Richtungsgleis führt • spätestens 200m vor dem Zwergsignal endet und mit bedienter Handbremse ausgeführt oder mit zwei Hemmschuhen aufgehalten wird und nach dem Stillstand ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert wird. 	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>In den Gleisen 61-71-81 sind im Normalbetrieb Rangierbewegungen verboten.</p> <p>In folgenden Fällen sind in diesen Gleisen Rangierbewegungen zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei Störungen und Ereignissen • bei Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB 	
R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge	
	<p>Gleise 102-108 und 201-208</p> <p>Neigung: 2.5 % (Gefälle Seite Sargans)</p> <p>Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.</p> <p>Übrige Gleise</p> <p>Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 % zu sichern.</p> <p>Ablaufbetrieb</p> <p><i>Langmachen und lösen</i></p> <p>Bevor die Schraubenkupplungen zwischen den einzelnen Abläufen gelockert und die Bremsen gelöst werden, ist die Sicherung gegen Entlaufen an den letzten Wagen Seite Sargans vorzunehmen.</p>	

	<p>Sicherung der Ablaufgleise Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh oder 2 Hemmschuhen zu sichern.</p> <p>Ortsfeste Bremsanlagen Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss örtlicher Anweisung zu benutzen.</p>
R	<p>v_{max}</p> <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	<p>Ablaufbetrieb: Ausführungsbestimmungen</p> <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 – Falschläfern – 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	<p>Ablaufberg: Ablauf mit bedienter Handbremse</p> <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	<p>Ablaufberg: mehrere Abläufe nacheinander ins gleiche Gleis</p> <p>Bei mehreren Abläufen nacheinander ins gleiche Richtungsgleis unterricht der Auswerfer Ablaufberg zwischen den Abläufen den Ablaufbetrieb. Nach der Bereitschaftsmeldung des Hemmschuhlegers darf der Ablaufbetrieb fortgesetzt werden.</p>

Bereich Chiasso

542

GV Bereich



GV Grundsatz

Für den Bahnhof Chiasso/Chiasso Sm gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk. Die Ein- und Ausfahrtsignale Seite Norden sind schweizerischer Bauart.

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

GV Signalisation Parkstellung

Für Fahrzeuge, die kein weisses Licht unter der Fahrleitung 3 kV zeigen können, darf die Parkstellung nicht verwendet werden, um Verwechslungen mit dem Warnsignal zu vermeiden.

GV Ereignismanagement

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

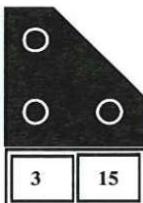
Kompetenzgrenze Netzschnittstelle SBB – RFI: Die Kompetenzgrenze für Einsätze des SBB Feuerwehr – Intervention bei Ereignissen ist beim Tunnelportal Monte Olimpino 1 RFI km 49.884 und Tunnelportal Monte Olimpino 2 RFI km 8.777 festgelegt.

GV	<h3>Grundsätze Ereignismanagement</h3>
	<p>Die SBB Feuerwehr – Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.</p> <p>Nothilfe durch SBB-LRZ oder -Hilfswagen im Katastrophenfall</p> <p>Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet SBB Feuerwehr – Intervention die nötige Unterstützung auf italienischem Staatsgebiet, nachdem Italien die Schweiz auf staatsrechtlicher Ebene um Hilfe ersucht hat. Mit dem Hilfsbegehr ist eine Legitimation des Einsatzes gegeben. Die Modalitäten des Einsatzes richten sich nach dem genannten Abkommen. Das Hilfsbegehr 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 Nothilfeeinsatz 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 Netzeleitung. Die Netzeleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Piketts von I-FUB-INT.</p> <p>Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden können und erteilt die Einsatzerlaubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die SBB Feuerwehr - Intervention.</p>
GV	<h3>ETCS Level 1 LS: Transition</h3>
	<p>Italien – Chiasso/Chiasso Sm:</p> <p>Monte Olimpino 1: dynamische Transition von ETCS Level LNTC SCMT zu ETCS Level 1 LS an den Einfahrtsignalen L401/L402 beim RFI km 49.796.</p> <p>Monte Olimpino 2: dynamische Transition von ETCS Level LNTC SCMT / ETCS Level 2 zu ETCS Level 1 LS an den Einfahrtsignalen L460/L461 beim RFI km 8.478.</p> <p>Chiasso/Chiasso Sm – Italien:</p> <p>Monte Olimpino 1: dynamische Transition von ETCS Level 1 LS zu ETCS Level 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 ETCS Level 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	<h3>Stromsystem für Rangierbewegungen</h3> <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.</p>

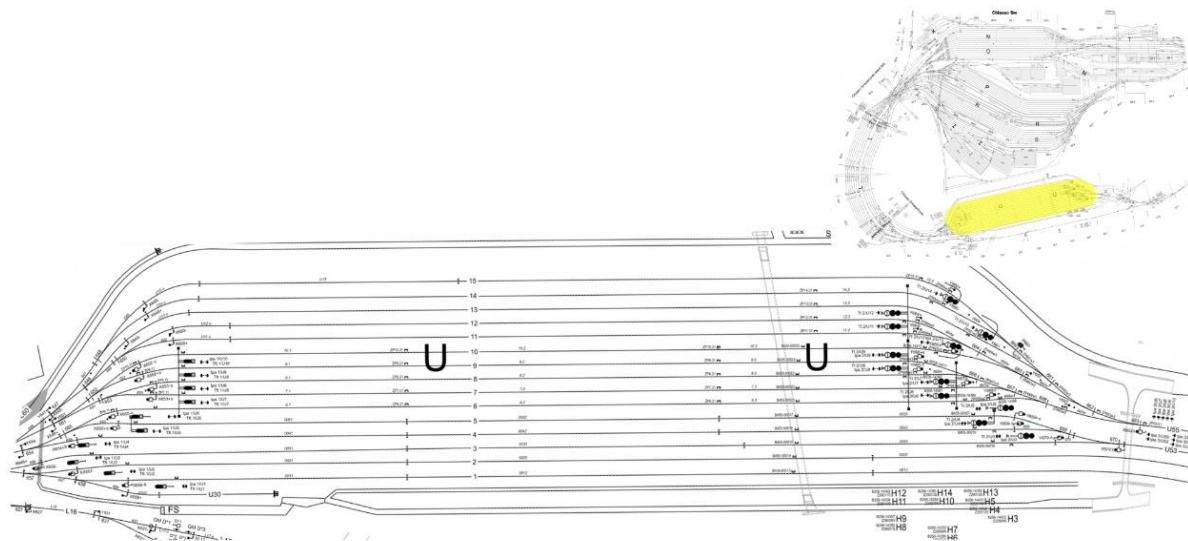
Chiasso			542										
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge												
	<p>Auf den Gleisen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 und 9 sind von Balerna her keine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güterzüge oder • Reisezüge über 460 m Länge <p>geplant.</p> <p>In Ausnahmefällen (Störungen oder Reisezüge, welche 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>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>Ausfahrsignale 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>Ausfahrsignale gemäss Schweizer Regelwerk in Richtung Balerna</td><td> <ul style="list-style-type: none"> • EuroSIGNUM/EuroZUB • ETCS Level 1 LS • SCMT-Stop </td></tr> <tr> <td>Bei Ausfall der italienischen streckenseitigen Zugbeeinflussung werden die für die entsprechende Zugfahrt gültigen RFI-Normen angewendet.</td><td></td></tr> </tbody> </table>			Signaltyp	Ausrüstung Zugbeeinflussung	Ausfahrsignale 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 	Ausfahrsignale gemäss Schweizer Regelwerk 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.	
Signaltyp	Ausrüstung Zugbeeinflussung												
Ausfahrsignale 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 												
Ausfahrsignale gemäss Schweizer Regelwerk 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												
	<p>Bei grenzüberschreitenden Reise- und Leermaterialzüge in Chiasso, erfolgt die Transition des Stromsystems dynamisch.</p>												
Z	Stromsystem: Statische Transition												
	<p>Bei grenzüberschreitenden Zügen in Chiasso, 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.</p>												

R	Rangierbewegungen mit Zweiwegfahrzeugen Gleis 720 – 724 – T3									
	<p>Die Zwergsignale 720B, 724A, 724B und T3A mit Dreieckaufsatz 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	Bestimmungen für Rangierbewegungen									
	<p>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 if in SH». Bei Fahrzeugen mit BL3 erfolgt in der Betriebsart SH eine Zwangsbremsung.</p>									
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen									
	<p>Zwischen Chiasso und Chiasso Sm ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.</p> <p>Gleis T3: Der Befehl für die Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal RHT3B wird durch den Fahrdienstleiter Chiasso Sm quittungspflichtig erteilt.</p>									
R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge									
	<p>Güterzüge</p> <p>Die Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh und zwei Feststellbremsen Seite Como (Italien) zu sichern.</p> <p>Übrige Züge und einzelne Fahrzeuge</p> <p>Die Fahrzeuge sind in den nachfolgend aufgeführten Gleisen gemäss I-30001 für das entsprechende Gefälle zu sichern:</p> <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									
	<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 «Fahrweg rechts» umstellen. Der Fahrweg muss immer von Gleis 759 – 727 eingestellt sein.</p>									
R	Profil EBV O2									
	<p>Gleise 26-30, 36, 501, 524, 530, 531, 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.</p>									
R	Streckencode									
	<p>Gleise 26-30, 36, 501, 524, 530, 531, 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.</p>									

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

Chiasso Sm		542
ZR	Zwergsignal mit Spannungsanzeige für eine umschaltbare Zone	
		<p>Begriff <i>Spannungsanzeige für eine umschaltbare Zone</i></p> <p>Bedeutung</p> <p>Mit dem Begriff <i>Fahrt</i> und <i>Fahrt mit Vorsicht</i> leuchtet diejenige Ziffer auf, die sich auf die Fahrleitungsspannung bezieht. Der Lokführer hat das Aufleuchten der Ziffern zu beachten, welche der Betriebsspannung des eigenen Triebfahrzeugs entsprechen muss.</p> <ul style="list-style-type: none"> • leuchtet Ziffer 3 auf, wird die nachfolgende Fahrstrasse mit 3 kV gespeist • leuchtet Ziffer 15 auf, wird die nachfolgende Fahrstrasse mit 15 kV gespeist
Z	Anordnungen für Züge	
	Folgende Signaltypen sind zusätzlich mit dem italienischen Zugbeeinflussungssystem SCMT ausgerüstet. Diese Signale sind gemäss dem für die jeweilige Zugfahrt gültigen Betriebsprozess zu befahren.	
	<p>Signaltyp</p> <p>Ausfahrsignale gemäss RFI-Normen Seite Italien in Richtung Monte Olimpino 1 und 2</p> <p>Alle übrigen Signale gemäss RFI-Normen</p> <p>Ausfahrsignale gemäss Schweizer Regelwerk in Richtung Balerna</p>	<p>Ausrüstung Zugbeeinflussung</p> <ul style="list-style-type: none"> • SCMT • ETCS Level 1 LS • Signum-Stop <ul style="list-style-type: none"> • SCMT • ETCS Level 1 LS <ul style="list-style-type: none"> • EuroSIGNUM/EuroZUB • ETCS Level 1 LS • SCMT-Stop
	Bei Ausfall der italienischen streckenseitigen Zugbeeinflussung werden die für die entsprechende Zugfahrt gültigen RFI-Normen angewendet.	
Z	Ankunft der Züge in der 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.</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)	
	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 Einfahrtsignalen 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 Rangierhaltsignal RHT13A wird durch den Fahrdienstleiter Chiasso quittungspflichtig erteilt.</p>	
R	Weichenstellung Gruppe Z	
	Vor dem Ausschalten des Stellwerks Z hat der Bediener des Stellwerks Z sicherzustellen, dass die Weichen 561 und 562 in Richtung Gleis Z8 gestellt sind.	
R	Weichenstellung nicht zentralisierter Bereich Chiasso – Chiasso Sm	
	Die Rangierleiter, die im nicht zentralisierten Bereich zwischen Chiasso und Chiasso Sm rangieren, müssen die Weichen 721 und 722 nach Vorbeifahrt der Rangierbewegung immer in Stellung «Fahrweg rechts» umstellen. Der Fahrweg muss immer von Gleis 759 – 727 eingestellt sein.	
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.	

U-Gruppe:**Balerna****Como
(Italien)****Neigung:**

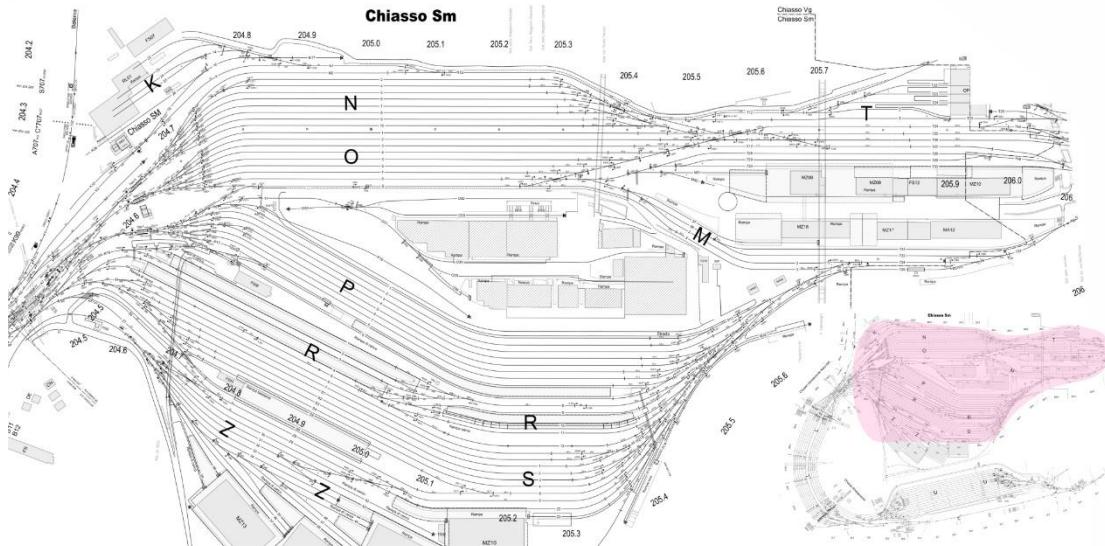
U-Gruppe: 3 ‰ (Gefälle Seite Como)

Güterzüge:

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

Übrige Züge:

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.

Übrige Gleisgruppen:

← Ablaufberg

→ Chiasso

Neigung:

Übrige Gleisgruppen: 5 % (Gefälle Seite Chiasso)

Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 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.

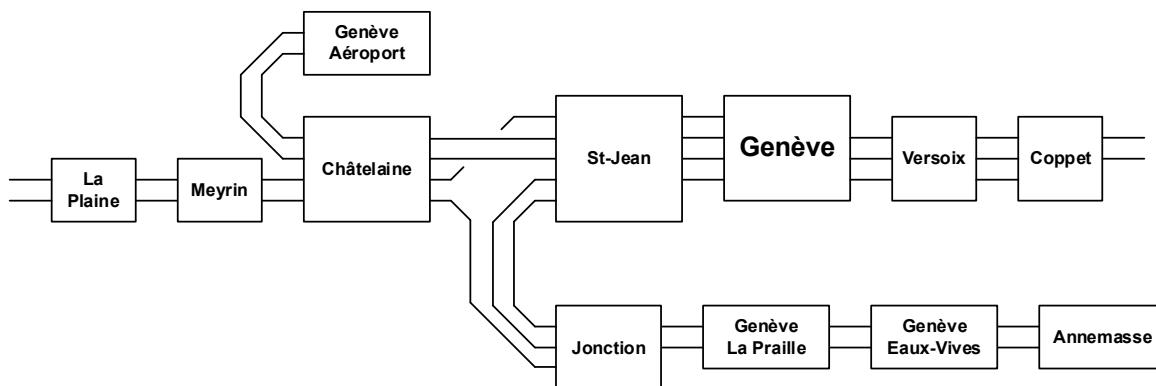
Le Locle-Col-des-Roches		272
GV	Bereich	<p>Vorschriftengrenze SBB km 39.100 / SNCF km 482.219</p> <p>Landesgrenze und Netzgrenze SBB km 39.580 / SNCF km 481.737</p> <p>Einfahrsignal A877 km 38.245</p> <p>Le Locle</p> <p>877</p> <p>11</p> <p>Le Locle-Col-des-Roches</p> <p>21</p> <p>Gleissignal C1 km 39.038</p> <p>Blocksignal C8 km 39.100</p> <p>Einfahrsignal DVB km 39.100</p> <p>Tunnel</p> <p>Col-des-Roches</p> <p>VB</p> <p>Morteau</p> <p>(Signale SBB) (Signale SNCF)</p>
GV	Grundsatz	Ab dem Einfahrsignal DVB nach Schweizer Bauart von Le Locle-Col-des-Roches bzw. bis zum Blocksignal C8 nach französischer Bauart (SBB km 39.100) gilt das Schweizer Regelwerk. Bis zu bzw. ab diesen Signalen gelten die französischen Vorschriften.
GV	Ereignismanagement	<p>Zwischen Le Locle-Col-des-Roches und Morteau wird das Ereignismanagement wie folgt wahrgenommen:</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 Vorschiftengrenze km 39.100 (SBB) stecken, kommen folgende Grundsätze zur Anwendung:</p> <p>Hilfeleistung:</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften zum Überführen des hilfeleistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs sind jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Abholen eines steckengebliebenen Zuges:</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften sind jene des Bestimmungsgebiets in dessen Richtung der steckengebliebene Zug abgeholt wird.</p>
GV	Signalisation Langsamfahrstellen	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Le Locle-Col-des-Roches und Morteau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. • Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschiftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.

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 Schweizer Regelwerk.
R	v_{max}
	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v_{max} 10 km/h.

Knoten Genève

101 102 111

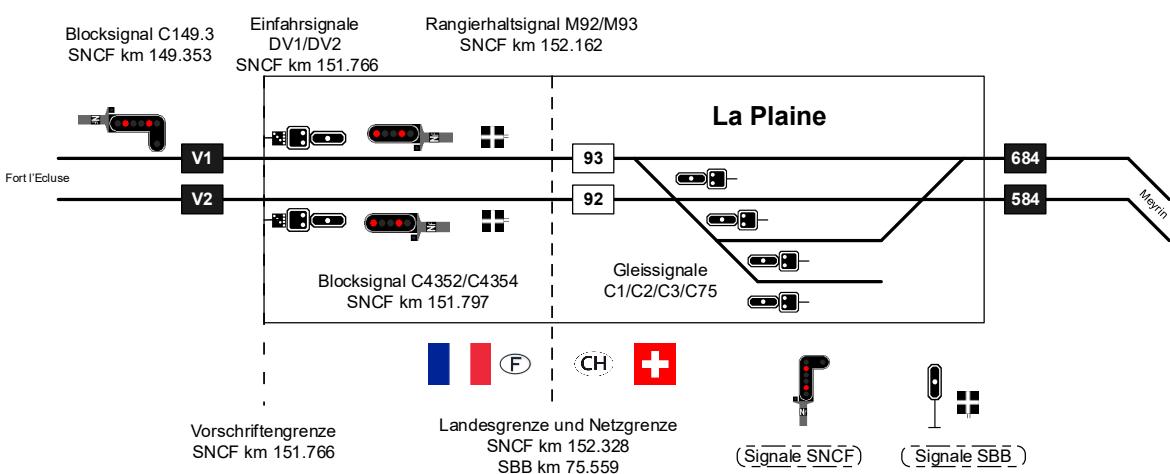
ZR Bereich



Bereich CH – F: La Plaine

101

GV Bereich



GV Grundsatz

Ab den Einfahrtsignalen DV1 und DV2 des schweizerischen Typs L von La Plaine (SNCF km 151.766) gilt das Schweizer Regelwerk.

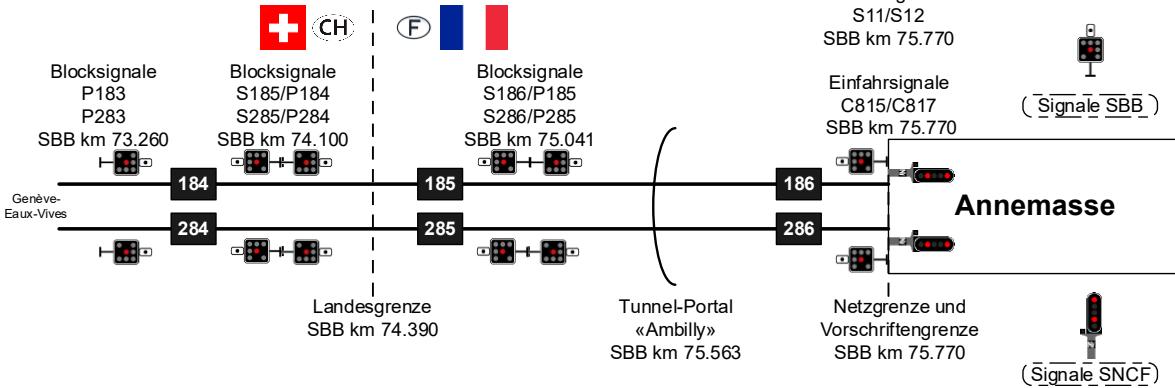
GV Besondere Bestimmungen zur Vorbeifahrt an Rangierhaltsignalen M92 und M93

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 Langsamfahrstellen
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen La Plaine und Fort l'Ecluse:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.
GV	ETCS Level 1 LS: Transition
	<p>Fort l'Ecluse (F) – La Plaine: Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS vor den Einfahrtsignalen DV1/DV2 des Bahnhofs La Plaine (km 151.275).</p> <p>La Plaine – Fort l'Ecluse (F): Dynamische Transition nach ETCS Level NTC KVB vor den Rangierhaltsignalen M92/M93 von La Plaine (km 152.285).</p>
GV	Zugbeeinflussungssystem KVB
	Bei Ausfall des Systems KVB gilt das Schweizer Regelwerk.
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 Vorschriftengrenze (km 151.766) stecken, kommen folgende Grundsätze zur Anwendung:</p> <p>Hilfeleistung Die anzuwendenden Vorschriften zum Überführen des hilfeleistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs sind jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Abholen eines steckengebliebenen Zuges Die anzuwendenden Vorschriften sind jene des Bestimmungsgebiets in dessen Richtung der steckengebliebene Zug abgeholt wird.</p>
GV	Zollbestimmungen
	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.

Bereich CH – F: Genève-La Praille - Annemasse

102

GV	Bereich
	 <p>Blocksignale P183/P283 SBB km 73.260</p> <p>Blocksignale S185/P184/S285/P284 SBB km 74.100</p> <p>Blocksignale S186/P185/S286/P285 SBB km 75.041</p> <p>Landesgrenze SBB km 74.390</p> <p>Blocksignale S11/S12 SBB km 75.770</p> <p>Einfahrsignale C815/C817 SBB km 75.770</p> <p>Tunnel-Portal «Ambilly» SBB km 75.563</p> <p>Netzgrenze und Vorschriftengrenze SBB km 75.770</p> <p>Genève-Eaux-Vives</p> <p>Annemasse</p> <p>(Signale SBB)</p> <p>(Signale SNCF)</p>
GV	Grundsatz
	Ab den Signalen S11 und S12 des schweizerischen Typs L bzw. bis zu den Einfahrsignalen C815 und C817 des französischen Typs von Annemasse (SBB km 75.770) gilt das Schweizer Regelwerk.
GV	Signalisation Langsamfahrstellen
	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Genève-Eaux-Vives und Annemasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.
GV	Vormeldung und Erfassung von Zugsdaten
	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 ETCS Level NTC KVB 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 gilt das Schweizer Regelwerk.

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 Vorschriftengrenze (km 75.770) stecken, kommen folgende Grundsätze zur Anwendung: <p>Hilfeleistung</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften zum Überführen des hilfeleistenden Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs sind jene des Herkunftsgebiets des Triebfahrzeugs oder des Hilfszugs.</p> <p>Abholen eines steckengebliebenen Zuges</p> <p>Die anzuwendenden Vorschriften sind jene des Bestimmungsgebiets, in dessen Richtung der steckengebliebene Zug abgeholt wird.</p> <p>Evakuierung eines Zuges</p> <p>Im durch die Signale P183 / P283 bzw. S12 / S11 begrenzten Bereich entriegelt der Lokführer nach Möglichkeit beim Evakuierungsprozess die Türen beidseitig.</p>

(Genève-La Praille) – 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"> Einsatz- und Übungsfahrten LRZ Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB <p>Güterzüge sind nur im Ausnahmefall erlaubt, bei länger dauerndem Streckenunterbruch zwischen Annemasse und Bellegarde.</p>

Châtelaine	
	101 111
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	<p>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.</p>

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 sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleise 10, 328, 329, 330, 508, 517.	
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung		
		Gleise 106-119 Richtung Lausanne als Rangierbewegung bis zum ersten Hauptsignal. 200-, 300-, 400-Gruppe als Rangierbewegung bis zum ersten Hauptsignal.	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Reisezüge mit einer Länge >400 m von Lausanne	Gleis 2	Halteort am Perronende
	Leermaterial- und Lokzüge von St-Jean	Gleise 5 und 7 für Fahrten in Gleisgruppe 100	Halt bei der Haltorttafel 3
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- 718 sind für Profil EBV O2 freigegeben.		
R	Radius Ablaufberg Gleis 514		
	Radius	Das Befahren ist verboten für:	
	800 m	<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 Jöche 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.

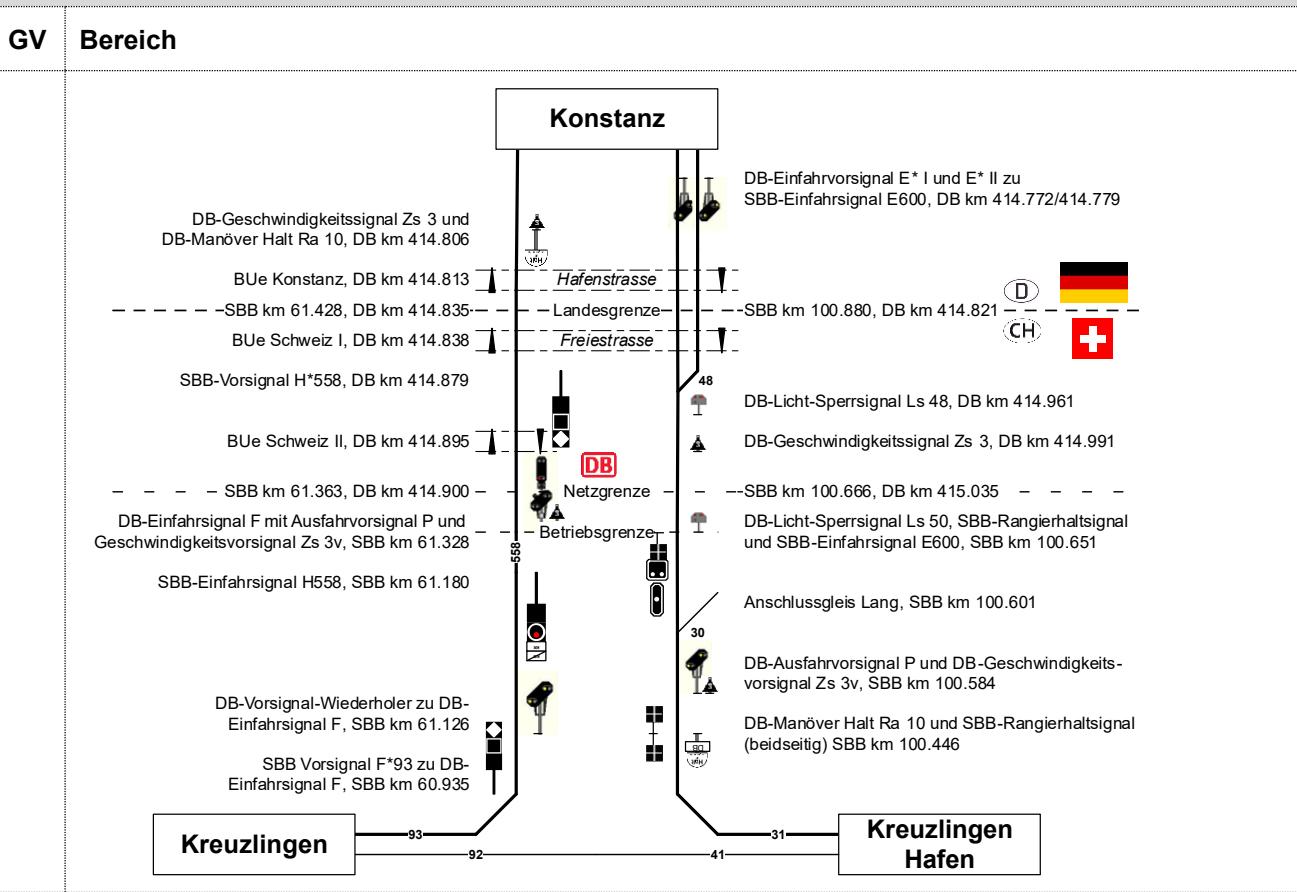
Genève-Sécheron		101 102 111
Z	Haltepunkt Genève-Sécheron	
Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.		

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.		

Koblenz		601 602
GV	Bereich	
GV	Grundsatz	
	<p>In Koblenz Gleis 5 gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk, 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	Signalisation Langsamfahrstellen	
	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Waldshut und Koblenz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer oder deutschem Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Als Entscheidungskriterium gilt die Netz- und Landesgrenze in der Mitte der Rheinbrücke in km 42.699 (SBB) bzw. km 1.367 (DB), so wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss deutschem Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk. 	
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 km/h auf der Rheinbrücke Triebfahrzeuge und Wagen, welche die nachfolgenden aufgeführten Lasten einhalten: 	
	Gleis 5	Höchstzulässige Radsatzlast 18 t
		Höchstzulässige Meterlast 5,0 t/m
Z	Haltepunkt Waldshut	
	<p>Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.</p>	

R	Profil EBV O2
	Gleise 50, 331, 332 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Konstanz		761 772
GV	Bereich	
	 <p>DB-Geschwindigkeitssignal Zs 3 und DB-Manöver Halt Ra 10, DB km 414.806</p> <p>BUE Konstanz, DB km 414.813</p> <p>--- SBB km 61.428, DB km 414.835 ---</p> <p>BUE Schweiz I, DB km 414.838</p> <p>SBB-Vorsignal H*558, DB km 414.879</p> <p>BUE Schweiz II, DB km 414.895</p> <p>--- SBB km 61.363, DB km 414.900 ---</p> <p>DB-Einfahrsignal F mit Ausfahrvorsignal P und Geschwindigkeitssignal Zs 3v, SBB km 61.328</p> <p>SBB-Einfahrsignal H558, SBB km 61.180</p> <p>DB-Vorsignal-Wiederholer zu DB-Einfahrsignal F, SBB km 61.126</p> <p>SBB Vorsignal F*93 zu DB-Einfahrsignal F, SBB km 60.935</p> <p>Kreuzlingen</p> <p>Kreuzlingen Hafen</p> <p>93</p> <p>92</p> <p>48</p> <p>41</p> <p>30</p> <p>31</p> <p>Netzgrenze</p> <p>Betriebsgrenze</p> <p>558</p> <p>DB</p> <p>CH</p> <p>D</p> <p>CH</p> <p>DB-Licht-Sperrsignal Ls 48, DB km 414.961</p> <p>DB-Geschwindigkeitssignal Zs 3, DB km 414.991</p> <p>--- SBB km 100.666, DB km 415.035 ---</p> <p>DB-Licht-Sperrsignal Ls 50, SBB-Rangierhaltsignal und SBB-Einfahrsignal E600, SBB km 100.651</p> <p>Anschlussgleis Lang, SBB km 100.601</p> <p>DB-Ausfahrvorsignal P und DB-Geschwindigkeitssignal Zs 3v, SBB km 100.584</p> <p>DB-Manöver Halt Ra 10 und SBB-Rangierhaltsignal (beidseitig) SBB km 100.446</p>	
GV	Grundsatz	<p>Für die Strecke Kreuzlingen – Konstanz bis zum DB-Einfahrsignal F (SBB km 61.328) in Konstanz gilt das Schweizer Regelwerk, ab dort gilt das deutsche Regelwerk.</p> <p>Für die Strecke Konstanz – Kreuzlingen bis Höhe DB-Einfahrsignal F (SBB km 61.328) in Konstanz gilt das deutsche Regelwerk, ab dort gilt das Schweizer Regelwerk.</p> <p>Rangierbewegungen aus beiden Bahnhöfen auf die Strecke Kreuzlingen – Konstanz werden gemäss Schweizer Regelwerk ausgeführt.</p> <p>Für die Verbindung Kreuzlingen Hafen – Konstanz bis zum DB Licht-Sperrsignal Ls 50 bzw. ab SBB-Einfahrsignal E600 bei SBB km 100.651 gilt das Schweizer Regelwerk. Ab/bis zu den vorgenannten Signalen in/aus Richtung Konstanz gilt das deutsche Regelwerk.</p> <p>Das Gleissperrensignal 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 deutschem Regelwerk ausgestattet, um die eindeutige Zuordnung zum Gleisanschluss Lang sicherzustellen.</p> <p>Für die Verbindung Kreuzlingen Hafen – Konstanz gelten die Ausfahrsignale C2 und D30 in Kreuzlingen Hafen gleichzeitig auch als Einfahrsignal von Konstanz.</p> <p>Im Bahnhof Konstanz sind Seite Kreuzlingen und Kreuzlingen Hafen Schutzstreckensignale gemäss Schweizer Regelwerk montiert.</p> <p>Bei Ausfall des Systems PZB gilt das Schweizer Regelwerk.</p>

	<p>Für die Durchführung von Rangierbewegungen im Gleis 31 Konstanz – Kreuzlingen Hafen gilt folgendes (Rangiergrenze bei SBB km 100.446):</p> <ul style="list-style-type: none"> Für alle Rangierbewegungen gilt das SBB-Rangierhaltsignal am SBB-Einfahrtsignal E600 (SBB km 100.651), sowie das SBB-Rangierhaltsignal in SBB-km 100.446. Die zusätzliche DB-Rangierhaltsignaltafel (Signal Ra 10) in SBB-km 100.446 gilt nur für Rangierbewegungen der DB aus Richtung Konstanz. Die Zustimmung zur Vorbeifahrt an diesen Signalen erteilt: <ul style="list-style-type: none"> der Fahrdienstleiter SBB am SBB-Rangierhaltsignal (SBB km 100.651) mit Lichtsignal, am SBB-Rangierhaltsignal (km 100.446) mündlich. der Fahrdienstleiter Konstanz (in Absprache mit Fahrdienstleiter SBB) an der DB-Rangierhaltsignaltafel in SBB km 100.446 durch schriftlichen Befehl gemäss deutschem Regelwerk. Das Rangierhaltsignal (SBB km 100.651) zeigt im Normalbetrieb <i>Zustimmung zur Rangierbewegung</i>. Vor der Rücknahme des Signals holt der Fahrdienstleiter SBB die Zustimmung des Fahrdienstleiters Konstanz ein. Durchgehende Rangierbewegungen von Kreuzlingen Hafen nach Konstanz sowie in Gegenrichtung sind im Störungsfall beim Abschleppen steckengebliebener Züge oder bei Bauarbeiten zulässig. Voraussetzung hierfür ist, dass der jeweilige Lokführer und allenfalls eingesetzte Rangierleiter im deutschen und im Schweizer Regelwerk im notwendigen Umfang ausgebildet und geprüft sind und über die erforderliche Ortskenntnis verfügen. Verfügt der eingesetzte Lokführer nicht über die vorgenannten Qualifikationen, muss er von einem entsprechend ausgebildeten und geprüften Lotsen begleitet werden. Die betriebliche Durchführung solcher Rangierbewegungen erfolgt entsprechend des jeweiligen Regelwerks der beiden Infrastrukturbetreiber (Schnittstelle bildet die Regelwerksbzw. 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 Einfahrtsignalen E 600 bzw. F wird das Ereignismanagement durch die DB InfraGO AG wahrgenommen.
GV	Signalisation Langsamfahrstellen
	<p>Aufgestellte Langsamfahrtsignale zwischen Kreuzlingen/Kreuzlingen Hafen und Konstanz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer oder deutschem Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Als Entscheidungskriterium gilt die Vorschriften-(=Betriebs-)grenze (Standort Einfahrtsignal 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 deutschem Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.
GV	Örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen Bahnhof Konstanz
	Von v_{max} 40 km/h abweichende Einfahrgeschwindigkeiten werden durch Geschwindigkeitsanzeiger Zs 3v bzw. Zs 3 signalisiert.

GV	Zugfahrten ohne Fahrstellung eines Hauptsignals
	<p>a) Bei der Durchführung von Zugfahrten ohne Fahrstellung eines Hauptsignals von Konstanz in Richtung Kreuzlingen infolge von Störungen erfolgt die Zustimmung zur Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden DB-Ausfahrtsignal im Bf Konstanz mit <i>Befehl 1</i> gemäss Schweizer Regelwerk. Diese Form der Zustimmung beinhaltet gemäss Schweizer Regelwerk gleichzeitig die Anordnung zum <i>Fahren auf Sicht</i> bis zum nächsten Hauptsignal (SBB-Einfahrtsignal H558 von Kreuzlingen).</p> <p>b) Bei der Durchführung von Zugfahrten ohne Fahrstellung eines Hauptsignals von Konstanz in Richtung Kreuzlingen Hafen infolge von Störungen erfolgt die Zustimmung zur Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden DB-Ausfahrtsignal im Bf Konstanz mit <i>Befehl 1</i> in Verbindung mit <i>Befehl 6 Fahren auf Sicht</i> mit Grund Nr. 10 (Gleis kann besetzt sein) gemäss deutschem Regelwerk bis zum SBB-Einfahrtsignal E600 von Kreuzlingen Hafen.</p> <p>c) Das Signal Zs 1 wird in beiden Fällen nicht bedient.</p>
GV	Sicherung Bahnübergangsanlagen
	<p>Der Auftrag zur Sicherung der BÜ Konstanz, Schweiz I und Schweiz II im Störungsfall bei Zugfahrten auf der Strecke Konstanz - Kreuzlingen sowie der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen in beide Fahrtrichtungen erfolgt mit <i>Befehl 8</i> gemäss Schweizer Regelwerk, da ein Halt vor dem gestörten Bahnübergang eine Weiterfahrt für Fahrzeuge, die ihre Antriebskraft aus der Fahrleitung beziehen, unmöglich macht (Schutzstreckenproblematik). Im Sinne einer einheitlichen Handhabung dieses Betriebsverfahrens wird hier nicht zwischen den unterschiedlichen Antriebsarten unterschieden (es herrscht überwiegend elektrische Traktion).</p>
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>Umschaltafeln sind nicht vorhanden.</p> <p>Im Störungsfall 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
ZR	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 Bahnhofsgelände ausgeführt. Der Befehl für die Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal 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>

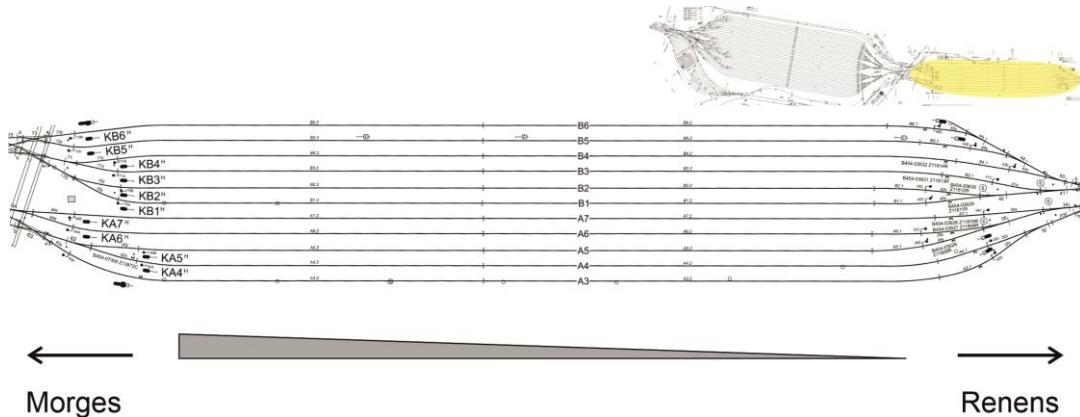
Lausanne		111 121 201 211 241 301
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	<p>Verkehrsbeschränkungen für Güterzüge von Pully Nord und weiter (ausgenommen Post- und Cargo-Express-Züge sowie Güterzüge, die als Lokzüge verkehren):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchfahrt über Gleise 2, 4, 5, 6, 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 «l» eingestellt ist • Es muss sichergestellt werden, dass die Zugfahrstrasse ohne Halt 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:		
	von Renens VD	Gleis 1 Richtung Signal E212 (Lutry)	Halt vor dem <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal 212B
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis		
	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetzsignal wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis automatisch signalisiert, wenn der vorausfahrende Zug mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittsignal am Perronende vorbeigefahren ist.</p> <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erlöscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</p>		
R	Abstellen von Fahrzeugen		
	Auf den Gleisen 701-706 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.		
R	Profil EBV O2		
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleis 730.		

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					
	<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. 					
R	Ablaufbetrieb gegen Zugfahrstrasse					
	<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 Ablauen 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): 3 % (Gefälle Seite Renens).

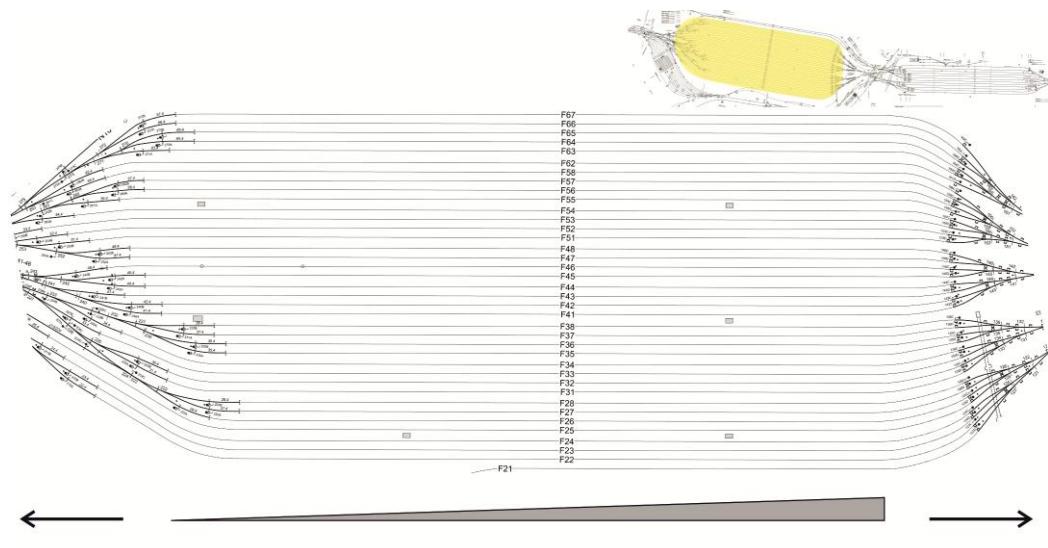
Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 für eine Neigung von 2.5 % zu sichern.

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

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

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

F-Gruppe:

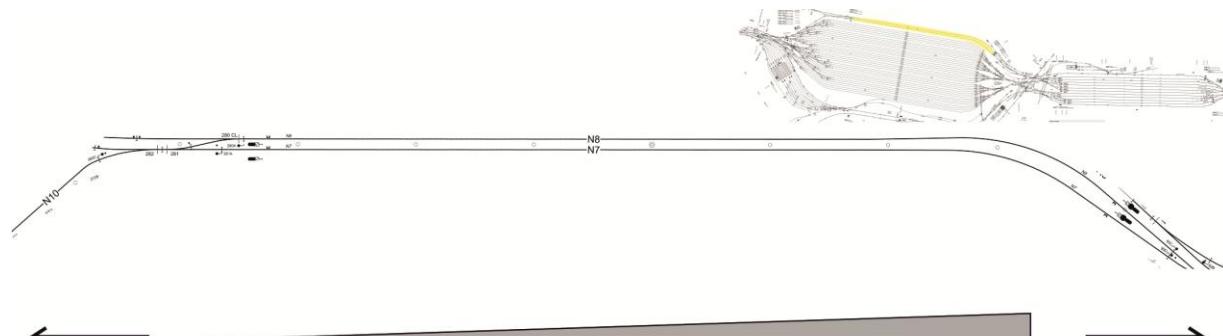


Neigung:

F-Gruppe: 2 % (Gefälle Seite Morges).

Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss den örtlichen Anweisungen zu benutzen.

Können die Fahrzeuge nicht mit der ortsfesten Bremsanlage gesichert werden, sind die Fahrzeuge gemäss I-30001 zu sichern.

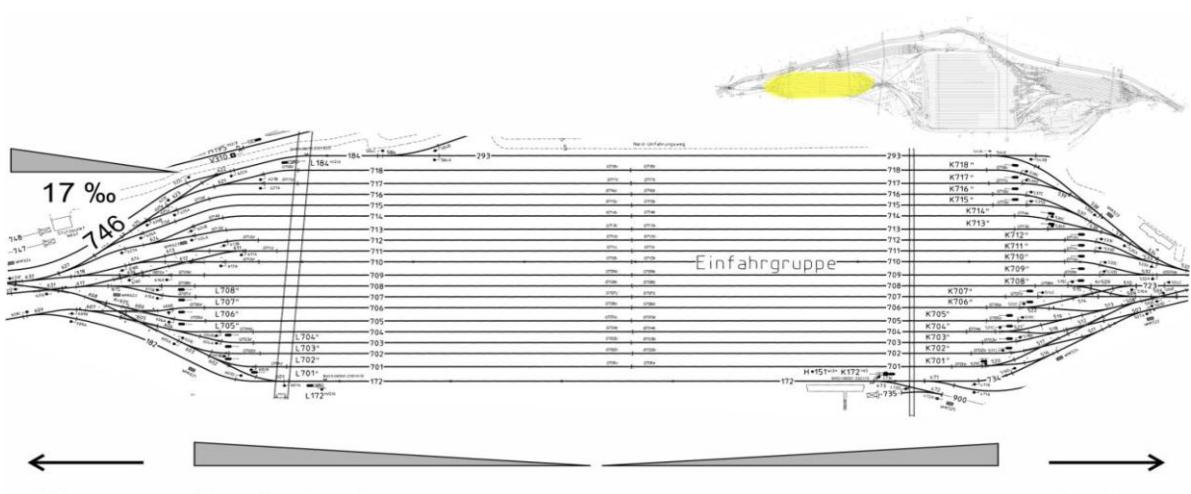
<p>N-Gruppe:</p>  <p>Morges</p> <p>Renens</p>	
<p>Neigung:</p> <p>Gleise N7 und N8: 12 % (Gefälle Seite Morges).</p> <p>Gleise N7/N8: Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 für eine Neigung von 12 % zu sichern.</p>	
R	Verkehrsbeschränkungen für Rangierbewegungen
	<p>Zone «Denges-Echandens» gemäss Schema im Anwendungsbereich</p> <p>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 Rangierbewegungen stattfinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Einsatz- und Übungsfahrten LRZ
R	Teilgleisbremse ausser Betrieb
	Ist eine Teilgleisbremse ausser Betrieb, ist der Ablaufbetrieb über diese Bremse verboten.

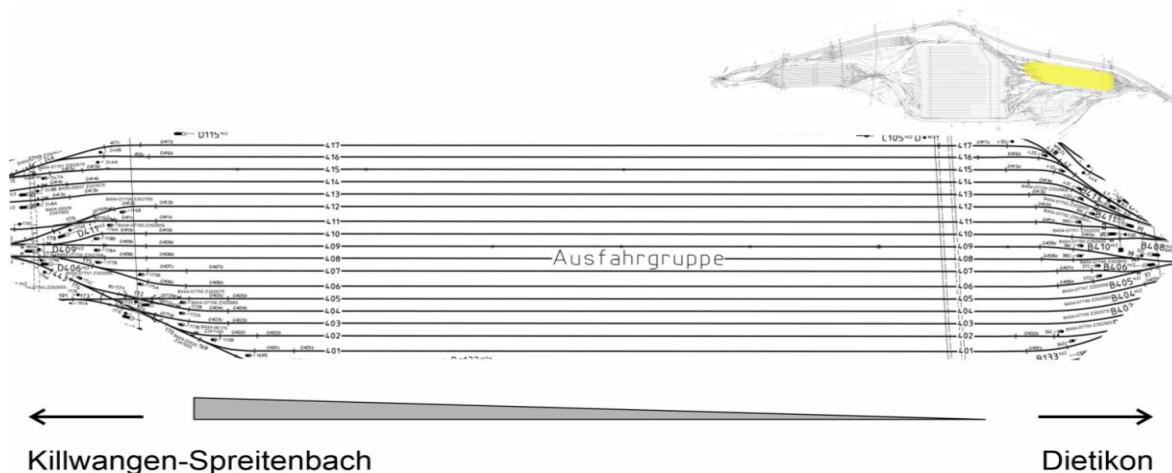
Renens VD		111 201 241 301
ZR	Gleis 7- 47	
		Die Annahme von Fahrten in Renens VD ist so zu wählen, dass Fahrten von und nach dem EIZ innerhalb von 5 Minuten in alle Richtungen gewährleistet sind.
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetzsiegel wird eine Einfahrt auf ein besetztes Gleis automatisch signalisiert, wenn der vorausfahrende Zug mit der Zugspitze am Ausfahr- bzw. Gleisabschnittsignal am Perronende vorbeigefahren ist.</p> <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erlöscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</p>
R	Profil EBV O2	<p>Gleise S5, S6, 66, 67, 69, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 912, 913, 916, 922 sind für Profil EBV O2 freigegeben.</p>

Knoten RB Limmattal		151 161 171 601
	Bereich	
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
	<p>Zwischen Dietikon – RB Limmattal und RB Limmattal – Killwangen-Spreitenbach (ausgenommen Gleis 310) ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofsgelände ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.</p>	

Rangierbahnhof Limmattal		151 161 171 601
ZR	Profil EBV O2	
	<p>Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleise 162, 164, 283, 403, 654, 655, 664, 678.</p>	
ZR	v_{max}	
	<p>Im Ablaufbetrieb gelten bei manuellem Ablauf v_{max} 5 km/h. Über die Dowty-Bremsenketten gilt für die Gleise 611-618 und 681-688 v_{max} 5 km/h, für die übrigen Gleise v_{max} 15 km/h. Für die Einhaltung sind verantwortlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • für indirekt geführte Rangierbewegungen der Rangierleiter • für direkt geführte Rangierbewegungen der Lokführer • für Zugfahrten der Lokführer <p>Dem Lokführer ausfahrender Züge zeigen Metertafeln an, wo ein Zug mit entsprechender Meterzahl die Dowty-Bremsenketten verlassen hat.</p> <p>Über Eldyn-Gleisbremsen gilt für die Gleise 611-688 West v_{max} 15 km/h mit dem ersten Fahrzeug (Öffnen der schwimmenden Bremsbacken).</p> <p>Über den Ablaufberg gelten beim Befahren der Kuppe v_{max} 15 km/h. Beim Ziehen von Lasten aus der R-Gruppe gilt v_{max} 15 km/h bereits ab der ersten, aus dem Richtungsgleis führenden Weiche, um ein Auflaufen der Last zu vermeiden (Gefahr von Entgleisungen).</p>	

ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung					
	E-Gruppe als Rangierbewegung bis zu den Signalen B41, B27, B28 bzw. H151.					
Z	Vorbeifahrt an Halt zeigenden Ausfahr- oder Gleissignalen					
	<p>Bei Störungen auf den Gleisabschnitten 165, 208, 308, 010, 110, 210 besteht die Möglichkeit den Zug ausfallen zu lassen und als Rangierbewegung über den gestörten Abschnitt zu fahren. Das letzte Zwergsignal vor der Störung muss <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigen.</p> <p>E – Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von Westen auf Gleise 701-718 einfahrende Züge dürfen auf Winken des Rangierers oder nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters über die <i>Halt</i> zeigenden Signale K701-K718 bis zum ersten <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal vorrücken. • Von Osten auf Gleise 701-708 einfahrende Züge dürfen auf Winken des Rangierers oder nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters über die <i>Halt</i> zeigenden Signale L701-L708 bis zum ersten <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal vorrücken. <p>A – Gruppe (RBLD)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von Osten auf Gleis 114 einfahrende Züge dürfen auf Winken des Rangierers oder nach quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters über das <i>Halt</i> zeigende Signal C114 bis zum ersten <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal vorrücken. 					
R	Radius Ablaufberg					
	<table border="1"> <tr> <td>Radius</td> <td>Das Befahren ist verboten für:</td> </tr> <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> </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. 					
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge					
	<p>Das Befahren der elektrodynamischen Gleisbremsen ist für Fahrzeuge nach Bezugslinie EBV U1 resp. UIC G1/GI2 verboten.</p> <p>Die Dowty-Bremsen dürfen durch Niederflurwagen nicht befahren werden.</p>					
R	Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse					
	<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierbewegungen gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu I-30001, 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierbewegung nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>					
R	Ablaufbetrieb gegen Zugfahrstrasse					
	<p>Der Ablaufbetrieb in die Richtungsgruppe ist erlaubt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Gleise sind mit Stangenhemmschuhen gesichert • Der Ablauf erfolgt rechnergesteuert damit der Gleisabschlusskontakt in Betrieb ist • Die Fahrzeuge werden nach dem Stillstand ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert. 					

R	Hemmschuh in Richtungsgruppe
	Werden Rangierbewegungen Richtung Ost – West in die Richtungsgruppe ausgeführt, die das Entfernen des Stangenhemmschuhs bzw. 2 Hemmschuhen nötig machen, hat der Rangierleiter die Zustimmung des Rangierspezialisten Ablauf und wenn nötig des beteiligten Personals einzuholen. Nach Beenden des Manövers ist der Rangierleiter verantwortlich, dass das betroffene Gleis wieder mit Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen gesichert ist und der Rangierspezialist Ablauf darüber informiert wird.
R	Verbotene Rangierbewegungen
	Wegen der hohen Pufferkräfte sind indirekt geführte Rangierbewegungen von den R-Gleisen über den Ablaufberg verboten.
R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge
	<p>Einfahrgruppe (E)</p>  <p>Neigung:</p> <p>Gleise 701-718: 1.5 % (Wannengleise).</p> <p>Gleis 746: 17 % (Gefälle Seite Dietikon).</p> <p>Gleise 701-718:</p> <p>Fahrzeuge sind gemäss I-30001 mit folgenden Bedingungen zu sichern:</p> <p>Fahrzeuge die länger als 30 Minuten abgestellt werden, muss der Rangierer mit der letzten Feststellbremse Seite Killwangen-Spreitenbach sichern. Ist das Sichern mit der letzten Feststellbremse nicht möglich, informiert der Rangierer den Disponent Zugzerlegung an welchem Fahrzeug, inkl. Wagennummer, die Feststellbremse angezogen ist. Der Disponent Zugzerlegung informiert den Fahrdienstleiter darüber.</p> <p>Gleis 746:</p> <p>Die Fahrzeuge sind gemäss I-30001 zu sichern.</p>

Ausfahrgruppe (A)

Killwangen-Spreitenbach

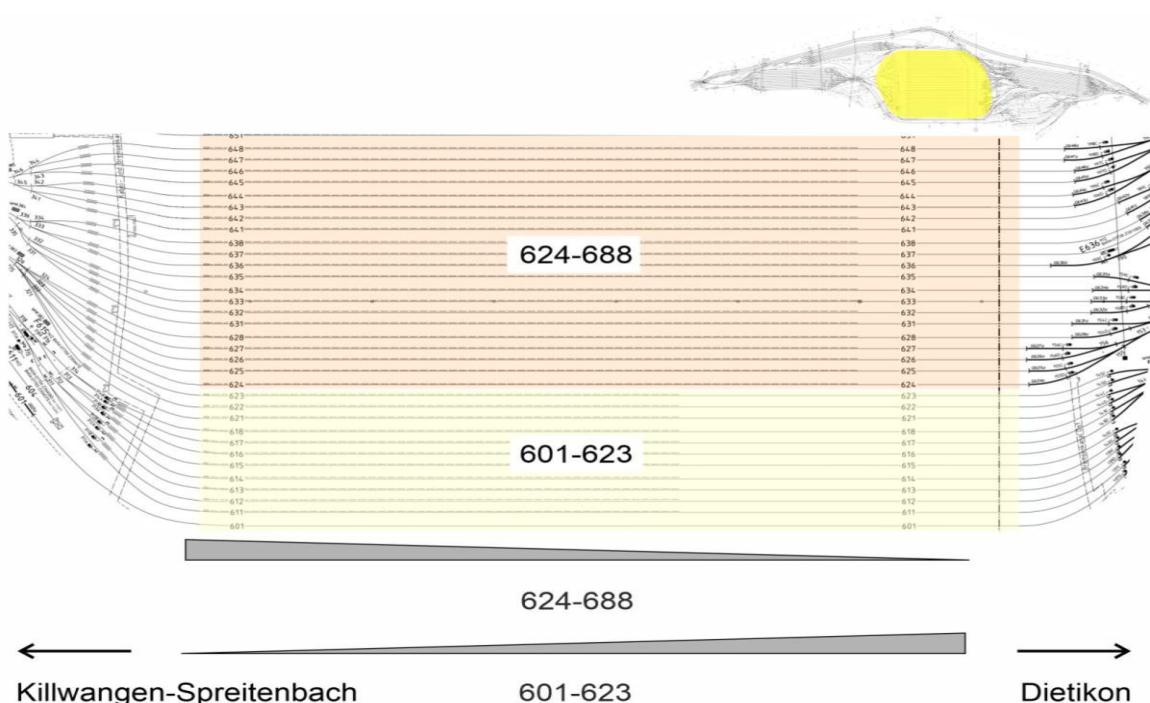
Dietikon

Neigung:

Ausfahrgruppe (A): 5 % (Gefälle Seite Dietikon).

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

Ist die Funktionalität der ortsfesten Bremsanlage nicht gewährleistet oder wird diese nicht verwendet, ist gemäss I-30001 für eine Neigung von 5 % zu sichern.

Richtungsgruppe (R)**Neigung:**

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

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

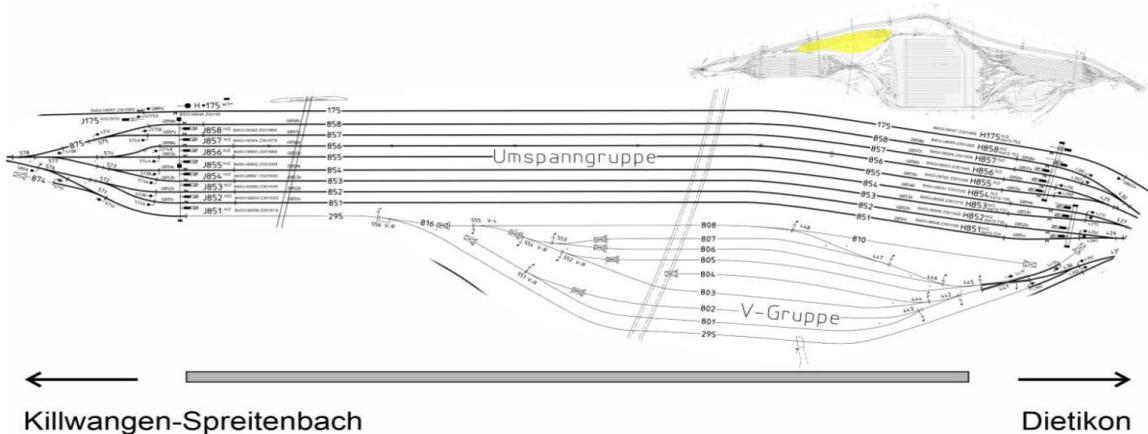
Ablaufbetrieb:

Ablaufgleise sind am Gleisende mit einem Stangenhemmschuh bzw. 2 Hemmschuhen zu sichern.

Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss den örtlichen Anweisungen zu benutzen.

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

Umspann- und Verteilgruppe (U / V)



Neigung:

Umspann- und Verteilgruppe (U / V): 0 %o.

Die Fahrzeuge sind Seite Dietikon mit Feststellbremsen gemäss I-30001 für ein Gefälle von 0-2.5 % zu sichern. Der Rangierer informiert den Fahrdienstleiter an welchen Fahrzeugen, inkl. Wagennummer, Feststellbremsen angezogen sind.

R Abstellen von Lokomotiven Gleise 481-484

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

R Ablaufbetrieb: Beobachten des Fahrwegs im Zulauf

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

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

- Der Rangierspezialist Ablauf erteilt nach Erhalt der Rechnerzustimmung «ZUSM DURCHGE-FUEHRT» dem Rangierleiter am Ablaufberg über Funk die Zustimmung für das Anschließen. Dabei sind die Nummern des Einfahr- und des Berggleises sowie die Dienstnummer der Rangierlok zu nennen.
 - Der Rangierleiter quittiert Einfahr- und Berggleis sowie Dienstnummer der Rangierlok. Er erteilt dem Lokführer mit Funk den Befehl zum Anschließen des Zuges an den Berg mit Bezeichnung der Rangierlok und des E-Gleises und schaltet die Verbindungsüberwachung ein.
 - Der Rangierleiter ist für das Beobachten des Fahrwegs und der Signale verantwortlich. Er hat seinen Standort entsprechend zu wählen. Die Distanzangaben sind so zu erteilen, dass der 1. Wagen 3 Wagenlängen vor der Kuppe des Berggleises sicher zum Stehen kommt.
 - Der Rangierleiter darf während der Funkleitung für den manuellen Zulauf keine anderen Funktionen übernehmen.
 - Zeigt das Ablaufsignal *Schieben*, gilt dies für den Rangierleiter als Zustimmung, dass vom Zulauf in den Ablauf übergegangen werden kann.
 - Der Rangierleiter erteilt dem Lokführer den Befehl zum Abdrücken des Zuges und schaltet die Verbindungsüberwachung ein.

Zeigt das Ablaufsignal *Halt*, hat der Rangierleiter dem Lokführer mit Funk sofort Halt zu befehlen.

Zeigt das Ablaufsignal erneut Schieben, gilt dies als Zustimmung zur Weiterfahrt.

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

- Ein weiterer Rangierleiter am Ablaufberg ist verantwortlich für den nächsten im Zulauf befindlichen Zug.

	<ul style="list-style-type: none"> • Muss der manuelle Ablauf angehalten werden (z.B. Langmachen oder Restluft entleeren) ist der Haltbefehl durch den Auswerfer bzw. den Rangierleiter direkt dem Lokführer zu geben. Aus Sicherheitsgründen ist zusätzlich die STOP-Taste zu betätigen. • Wenn die Bedingungen für die Weiterarbeit erfüllt sind, meldet dies der Rangierleiter dem Rangierspezialist Ablauf, welcher die Rechnerzustimmung erteilt. Zeigt das Ablaufsignal <i>Schieben</i> erteilt der Rangierleiter dem Lokführer den Fahrbefehl zum weiter abdrücken. <p>Der Rangierspezialist Ablauf erteilt bei einem allfälligen STOP (z.B. Störung Ablauf) den Haltbefehl direkt dem Lokführer. Die Zusage für einen erneuten Start ist dem Rangierleiter zu erteilen.</p>
R	Ablaufberg: Bereitschaft zum Abdrücken
	<p>Der Rangierspezialist Ablauf erhält die Meldung der Zerlegebereitschaft des Zuges vom Fahrdienstleiter.</p> <p>Der Rangierspezialist Ablauf verlangt beim Lokführer das Einschalten der Fernsteuerung, der Lokführer vergleicht das verlangte Gleis mit seinem Standort, ausgenommen bei Zerlegungen von Sammelgleisen oder Simultanauszügen direkt nach der Umstellung von der Richtungsgruppe.</p> <p>Der Auswerfer meldet den Erhalt der Zerlegeliste dem Rangierspezialist Ablauf, indem er ihm die letzten 3 Ziffern der Zugnummer meldet. Die Meldung über den Erhalt der Zerlegeliste ist gleichzeitig auch die Bestätigung für den Rangierspezialist Ablauf, dass der Auswerfer bereit ist.</p> <p>Der Auswerfer vergleicht bei jedem Zug die angeschriebene Wagennummer des ersten Wagens mit jener der Zerlegeliste.</p>
R	Ablaufberg: Entkuppeln der Wagen im Zulauf
	<p>Mit dem Entkuppeln der Wagen darf im Zulauf erst begonnen werden, wenn entweder das Ablaufsignal <i>Schieben</i> zeigt oder der Zulauf angehalten hat.</p>
R	Förderanlage: Vorschriften
	<p>Muss der Fertigmacher Wagen östlich der Umlenkrolle kuppeln, hat er vorgängig beim Rangierspezialist Ablauf «15 Meter» im entsprechenden Gleis zu verlangen und die Bestätigung abzuwarten.</p> <p>Verlangt der Fertigmacher «Förderanlage Beidrücken», hat der Rangierspezialist Ablauf dies zusätzlich mit «15 Meter» im System einzugeben und gibt die Bestätigung an den Fertigmacher.</p> <p>Muss ein «15 Meter» oder ein «Förderanlage Beidrücken» aus betrieblichen Gründen aufgehoben werden, hat sich der Rangierspezialist Ablauf vorgängig mit dem Fertigmacher abzusprechen.</p> <p>Der Fertigmacher hat mit dem Kuppeln bei den erstablaufenden Wagen zu beginnen, das bedeutet er arbeitet grundsätzlich in der dem Förderwagen entgegengesetzten Richtung. Die letzten 3 Wagen vor dem Förderwagen dürfen nur gekuppelt werden, wenn dieser eindeutig stillsteht (Förderanlage Beidrücken verlangt oder Förderwagen gesperrt). Das Kuppeln oder Zusammenhängen von Wagen, die zwischen der Förderwagen-Garage und dem Förderwagen stehen, ist verboten.</p> <p>Von der vorgegebenen Arbeitsrichtung darf nur abgewichen werden, wenn sich das Personal über den genauen Standort des Förderwagens vergewissert hat.</p> <p>Zwischen die Wagen zu treten ist nur erlaubt, wenn der Standort des Förderwagens eindeutig bekannt ist und die Last gegen Entlaufen gesichert ist (Last auf Hemmschuhen, Handbremse angezogen, etc.).</p> <p>Ins Gleis treten ist nur erlaubt, wenn sich der Förderwagen in genügender Entfernung (mindestens 20 m) befindet. Ein Förderwagen kann sich jederzeit bewegen.</p> <p>Muss im Bereich der Förderwagengarage gekuppelt werden, ist der Förderwagen vorgängig beim Rangierspezialist Ablauf sperren zu lassen.</p>

R	Rangierbewegungen in die E-Gruppe
	Werden in der Einfahrgruppe Wagen umgestellt oder an andere Wagen angefahren, hat der Rangierleiter die Zustimmung, soweit nötig, vom beteiligten Personal einzuholen.
R	Rangierbewegungen in die R-Gruppe
	<p>Während des Ablaufbetriebes hat der Rangierspezialist Ablauf das Fahrrecht bis zum letzten Zwergsignal Richtung Ost auf der Ostseite der Richtungsgleise.</p> <p>Wurde beim Rangierspezialist Ablauf ein «Förderanlage Beidrücken» (FABE) verlangt, darf keine Zustimmung zur Fahrt ins entsprechende Richtungsgleis erteilt werden. Der Rangierspezialist Ablauf verständigt den Fahrdienstleiter Ost, welcher das entsprechende Richtungsgleis sichert.</p> <p>Werden Rangierbewegungen gegen den Ablaufbetrieb in die R-Gruppe ausgeführt, oder müssen in der R-Gruppe Lasten bewegt werden, hat der Rangierleiter die Zustimmung des Rangierspezialisten Ablauf und soweit nötig vom beteiligten Personal einzuholen. Der Rangierspezialist Ablauf trennt das betreffende R-Gleis ab und sperrt den Förderwagen.</p> <p>Grundsätzlich besteht keine Abhängigkeit zwischen den Stellwerken West und Ost über die R-Gleise. Richtung West – Ost liegt der Halteort beim Zwergsignal R-Gruppe Seite Ost. Richtung Ost – West liegt der Halteort spätestens vor der Förderwagengarage Seite West.</p>
R	Fahrrecht R-Gruppe (Gleise 611 – 688)
	<p>Mit Ablaufbetrieb liegt das Fahrrecht beim Stellwerk West in Richtung West – Ost. Für Fahrten aus Richtung Ost in die R-Gruppe muss die Zustimmung vom Rangierspezialisten Ablauf vorliegen. Der Rangierspezialist Ablauf trennt das betreffende R-Gleis ab und sperrt den Förderwagen.</p> <p>Ohne Ablaufbetrieb muss die Fahrrichtung beim jeweiligen Fahrdienstleiter angefragt werden.</p>
R	SA Serviceanlage (Cargo): Areal Wagenreparatur
	<p>Die Weichen im Areal Wagenreparatur können wie folgt bedient werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch das berechtigte Personal am jeweiligen Weichenposten (Wagenreparatur Ost bzw. Wagenreparatur West). Es gelten die Vorschriften für Anlagen mit zentralisierten Weichen ohne Zwergsignale <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch den Rangierleiter mit der Applikation WLB von LISA oder der FGLM/FW-App. Es gelten die Vorschriften für Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen. <p>Eine kombinierte Bedienung ist nicht möglich.</p> <p>Bei Bedienung mit der Applikation WLB von LISA bzw. FGLM/FWApp oder mit der Bedienung des Weichenpostens zeigen die Räumungssignale den Begriff <i>Rangieren gestattet</i>, beim Umstellvorgang der Weichen den Begriff <i>Rangieren verboten</i>.</p> <p>Bei einer Weichenaufschneidung ist in jedem Fall der Fachdienst aufzubieten. Bis zur Störungsbehebung sind Rangierbewegungen verboten.</p>

Dietikon		151 161
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen.
R	Profil EBV O2	Gleis 41 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Schlieren		151 161
R	Profil EBV O2	Gleise 8, 11, 27, 37, 62, 68, 70, 77 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Ranzo-S. Abbondio – Luino		552
GV	Bereich	<p>Netz- und Landesgrenze RFI km 65.571 SBB km 175.894</p>
GV	Grundsatz	<p>Es gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk. Die Signale für die ganze Strecke bis Luino FV sind schweizerischer Bauart.</p>
GV	Ereignismanagement CH	<p>Das Ereignismanagement wird zwischen Ranzo-S. Abbondio bis zur Landesgrenze (Netzanschlusspunkt km 175.894) durch die SBB wahrgenommen.</p>
GV	Ereignismanagement I	<p>Das Ereignismanagement wird ab Landesgrenze (Netzanschlusspunkt km 175.894) Richtung Italien durch die RFI wahrgenommen.</p>
GV	Grundsätze Ereignismanagement	<p>Die SBB Feuerwehr – Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.</p> <p>Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall</p> <p>Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet die SBB Feuerwehr – Intervention die nötige Unterstützung auf italienischem Staatsgebiet, nachdem Italien die Schweiz auf staatsrechtlicher Ebene um Hilfe ersucht hat. Mit dem Hilfsbegehr ist eine Legitimation des Einsatzes gegeben. Die Modalitäten des Einsatzes richten sich nach dem genannten Abkommen. Das Hilfsbegehr 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 Netzeleitung. Die Netzeleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Piketts von I-FUB-INT.</p> <p>Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden könnten und erteilt die Einsatzeraubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die SBB Feuerwehr - Intervention.</p>

GV	Signalisation Parkstellung
	Für Fahrzeuge, die kein weisses Licht unter der Fahrleitung 3 kV zeigen können, darf die Parkstellung nicht verwendet werden, um Verwechslungen mit dem Warnsignal zu vermeiden.
GV	v_{max} Fahrt auf Sicht auf RFI-Infrastruktur
	Es gilt bei <i>Fahrt auf Sicht</i> v_{max} 30 km/h.
GV	Fehlende Weichenüberwachung auf RFI-Infrastruktur
	Für das Befahren einer Weiche ohne elektrische Überwachung gilt die <i>Fahrt auf Sicht</i> nach RFI-Normen.
GV	Besondere Bestimmungen für Bahnübergangsanlagen auf RFI-Infrastruktur
	<p>Der Lokführer, der eine gestörte Bahnübergangsanlage zu befahren hat, muss wie folgt vorgehen:</p> <p>Barrierenholmen geschlossen:</p> <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. <p>Barrierenholmen offen:</p> <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
	<p>Folgende Unterschiede sind beim Befahren der italienischen Strecke zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die signalisierte v_{max} wird auf dem DMI nicht angezeigt Die Befreiungsgeschwindigkeit kann entsprechend dem vorhandenen Durchrutschweg variieren Die v_{max} in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR) ist auf 30 km/h reduziert Bei der Einfahrt in ein Kopfgleis wird keine Befreiungsgeschwindigkeit angezeigt Die Rangiergrenzen werden mit «Danger for Shunting»-Balisen ausgerüstet. Bei Rangierbewegungen auf die Strecke müssen diese mit der Funktion «Override EOA» überfahren werden Bei Rangierbewegungen auf die Strecke gilt v_{max} 30 km/h Bei Fahrt in der Funktion «Override EOA» gilt v_{max} 30 km/h: <ul style="list-style-type: none"> Distanz 50 Meter Zeit 30 Sekunden. <p>Der Lokführer kann, wenn nötig, Override EOA erneut aktivieren.</p> <p>Wechsel in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS)</p> <p>Der Wechsel von ETCS Level 1 «Staff Responsible» (SR) in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS) kann grundsätzlich nur bei der Vorbeifahrt an einem Hauptsignal erfolgen. Der Wechsel kann auch bei einer signalunabhängigen Balisengruppe nach einem Hauptsignal erfolgen.</p> <p>Streckenpunktstörung</p> <p>Der Lokführer muss den Fahrdienstleister informieren, wenn beim Überfahren einer Balisengruppe am DMI die Textmeldung «Trackside Malfunction» angezeigt wird.</p>

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: Zustiegen des italienischen oder Schweizer Zollpersonals).</p>

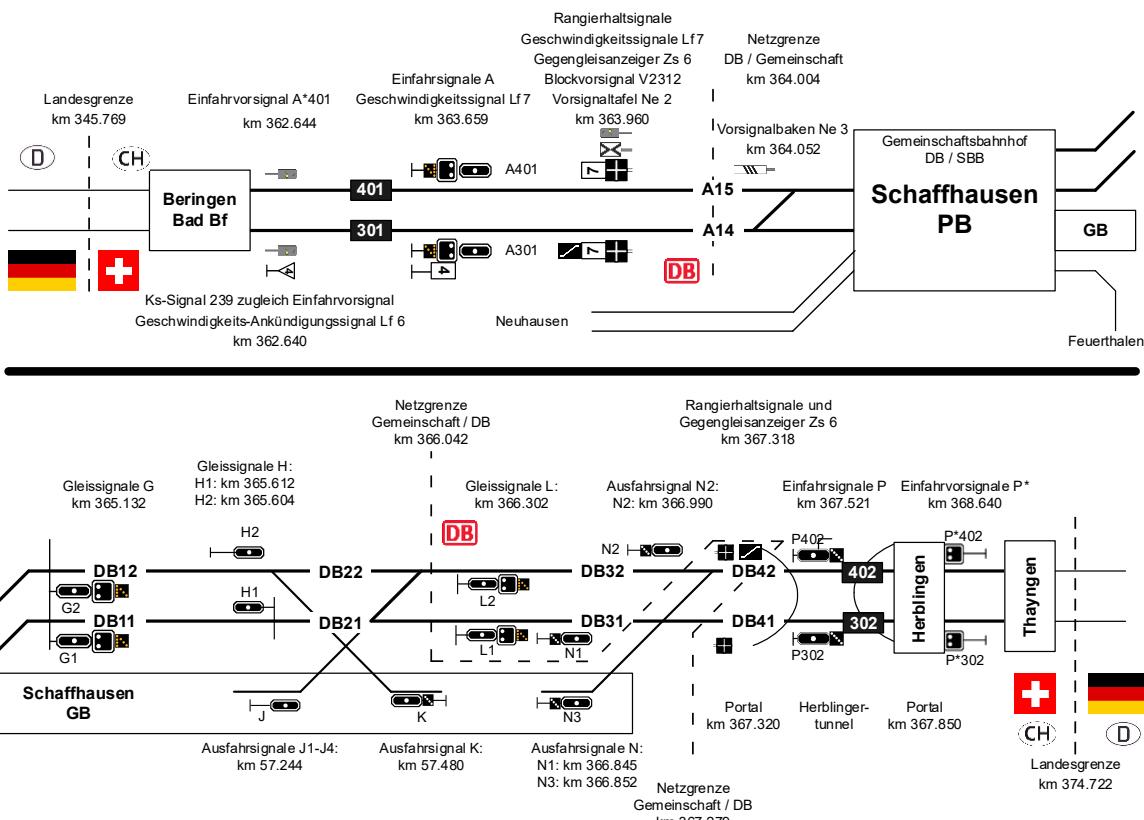
	Luino FV	552	
ZR	Abstellen von elektrischen Triebfahrzeugen		
	<p>Elektrische Lokomotiven müssen das ganze Jahr über ausgeschaltet mit gesenktem Stromabnehmer abgestellt werden (inkl. Wintermassnahmen). Triebzüge und Pendelzüge müssen das ganze Jahr über in der Parkstellung abgestellt werden, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen EVU und RFI Circolazione e Orario Area Milano COAMI-UCGallarate@rfi.it.</p>		
ZR	Sichern der abgestellten Fahrzeuge		
	<p>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.).</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>		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Bellinzona endende S-Bahn-Züge	Kopfgleis 1 Tr (tronco)	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 Rangierbewegung. • Sobald die Systemschutzstrecke überwunden wurde, muss die Rangierbewegung anhalten. 		

	<p>Weitere Rangierbewegungen, 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 Stoss 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-Normen geforderten Unterlagen durchgeführt werden.</p>										
R	v_{max} im gesamten Bahnhof										
	Es gilt v_{max} 30 km/h.										
R	Fahrbefehle										
	<p>Bei Dringlichkeit werden die Signale des Personals wie folgt erteilt:</p> <table border="1"> <tr> <td>Vorwärts</td><td>Waagrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht</td></tr> <tr> <td>Rückwärts</td><td>Senkrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht</td></tr> <tr> <td>Abstossen</td><td>Wie «rückwärts»</td></tr> <tr> <td>Langsamer fahren</td><td>Zeigen der roten Flagge oder der Laterne mit rotem Licht, bis die Geschwindigkeit genügend vermindert ist</td></tr> <tr> <td>Halt</td><td>Senkrecht bewegte rote Flagge oder Laterne mit rotem Licht</td></tr> </table> <p>Hinweis: in den RFI-Normen bestehen keine Entfernungsangaben gemäss I-30001.</p>	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
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										

Schaffhausen

611 731 771

GV Bereich



GV Grundsatz

Im Bahnhof Schaffhausen gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk.

Für den durchgehenden Betrieb auf der Strecke Beringen Bad Bf – Schaffhausen – Thayngen gilt für die Durchführung von Zugfahrten auch im Bahnhof Schaffhausen das deutsche 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 **Ausnahme:** Die Verwendung von **Hilfs- und Besetzsignal** erfolgt gemäss den Betriebsprozessen des Schweizer Regelwerks. Das Hilfssignal ersetzt **Befehl 6** mit Grund Nr. 10 (gemäss deutschem Regelwerk).

² Bei Ausfahrten aus den Gleisen R1-R7 Richtung Thayngen erfolgt die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt durch die Fahrstellung des Gruppenausfahrsignals N3 in Verbindung mit dem am betroffenen Gleis befindlichen und auf Höhe des jeweiligen Zwergsignals angebrachten, beleuchteten Abfahrerlaubnissignalen gemäss Schweizer Regelwerk. Leuchtet das Abfahrerlaubnissignal am betreffenden Gleis nicht, liegt somit keine Zustimmung zur Abfahrt vor.

	Das Ansprechverhalten der Zugbeeinflussung an den schweizerischen Signalen Typ L ist gemäss Schweizer Regelwerk.						
GV	Ereignismanagement						
	Das Ereignismanagement SBB ist für den gesamten Bereich innerhalb der Einfahrtsignale des Bahnhofs Schaffhausen verantwortlich. Insbesondere auch für die Bereiche des DB-Netzes ab den Einfahrtsignalen A Seite Beringen und den Einfahrtsignalen P Seite Thayngen.						
GV	Signale						
	<p>Schaffhausen ist einschliesslich der Einfahrvorsignale mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk ausgerüstet, ausgenommen:</p> <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	ETCS Level 1 LS: Transition						
	<p>Thayngen – Schaffhausen: Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS Ankündigungsbalise km 369.410, Ausführungsbalise km 369.175.</p>						
GV	Wechsel der Betriebsprozesse						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fahrplanvorgaben</th> <th>Ort des Prozesswechsels</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zug mit vorgeschriebenem Halt</td> <td>Normaler Halteort</td> </tr> <tr> <td>Zug ohne vorgeschriebenem Halt inkl. ausserordentlicher Durchfahrt</td> <td>Gleisgruppe A1 – A6</td> </tr> </tbody> </table>	Fahrplanvorgaben	Ort des Prozesswechsels	Zug mit vorgeschriebenem Halt	Normaler Halteort	Zug ohne vorgeschriebenem Halt inkl. ausserordentlicher Durchfahrt	Gleisgruppe A1 – A6
Fahrplanvorgaben	Ort des Prozesswechsels						
Zug mit vorgeschriebenem Halt	Normaler Halteort						
Zug ohne vorgeschriebenem Halt inkl. ausserordentlicher Durchfahrt	Gleisgruppe A1 – A6						
GV	Signalisation Langsamfahrstellen						
	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen DB – Schaffhausen - DB:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer oder deutschem Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. • Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Als Entscheidungskriterium gilt die Vorschriftengrenze (Standort der Einfahrtsignale A301/401 (km 363.659) aus Richtung Beringen Bad Bf und P302/402 (km 367.521) aus Richtung Thayngen). Falls sich das Anfangssignal innerhalb dieser Einfahrtsignale befindet, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss deutschem Regelwerk. 						

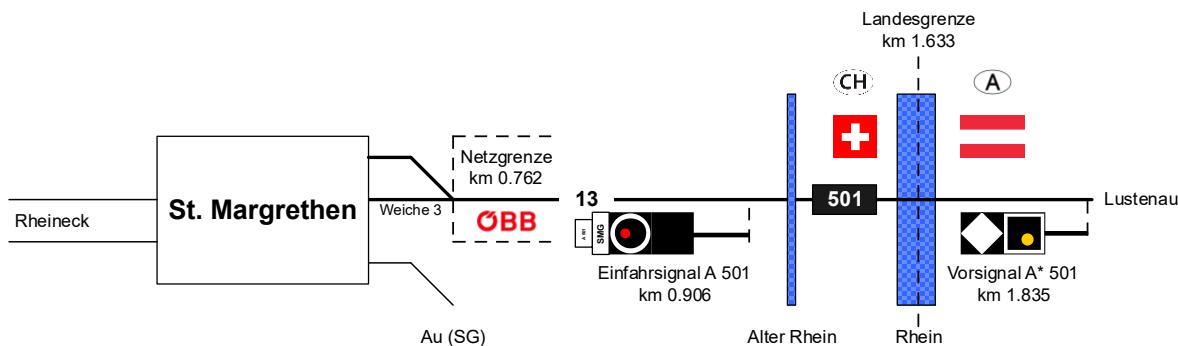
GV	Umschalten der Zugkommunikationseinrichtungen					
Relation von / nach	Umschalten auf					
	GSM/R CH		GSM/R D			
DB - DB	beim Einfahrtsignal *		beim Ausfahrtsignal *			
DB - SBB	beim Einfahrtsignal		---			
SBB - DB	---		beim Ausfahrtsignal			
SBB - SBB	---		---			
<p>* Reisezüge von/nach Beringen Bad Bf, ohne vorausgehende oder nachfolgende Rangierbewegungen, welche in Schaffhausen wenden, schalten nicht auf GSM-R CH um.</p>						
GV	Durchführung von Zugfahrten bei Störungen bzw. Unregelmässigkeiten innerhalb der DB-Betriebsprozesse im Gemeinschaftsbahnhof Schaffhausen					
Bei Zugfahrten innerhalb DB-Betriebsprozess gelten folgende Ausnahmen:						
Ereignis		Regelwerksanwendung bzgl. betrieblicher Behandlung	Bekanntgabe durch Befehl gemäss deutschem Regelwerk an Lokführer			
Ein- und Ausfahrten mit Hilfssignal		Schweizer Regelwerk	nein (das Hilfssignal ersetzt <i>Befehl 6</i> Grund Nr. 10 (Fahren auf Sicht))			
Weiche aufschneiden		Schweizer Regelwerk	bei Bedarf			
Weiche aufschneiden ohne Fahrt / unzeitige Weichenauffahrmeldung an den Weichen deutscher Bauart 200-203		deutsches Regelwerk	bei Bedarf			
Weiche aufschneiden ohne Fahrt / unzeitige Weichenauffahrmeldung an allen übrigen Weichen		Schweizer Regelwerk	bei Bedarf			
Weichenüberwachung fehlt		Schweizer Regelwerk	nein			
Gefahr in / neben dem Gleis		Schweizer Regelwerk	ja			
Gleisfreimeldestörung		Schweizer Regelwerk	ja			
Schaden am Gleis		Schweizer Regelwerk	ja			
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.						

ZR	Neigung von Gleisen		
	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.		

St. Margrethen

721

GV Bereich



GV Grundsatz

In St. Margrethen gilt grundsätzlich das Schweizer Regelwerk. Für das Rangieren im Bahnhof St. Margrethen gilt ausschliesslich das Schweizer Regelwerk.

Der Bahnhof ist einschliesslich der Einfahrsvorsignale mit Signalen schweizerischer Bauart ausgerüstet.

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

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

GV Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)

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

GV Signalisation Langsamfahrstellen

Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen St. Margrethen und Lustenau:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss der ÖBB-Infrastruktur AG) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben.
- Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal zwischen der Landesgrenze und dem Einfahrtsignal A 501, wird für beide Fahrtrichtungen die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG ausgerüstet, ansonsten mit SBB Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.

GV Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung

Begriff

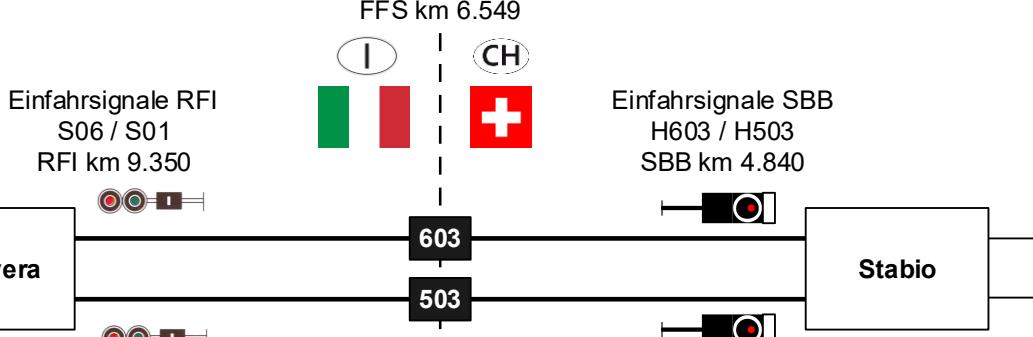
Das Streckengerät befindet sich nicht beim zugehörigen Hauptsignal oder es ist kein Signal vorhanden

Bedeutung

Diese Tafel richtet sich nur an Lokführer von Fahrzeugen mit aktiver PZB

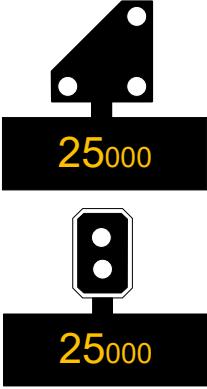


GV	ETCS Level 1 LS: Transition														
	<p>Lustenau – St. Margrethen: Dynamische Transition nach ETCS Level 1 LS ab der GSM-R CH Tafel.</p> <p>St. Margrethen – alle Richtungen: Im Bahnhof St. Margrethen muss das Fahrzeug immer im ETCS Level 1 aufgestartet werden.</p> <p>St. Margrethen – Lustenau: 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:														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fall</th> <th>Vorschrift</th> <th>Befehl an Lokführer¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hilfssignal</td> <td>Schweizer Regelwerk</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal</td> <td>Schweizer Regelwerk</td> <td>ÖBB-RW 30.01</td> </tr> <tr> <td>Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal</td> <td>Schweizer Regelwerk bis Einfahrtsignal A 501 / ÖBB-RW 30.01</td> <td>ÖBB-RW 30.01</td> </tr> </tbody> </table>			Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer ¹	Hilfssignal	Schweizer Regelwerk	-	Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizer Regelwerk	ÖBB-RW 30.01	Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal	Schweizer Regelwerk bis Einfahrtsignal A 501 / ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01
Fall	Vorschrift	Befehl an Lokführer ¹													
Hilfssignal	Schweizer Regelwerk	-													
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Einfahrtsignal / Gleisabschnittsignal	Schweizer Regelwerk	ÖBB-RW 30.01													
Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Ausfahrtsignal	Schweizer Regelwerk bis Einfahrtsignal A 501 / ÖBB-RW 30.01	ÖBB-RW 30.01													
	<p>¹ Es ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren:</p> <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 gilt das Schweizer Regelwerk.														
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.														

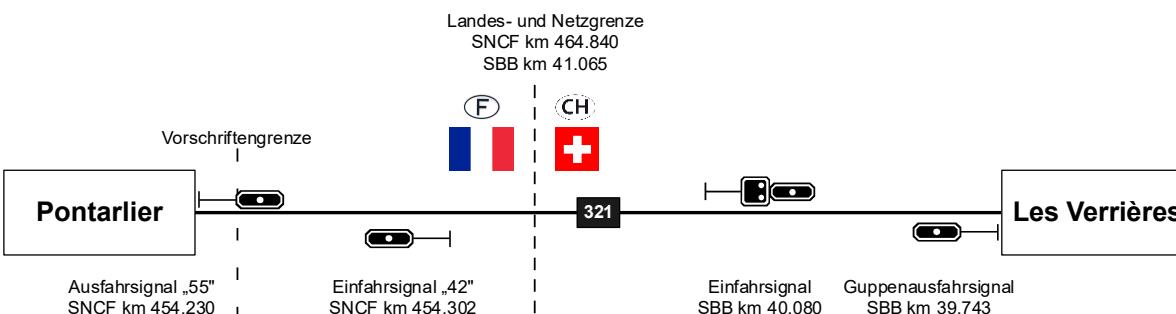
Stabio		542
GV	Bereich	<p>Netz- und Landesgrenze RFI km 11.058 FFS km 6.549</p>  <p>Einfahrsignale RFI S06 / S01 RFI km 9.350</p> <p>Einfahrsignale SBB H603 / H503 SBB km 4.840</p>
GV	Grundsatz	
<p>Züge von Stabio in Richtung PM Bevera: Im Bahnhof Stabio und auf der Strecke Stabio – PM Bevera gilt das Schweizer Regelwerk und die Disposizione di esercizio no. 5/2017 (RFI).</p> <p>Züge von PM Bevera in Richtung Stabio: 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>		
GV	Ereignismanagement	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.
GV	Grundsätze Ereignismanagement	<p>Die SBB Feuerwehr – Intervention leistet jenseits der Netzanschlusspunkte keine Einsätze, ausgenommen in Katastrophenfällen und bei akuter Lebensgefahr von Personen bei gleichzeitiger Legitimation des Einsatzes durch RFI.</p> <p>Nothilfe durch SBB-LRZ oder -Hilfswagen im Katastrophenfall</p> <p>Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet die SBB Feuerwehr – Intervention die nötige Unterstützung auf italienischem Staatsgebiet, nachdem Italien die Schweiz auf staatsrechtlicher Ebene um Hilfe ersucht hat. Mit dem Hilfsbegehr ist eine Legitimation des Einsatzes gegeben. Die Modalitäten des Einsatzes richten sich nach dem genannten Abkommen. Das Hilfsbegehr 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>

	Akute Lebensgefahr Bei unmittelbarer, akuter Lebensgefahr von Personen (Brand oder Entgleisung/Kollision mit Verletzten/Toten eines Reise-, RoLa- oder Güterzuges mit Gefahrgut) erfolgt die Anfrage von RFI direkt schriftlich an die Netzleitung. Netzleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Piketts von I-FUB-INT. Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden könnten und erteilt die Einsatzeraubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die SBB Feuerwehr - Intervention.
GV	v_{max} Fahrt auf Sicht RFI Strecke Es gilt bei <i>Fahrt auf Sicht</i> v_{max} 40 km/h.
GV	ETCS Level 1 LS: Transition Stabio – PM Bevera: Dynamische Transition von ETCS Level 1 LS nach ETCS Level SCMT beim FFS km 6.530. PM Bevera – Stabio: Dynamische Transition von ETCS Level SCMT nach ETCS Level 1 LS beim FFS km 6.510.
GV	Signalisation Langsamfahrstellen Management Langsamfahrstellen: Auf der Strecke Stabio – PM Bevera – Stabio ist das EDV System RFI Aster M3 / M40 im Einsatz. Aufgestellte Langsamfahrtsignale: <ul style="list-style-type: none">• Nicht grenzüberschreitende Langsamfahrstellen werden mit Langsamfahrtsignalen gemäss den jeweiligen Normen signalisiert (CH = Schweizer Regelwerk, I = RFI).• Bei grenzüberschreitenden Langsamfahrstellen werden grundsätzlich nur Langsamfahrtsignale 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 Schweizer Regelwerk und RFI-Normen) aufgestellt.
ZR	Abstellen von Fahrzeugen 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.

Vallorbe		201 202
GV	Bereich	<p>Landes- und Netzgrenze SBB km 48.324 SNCF km 459.612</p> <p>Vorschriktengrenze und Einfahrsignal C621 km 460.024</p>
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 Ausfahrsignals «C622»). Ausnahme: Die Zugvorbereitungs- und Bremsprobesignale entsprechen dem Schweizer Regelwerk.</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 Ausfahrsignal C622 in VAL).</p>
GV	Signalisation Langsamfahrstellen	<p>Aufgestellte Langsamfahrsignale zwischen Vallorbe und Frasne:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer Regelwerk oder gemäss französischen Vorschriften) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben. Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Befindet sich das Anfangssignal im französischen Vorschriftsbereich, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss französischen Vorschriften ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.

GV	Zulassung von Fahrzeugen															
	<p>Auf der Strecke (Lausanne) – Daillens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebzüge der Bauart TGV 2N2 															
ZR	Stromsystem: umschaltbare Zonen															
	<p>Signale bei den umschaltbaren Zonen sind teilweise mit Zusatzsignalen ausgerüstet, diese haben folgende Bedeutung:</p>															
		<p>Begriff <i>Zusatzsignal Stromsystem</i></p> <p>Bedeutung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwergsignale D1, D2,3, L1 und 89: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird • Gleissignale E3 und E4: leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird, unabhängig des Gleis- oder Zwergsignalbegriffs • Gleissignal E5: bei den Begriffen <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> am Zwergsignal A25 oder beim Fahrbegriff am Gleissignal E4, leuchtet die Ziffer 25000 auf, wenn der Fahrleitungsabschnitt vor und nach dem Signal mit 25 kV versorgt wird 														
Z	Stromsystem: statische Transition															
	<p>Bei grenzüberschreitenden Zügen von Le Day, deren Triebfahrzeug weiterverkehrt, muss der Lokführer nach Einfahrt dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass die Stromabnehmer der Spannung 15 kV gesenkt sind.</p>															
Z	Abweichungen vom normalen Halteort															
	<table border="1"> <tr> <td>Regionalzüge</td> <td>Gleis A1</td> <td>Halteort vor dem Karrenübergang, ausgenommen: Flirt / Domino in Doppeltraktion halten am normalen Halteort.</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">von Frankreich</td> <td>Gleis A3</td> <td>Halteort vor Zwergsignal 58A</td> </tr> <tr> <td>Gleis A5</td> <td>Halteort vor Zwergsignal 59B</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">von Le Day</td> <td>Gleis A4</td> <td>Bei Einfahrt in besetztes Gleis 4 müssen die Züge spätestens vor dem (beleuchteten oder dunklen) Stromabnehmersenksignal am äussersten Ende des Dienstgebäudes anhalten.</td> </tr> <tr> <td>Gleis A5</td> <td>Halteort vor Zwergsignal A5F</td> </tr> <tr> <td>Gleis A6</td> <td>Halteort vor Zwergsignal A6F</td> </tr> </table>	Regionalzüge	Gleis A1	Halteort vor dem Karrenübergang, ausgenommen: Flirt / Domino in Doppeltraktion halten am normalen Halteort.	von Frankreich	Gleis A3	Halteort vor Zwergsignal 58A	Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal 59B	von Le Day	Gleis A4	Bei Einfahrt in besetztes Gleis 4 müssen die Züge spätestens vor dem (beleuchteten oder dunklen) Stromabnehmersenksignal am äussersten Ende des Dienstgebäudes anhalten.	Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal A5F	Gleis A6	Halteort vor Zwergsignal A6F
Regionalzüge	Gleis A1	Halteort vor dem Karrenübergang, ausgenommen: Flirt / Domino in Doppeltraktion halten am normalen Halteort.														
von Frankreich	Gleis A3	Halteort vor Zwergsignal 58A														
	Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal 59B														
von Le Day	Gleis A4	Bei Einfahrt in besetztes Gleis 4 müssen die Züge spätestens vor dem (beleuchteten oder dunklen) Stromabnehmersenksignal am äussersten Ende des Dienstgebäudes anhalten.														
	Gleis A5	Halteort vor Zwergsignal A5F														
	Gleis A6	Halteort vor Zwergsignal A6F														
R	Abstossen															
	<p>Das Abstossen von Lok, Triebzügen und Triebwagen ist gestattet, wenn sie mit einem Lokführer besetzt sind und mit der Luftbremse angehalten werden.</p>															

R	Abstellen von Fahrzeugen
	Die Annahme von Fahrzeugabstellungen im Gleis D7 ist so zu wählen, dass die Gleisfreigabe innerhalb von 10 Minuten gewährleistet ist.

Les Verrières		271
GV	Bereich	<p>Landes- und Netzgrenze SNCF km 464.840 SBB km 41.065</p>  <p>Vorschriftengrenze</p> <p>Pontarlier</p> <p>Ausfahrtsignal „55“ SNCF km 454.230</p> <p>Einfahrtsignal „42“ SNCF km 454.302</p> <p>321</p> <p>Einfahrtsignal SBB km 40.080</p> <p>Guppenausfahrtsignal SBB km 39.743</p> <p>Les Verrières</p>
GV	Grundsatz	<p>Im Bahnhof Les Verrières gilt das Schweizer Regelwerk.</p> <p>Auf der Strecke gilt das Schweizer Regelwerk, ausgenommen die besonderen Bestimmungen für Bahnübergangsanlagen sowie für gewisse französische Signalisierungen.</p> <p>Im Bahnhof Pontarlier gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Schweizer Regelwerk für Züge von und nach der Schweiz bis zu deren Halt am Perron bzw. ab deren Abfahrt (einschliesslich des Einfahrtsignals 42 und des Ausfahrtsignals 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 Einfahrtsignals 42 erteilt.
GV	Ereignismanagement	<p>Zwischen der Landesgrenze und Les Verrières wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen. Ab der Landesgrenze Richtung Frankreich durch die SNCF.</p>
GV	ETCS Level 1 LS: Transition	<p>Pontarlier (F) – Les Verrières Statische Transition nach ETCS Level 1 vor dem Ausfahrtsignal PONT (Richtung CH).</p> <p>Les Verrières – Pontarlier (F) Statische Transition nach ETCS Level NTC KVB vor dem Ausfahrtsignal 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 Schweizer Regelwerk. • Barrieren schliessen nicht (raté de fermeture): Zugfahrten auf diesem Streckenabschnitt verboten, ausser bei örtlicher Bewachung des Bahnübergangs.

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Gebrochene Barrierenholme: Funktionieren die Strassensignale einwandfrei, Vorgehen gemäss Schweizer Regelwerk; funktionieren die Strassensignale nicht ordnungsgemäss, Zugfahrten verboten, ausser bei örtlicher Bewachung des Bahnübergangs.• Bahnübergang örtlich bewacht: Vorgehen gemäss Schweizer Regelwerk. |
|--|--|

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 Schweizer Regelwerk.

Knoten Winterthur

602 702 711 731 732 741 754

Bereich	
R	<p>Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen</p> <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	
	Gleise 1, 31 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

SA Serviceanlage Oberwinterthur Pünten (P)

741

ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung
	600-er Gruppe als Rangierbewegung bis zum Signal X611.
Z	Anwesenheitsmeldung des Lokführers
	Der übernehmende Lokführer meldet seine Anwesenheit oder Fahrbereitschaft während der Fahrzeugübernahme frühzeitig, aber frühestens 5 Minuten vor Abfahrt, dem Fahrdienstleiter. Zusätzlich sind dem Fahrdienstleiter allfällige im gleichen Gleis in Abfahrtrichtung abgestellte Fahrzeuge zu melden.
Z	Verständigung bei Fahrt nach Unterhaltsanlage statt Serviceanlage
	Es erfolgt keine Verständigung des Lokführers, wenn die Fahrstrasse nach der Unterhaltsanlage Oberwinterthur eingestellt wird.
R	Profil EBV O2
	Gleis 668 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

R	Kuppeln von Fahrzeugen
	<p>Es darf nur in der Richtung Oberwinterthur → Rickenbach-A. angefahren bzw. gekuppelt werden.</p> <p>In den Gleisen 641-645 dürfen keine Fahrzeuge mit automatischen Kupplungen gekuppelt werden.</p> <p>Das Kuppeln wird an den vorgegebenen Stellen durch instruiertes Personal durchgeführt.</p>

	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 Einfahrtsignal 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 Abfahrrichtung 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	
	<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind in die Gleise 101-110 folgende Rangierbewegungen gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu I-30001, 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierbewegung nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 143, 144, 151, 153, 154, 160-164, 171-181, 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	Gleise 47, 59, 61, 79, 107-110, 144, 150, 503-514, 537-539, 542-546, 562, 571, 584, G1, H1-H5, M10-M14 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	Gleis N4 ist für Fahrzeuge mit Drehzapfenabstand > 12 Meter verboten.

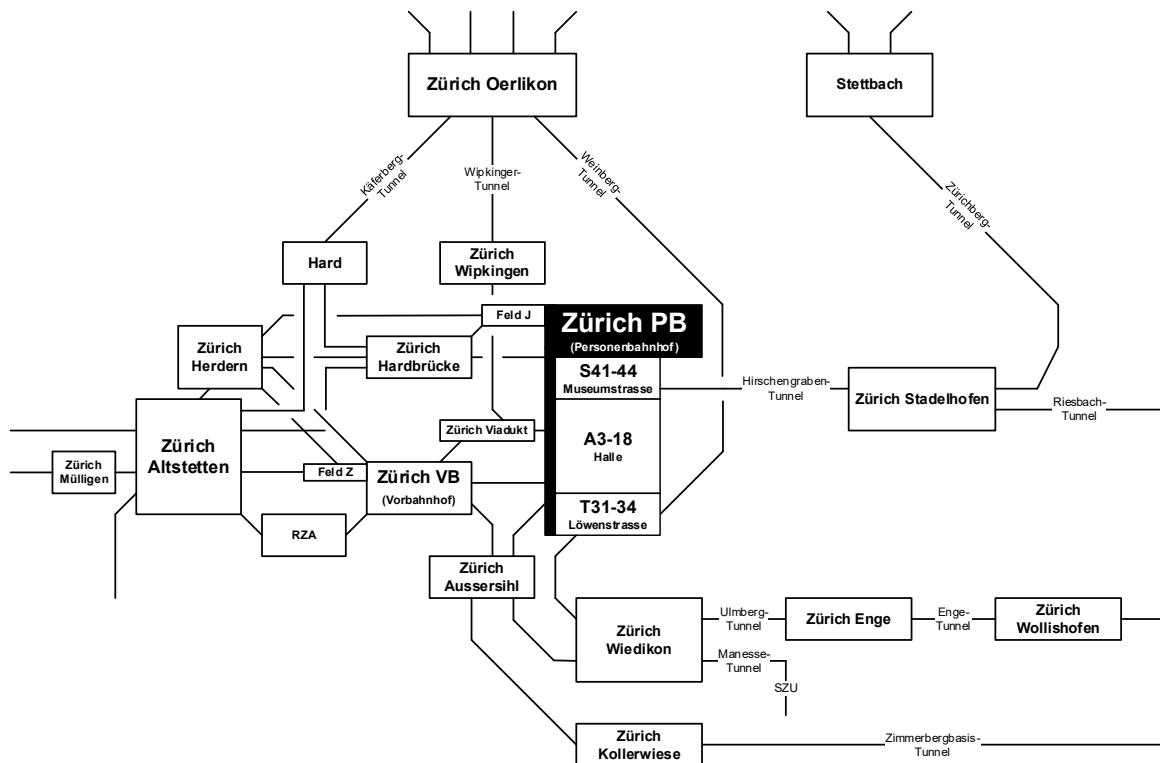
Winterthur Grüze		711 754
Z	Vorbeifahrt an Halt zeigenden Ausfahr- oder Gleissignalen	Von Winterthur auf Gleise 2-5 einfahrende Güter- und Dienstzüge dürfen auf Winken des Rangierers über die <i>Halt</i> zeigenden Signale C4, C5 und C53 bis zum ersten <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal vorrücken.
R	Rangierbewegungen	<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 < 135 m	
		Gleis 74: minimaler Radius = 122 m.

Knoten Zürich

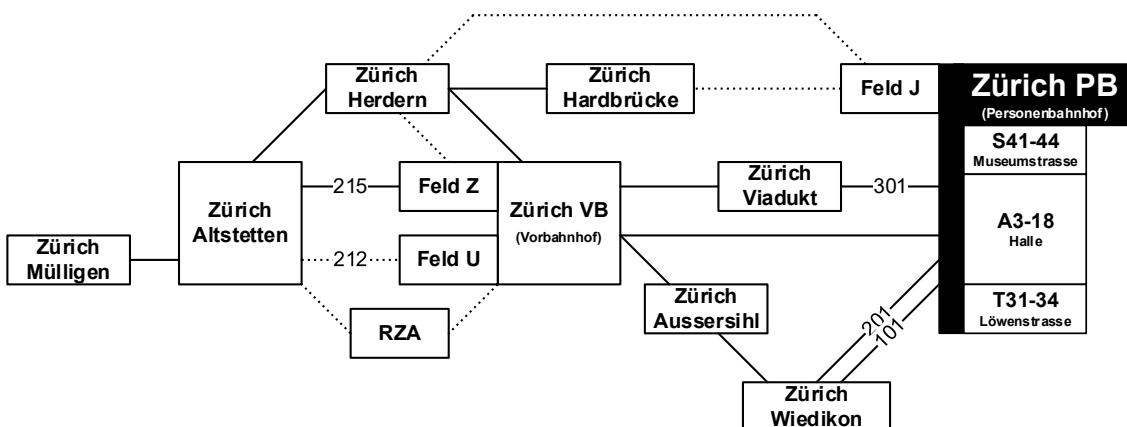
151 161 171 611 631 632 651 652 661 701 702

ZR | Bereich



R | Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen

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



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 Überhöhungsfahlbeträge). 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 Störungsfall.</p>	

Reparaturcenter Zürich Altstetten RZA (SBB PP)		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 Besetzsiegel 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 Besetzsiegel zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erloscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</p>	

Zürich Altstetten		161 632 701
R	Profil EBV O2	
	<p>Gleise 211, 212 sind für Profil EBV O2 freigegeben.</p>	

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 Besetzsiegel 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 Besetzsiegel zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erloscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</p>

Zürich Herdern, Mülligen, PB, VB		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		161 631 651 652 661 701 702
R	Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse	
		<p>Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind folgende Rangierbewegungen gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu I-30001, 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierbewegung nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. <p>Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.</p>
R	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 • Durchgehende Gleise = Seite Zürich 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 sind 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	
	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
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		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	
		Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit sind in die Gleise 101-104 und 205-214 Ostteil (Seite Zürich Altstetten) folgende Rangierbewegungen gegen eingestellte Zugfahrstrassen, zusätzlich zu I-30001, 300.4, Ziffer 2.3.2, erlaubt: <ul style="list-style-type: none"> • wenn das vom Rangierleiter verlangte Zielgleis der Rangierbewegung nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt und kein unbegleitetes Schieben ausgeführt wird <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn die Bedingungen für das Einstellen des Fahrweges ohne Verlangen erfüllt sind und das Zielgleis vor oder nach der eingestellten Zugfahrstrasse liegt. Demzufolge haben Lokführer und Rangierleiter jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten.

Zürich Mülligen Abstellanlage Gleis 201 – 209		161
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 Abfahrrichtung abgestellte Fahrzeuge zu melden.
R	Profil EBV O2	
		Gleise 201-209 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	Abstellen von Fahrzeugen	
		In den Gleisen 201-204 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf. In den Gleisen 205-209 ist der Halteort mit Abstellsektorentafeln signalisiert.

Zürich Oerlikon		171 611 652 701 702
Z	Folgefahrt auf ein besetztes Gleis	
	<p>Die Sicherungsanlage ist für Folgefahrten auf ein besetztes Gleis eingerichtet. Mit dem Besetzsiegel 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 Besetzsiegel zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erlöscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</p>	
Zürich PB		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 einem Fahrtstellungsmelder und zeigt an, dass das zugehörige Hauptsignal aus diesem Gleis <i>Fahrt</i> zeigt. Diese Bestimmung darf gemäss I-30001, 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 Besetzsiegel leuchtet.
Z	Abfahrt der Lokzüge
	Lokzüge sind Mitte Halle für die Abfahrt bereitzustellen.
Z	Hilfssignale
	Bei Störungen kann an den Signalen der X-Staffel (A3-18) das Hilfssignal angeschaltet werden. Die Abfahrerlaubnis kann normal betätigt werden. Der Fahrdienstleiter verständigt den Lokführer vor Beleuchtung des Hilfssignals quittungspflichtig, wenn die Zugspitze ausserhalb des Gleissignals steht und mit Hilfssignal ausgefahren werden muss.
R	Nachfahren in Kopfbahnhöfen
	Ohne gegenteiligen Auftrag folgen die Loks des ankommenden Zuges bzw. die Spitzpendel/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

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"> • Einsatz- und Übungsfahrten LRZ • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB <p>Der Einsatz von thermischen Fahrzeugen ist bei der Trassenbestellung 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 Besetzsiegel 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 Besetzsiegel zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erlöscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</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"> • Einsatz- und Übungsfahrten LRZ • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB <p>Der Einsatz von thermischen Fahrzeugen ist bei der Trassenbestellung 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 Besetzsiegel 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 Besetzsiegel zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erlöscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</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 $\frac{1}{2}$ Traktion vorhanden • ICN und ICE 4: mindestens $\frac{3}{4}$ Traktion vorhanden • Re 420 HVZ-Züge kurz: mindestens $\frac{1}{2}$ Traktion vorhanden • Re 420 HVZ-Züge lang: mindestens $\frac{3}{4}$ Traktion vorhanden • 1 Re 460 $\frac{1}{2}$ Traktion: höchstens 6 IC 2000- oder 7 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen • 2 Re 460 $\frac{1}{2}$ Traktion: höchstens 12 IC 2000- oder 14 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen • 2 Re 460 $\frac{3}{4}$ Traktion: höchstens 18 IC 2000- oder 20 EW IV-Wagen, inkl. Steuerwagen <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 Besetztsignal 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 Besetztsignal zeigenden Hauptsignal entfernt. <p>Wenn der Besetzbalken vor der Vorbeifahrt erlöscht, wurde der nachfolgende Abschnitt vom vorausfahrenden Zug freigelegt.</p>

Zürich VB	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-30001, 300.4, Ziffer 4.2 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		161
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
		Feld U (Rohmbe) als Rangierbewegung bis zum Signal L73.

Zürich VB Feld Z		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 im Auftrag ISB 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	
	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signal C160 (Ost - West) • Signal D230 (West - Ost) 	
Z	v_{max} Gleis 257 tiefer als am Hauptsignal angezeigt	
	<p>In Gleis 257 befindet sich eine Gleisbrückenwaage, welche nur mit v_{max} 10 km/h befahren werden darf. Dies kann am Einfahrtsignal nicht angezeigt werden.</p> <p>Deshalb hat der Fahrdienstleiter den Lokführer quittungspflichtig zu verständigen, bevor er die Zustimmung zur Einfahrt erteilt.</p> <p>Bei der Ausfahrt entnimmt der Lokführer die zulässige v_{max} dem Eintrag in der Streckentabelle.</p>	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge müssen bei Halt oder Stillstand in den Gleisen 238 und 239 spätestens nach 1 Minute den Motor ausschalten. (Grund: Sprinkleranlage).</p>	
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	Neigung von Gleisen		
	Gleis	Gefälle in %	Richtung
	74	7	Flüelen

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 Unwirksamkeitsschalters am km 22.510 muss innert 60 Sekunden am Rangierhaltsignal 92A vorbeigefahren werden.	

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

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

Arbon	772		
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
Züge mit einer Länge >100 m von Steinach	Gleis 1	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.										
Z	Abweichungen vom normalen Halteort									
Züge mit einer Länge >400 m von Immensee	Gleis 6	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal D6								
R	Neigung von Gleisen									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Gleis</th> <th>Gefälle in %</th> <th>Richtung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>38</td> <td>7</td> <td>Steinen</td> </tr> <tr> <td>97</td> <td>16</td> <td>Immensee</td> </tr> </tbody> </table>		Gleis	Gefälle in %	Richtung	38	7	Steinen	97	16	Immensee
Gleis	Gefälle in %	Richtung								
38	7	Steinen								
97	16	Immensee								
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	

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

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

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

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

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

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

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

Bern Weissenbühl		371
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Gleise 703 und 704 als Rangierbewegung bis zum Signal H732.	

Bern Weyermannshaus		121 321 322 331 371 372 381
R	Profil EBV O2	
	Gleise 339, 349, 359, 369, 531, 532, 541, 542 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

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

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

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

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

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

Biel Produktionsanlage Ost		281 282 291 301 311 321
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gefahrgutwagen Über die Weichen 71-78 (Gleise E2-E10) sind Gefahrgutwagen verboten. Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor:	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrten von Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor sind in den Gleisen 18-24 verboten. • Das Abstellen von Gefahrgutwagen mit Leitstoff Chlor ist im ganzen Bahnhof verboten.
ZR	Profil EBV O2	
		Gleise 19-24, 26 sind für Profil EBV O2 verboten.
R	v_{max}	
		Über die Weichen 71-78 (Gleise E2-E10) gilt v_{max} 15 km/h. An der Weiche 71 wurde bei der Spur eine Geschwindigkeitstafel gemäss I-30001, 300.2, Ziffer 2.3.5 aufgestellt.
R	Abstossen von Wagen	
		Das Abstossen von Wagen ist in den Gleisen 11-15, 17 verboten.

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

Blausee-Mitholz		351
R	Rangierbewegungen aus Gleis 8 und 9	
		Das Weichensignal der Handweiche 3 befindet sich nach dem Zwergsignal 1A. Der Rangierleiter hat bei Rangierbewegungen aus Gleis 8 und 9 die richtige Stellung der Handweiche 3 anhand des Weichensignals zu prüfen.

Bodio		541/a
ZR	Abstellen von Fahrzeugen	
	<p>In den Gleisen 2 und 3 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass in diesen Gleisen keine Fahrzeuge abgestellt werden.</p>	
R	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.

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

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

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

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

Büren an der Aare		252
Z	Bahnhof ohne Weichen	

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

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

Capolago – Riva San Vitale**542**

ZR	Neigung von Gleisen		
	Gleis	Gefälle in %	Richtung
	3	17	Maroggia-Melano

Chambrelien**272**

R	Ausführung
	<p>Bei mit Lok geführten Zügen hat der Lokführer:</p> <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
R	Rangierbewegungen auf dem Anschlussgleis 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 sein. Der Rangierdienst der Armee darf sich mit dem Zweiwegefahrzeug 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 Rangierfahrstrassen 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 dem im I-30001, 300.4, Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstand ACTS. Beim Aufstellen von Wagen bzw. Verladearbeiten mit ACTS-Containern im Gleis 7, muss das verantwortliche EVU 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**

Die nachstehenden Vorschriften regeln die zu treffenden Massnahmen für die Einfahrt von Zügen.

Begriffe und Definitionen

Geplante Kreuzung: fahrplanmäßig geplante Zugskreuzung.

Operative Kreuzung: Kreuzung von Fahrten infolge von Verspätungen, Streckenunterbrüchen sowie Extrazug-Anordnungen.

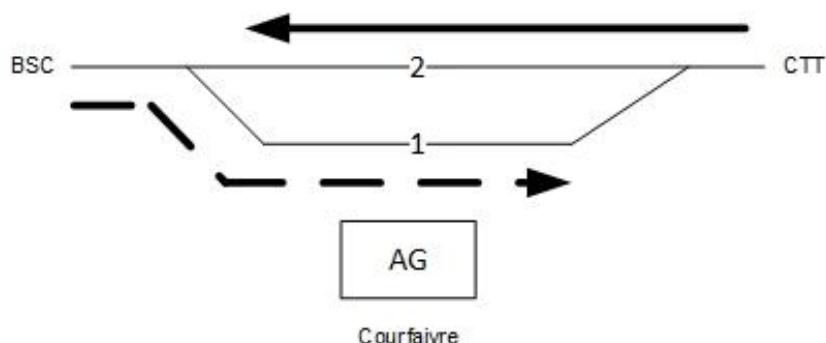
Bestimmungen

Geplante Zugskreuzung.

Geplante Zugskreuzungen, bei denen einer der Züge Gleis 1 benutzt, sind verboten.

Operative Kreuzungen.

Grundsätzlich ist folgendes Konzept bei einer Kreuzung zu beachten:



Die Einfahrt von Bassecourt in Gleis 1 wird entsprechend signalisiert (gemäß I-30001, 300.2, Ziffer 5.3.2).

Courgenay

292

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 1 einzufahren, der Zug der anderen Zuggattung verkehrt über Gleis 2.

Daillens		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	
	<p>Rangierbewegungen sind, ausser bei Störungen und Bauarbeiten, verboten.</p> <p>Ausnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangierbewegungen von Däniken RB nach Gleis 115 und retour sind via Ostzufahrt und die Gleise 81-2-104 gestattet. • Rangierbewegungen Gleis 115-94-4 für anschliessende Zugfahrten nach Gleis 856 sind 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	Neigung von Gleisen		
	Gleis	Gefälle in %	Richtung
	44	6	Hendschiken

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	Neigung von Gleisen		
	Gleis	Gefälle in %	Richtung
	91	14	Kemptthal
	94	13	Kemptthal
	97	2	Bahnhof

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fribourg/Freiburg		121 255 261
R	Profil EBV O2	
	Gleise 8, 202, 203, 204, 205, 310, 402, 403, 404 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

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

Frutigen		351 391
ZR	Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung	
	Gleise 931-933 als Rangierbewegung bis zum Signal E431. Gleise 981-983 als Rangierbewegung bis zum Signal D8.	
Z	Gleis 8 – 438	
	Die Annahme von Fahrten in Frutigen ist so zu wählen, dass Fahrten der Intervention von und nach dem EIZ innerhalb von 7 Minuten in alle Richtungen gewährleistet sind. Um im Ereignisfall die Weiche 60 für zeitkritische Ausfahrten der Intervention freizulegen, ist hinter das Zwergsignal 8A zu fahren. Nach Verständigung durch den Fahrdienstleiter ist unbegleitetes Schieben als Rangierbewegung mit Schritttempo von Gleis 438 nach Gleis 8-113/213 zugelassen.	
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleis 933: minimaler Radius = 115 m	

R	Profil EBV O2
	Gleise 343, 456, 901, 902, 911, 912 sind für Profil EBV O2 freigegeben.
R	v_{max} Hallen Erhaltungs- und Interventionszentrum (ElZ)
	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**

R	v_{max}
	Über die Gleiswaage in Gleis 41 gilt v_{max} 10 km/h.

Gettnau**493**

ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	Gleis 83 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Makies AG benutzt werden (Anschlussgleis).

Gilly-Bursinel**111**

R	Abstellen von Fahrzeugen
	Gleis 2 ist für das Abstellen von Fahrzeugen verboten.

Gisikon-Root**461**

R	Gleis P1 (Anschlussgleis Papierfabrik Perlen)
	Die Zustimmung zur Einfahrt von Gleis P1 nach Gleisen 2 und 3 wird mit dem Einfahrtsignal E75 erteilt. Im Störungsfall kann dies auch mittels Hilfssignal erfolgen.

Gland**111**

R	v_{max}
	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v_{max} 10 km/h.
R	Verkehrsregelungsanlage «Ballastière»
	Der Rangierleiter schaltet die Anlage per Funk oder mit Vierkantschlüssel ein. Die Anstosspunkte sind per Merktafel für Impulsempfänger angegeben. Da keine Gleisschlaufe für Impulsempfänger vorhanden ist, fehlt die Merktafel «Ende Gleisschlaufe für Impulsempfänger».

Glarus**751**

R	Profil EBV O2
	Gleis 73 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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 vorgeschriebenen Halt Gleis 2 nur befahren, wenn die Isolierung von Gleis 1 frei und keine Zustimmung zur Fahrt nach/über Gleis 1 erteilt 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.

Herisau**791**

Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Von Schachen oder Herisau Gleis 1 + 2	Gleis 30 Gleis 31 Gleis 32 Gleis 4 Gleis 5	Halt vor Zwergsignal 30B Halt vor Zwergsignal 31B Halt vor Zwergsignal 32B Halt vor Zwergsignal 4B Halt vor Zwergsignal 5B
	Von Gübsensee	Gleis 4 Gleis 5	Halt vor Zwergsignal 4A 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 unmittelbar vor Prellbock abgestellt werden. Es ist als Rangierbewegung bis an den Prellbock zu fahren.
ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	Gleis 1 ist für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge verboten (ausgenommen Autotunnelzüge).

Hüntwangen-Wil	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.
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).	

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

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

Interlaken West		361
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Fahrzeugbedingt sind Zugfahrten mit ICE4 aus der Güteranlage (ab Ausfahrtsignal B23) Richtung Därligen verboten.	
R	Befahren der Weiche 16 bzw. Weiche 23	
	Das Befahren der Weiche 16 sowie der Weiche 23 in Stellung nach Weiche 24 darf nur erfolgen, wenn die EV 30 abgeklappt ist. Das Umlegen der EV 30 ist beim Fahrdienstleiter zu verlangen.	
Islikon		741
ZR	Zufahrt zum Stamm- und Anschlussgleis Firma Schweizer Zucker AG	
	Für ankommende Züge Rickenbach-Attikon – Islikon gilt als Zustimmung zur Rangierbewegung das <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 unmittelbar vor Prellbock abgestellt werden. Es ist als Zugfahrt oder Rangierbewegung bis an den Prellbock zu fahren.	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 7, 45, 56 und 57 sind für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge verboten (ausgenommen Autotunnelzüge).	
Z	Abfahrerlaubnis Gleise 55-57	
	Autotunnelzüge wird die Abfahrerlaubnis durch das Verladepersonal erteilt.	
Z	Melden des Abschlusses der Zugvorbereitung im Autoverlad	
	Der Fahrdienstleiter oder das Verladepersonal kann für Autotunnelzüge die Meldung des Abschlusses der Zugvorbereitung verlangen: <ul style="list-style-type: none"> • bei Abweichungen vom Sollfahrplan (vorzeitiges / verspätetes Verkehren) • an Verkehrstagen mit Verkehren von > 4 Autotunnelzügen pro Std/Richtung • bei Verladeproblemen (Grossraumfahrzeuge, Pannenfahrzeuge usw.) Die temporäre Meldung kann für einen oder mehrere Züge verlangt werden und ist gegenseitig abzusprechen.	
R	Einschränkung Gleis 25 (Senkanlage)	
	Das Befahren von Gleis 25 ist nur für das Zustellen bzw. Abholen von Fahrzeugen in und aus Gleis 25 sowie in Notfällen gestattet. Der Rangierleiter hat den Fahrweg nach/via Gleis 25 explizit zu verlangen.	

Kerzers		252 381
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
		Gleis 9 ist für Streckentriebfahrzeuge und vierachsige Reisezugwagen verboten.

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

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

La Conversion**121**

Z	Verständigung
	Steht auf Gleis 1 oder 2 ein startender Zug oder ein Zug, für welchen die Fahrstrasse aufgelöst wurde, zur Abfahrt bereit, muss der Fahrdienstleiter, vor dem auf <i>Fahrt</i> stellen des Ausfahrsignals den Lokführer des Zuges, der nicht abfahren darf, darüber quittungspflichtig verständigen.

Lalden**351**

R	Gleisbögen mit Radien < 135 m
	Gleise 4, 5: minimaler Radius = 99 m.

Landquart**642**

Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	von Bad Ragaz	Gleis 1	Bei <i>Halt</i> zeigendem 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 zu decken.</p> <p>Muss das Gleis 46 befahren werden, hat sich der Rangierleiter zu vergewissern, dass im Gleis 47 keine Verladearbeiten stattfinden. Anschliessend meldet er dem Fahrdienstleiter, dass die Sicherung Gleis 46 aufgehoben werden kann. Der Fahrdienstleiter hebt die Sicherungsmassnahmen für Gleis 46 auf und erteilt dem Rangierleiter die Zustimmung zur Fahrt nach Gleis 46. Der Rangierleiter entfernt das/die Haltsignal(e).</p> <p>Nach Verlassen von Gleis 46 verlangt der Rangierleiter beim Fahrdienstleiter die erneute Sicherung von Gleis 46 und bringt das/die Haltsignal(e) wieder an.</p>			
R	Sichern von Fahrzeugen in Gleis 76			
	In Gleis 76 dürfen auf Grund des verwendeten Schienenprofils nur die grünen Hemmschuhe mit einer Laschenweite von 80 mm eingesetzt werden.			
R	Profil EBV O2			
	Gleis 96 ist bis zum Gittertor der IKEA für Profil EBV O2 freigegeben.			

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

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

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

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

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

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

Luzern		332 422 431 453 461 532
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis 522 ist das Abstellen von Reisezugwagen mit Aussenschwingtüren verboten. In den Gleisen 429 und 430 auf der Höhe der markierten Felder der Eingleisstelle ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.	
R	Profil EBV O2	
	Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben, ohne Gleise 429-430, 577-578, 663-665.	
R	Abstossen von Wagen	
	Das Abstossen von Wagen von und nach PB sowie von und nach 500er und 900er Gleisgruppen ist verboten.	
R	Nachfahren in Kopfbahnhöfen	
	Ohne gegenteiligen Auftrag folgen die Loks des ankommenden Zuges bzw. die Spitzpendel/Spitzentriebzüge dem ausfahrenden Zug oder der Rangierbewegung in Bremswegentfernung bis zum ersten Zwergsignal. Für ankommende Spitzwagen, 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.	

Martigny		211/b
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Gleise 87, 97, 107, 117, 127 und 137:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Streckenklasse: D3 • Fahrzeuge mit Drehgestellen > 2 Achsen = verboten. 	
ZR	Neigung von Gleisen	
	<p>Gleise 87 und 97: Massgebende Neigung von 18‰, um das kurze Gefälle von 35‰ zu berücksichtigen.</p>	
Z	Geschwindigkeitsschwelle im Bahnhof	
	<p>Einfahrten auf Gleise 57 und 58: v_{max} 30 km/h ab Perronanfang.</p>	
R	Rangierbewegungen von / nach Gleis 83 (Instandhaltungsanlage TMR)	
	<p>Der Rangierleiter verlangt die Zustimmung zur Fahrt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ins Gleis 83 mit Zwergsignal 73A beim Fahrdienstleiter TMR. • Richtung Bahnhof mit Zwergsignal 73H beim Fahrdienstleiter SBB. 	

Meilen		651
R	Profil EBV O2	
	<p>Gleise 4, 34, 64 sind für Profil EBV O2 freigegeben.</p>	

Menznau		493
R	Zustimmung zur Rangierbewegung	
	<p>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.</p>	

Mezzovico-Sigirino		542
ZR	Profil EBV O2	
	<p>Gleise 2-72 sind für Profil EBV O2 verboten.</p>	
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Gleise 2-72 dürfen nur für folgende Fahrten benutzt werden (Anschlussgleis):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrten in Zusammenhang mit Comibit AG • Fahrten von I-AEP oder login 	

Monthei		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		
	Züge mit einer Länge >220 m	Gleis 1 und 2	Halteort am Perronende

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

Muri AG		521
ZR	Neigung von Gleisen	
	Gleis	Gefälle in %
	2	12
	3	12
	25	38
	61	13
	64	12

Neuchâtel		271 272 301 381	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Züge mit einer Länge >350 m von St-Blaise / St-Blaise-Lac	Gleis A3	Halteort vor Zwergsignal A3B
	Züge mit einer Länge >375 m von Yverdon-les-Bains	Gleis A4	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal D4
	Züge mit einer Länge >375 m von Biel/Bienne	Gleis A4	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal C4

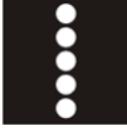
Neuchâtel-Serrières		271 301
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
		In Gleis 3 sind Fahrten nur erlaubt, wenn in Gleis 2 (am schmalen Perron) kein Reisezug steht.
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Für Reisende geöffnete Fahrzeuge dürfen auf dem Viadukt über die Serrières nicht anhalten.	

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).

Niederglatt		611
R	Profil EBV O2	
		Gleise 12, 22, 31, 32 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Niederscherli		372
Z	Verkehrsbeschränkungen für Gleis 1	
Die Ausfahrt von Zügen ab Gleis 1 ist verboten (fehlende Zugbeeinflussung). Die Bestimmungen gemäss I-30001, 300.6, Ziffer 3.3.3 (Gruppensignal ohne Zusatzsignalisierung) sind trotzdem einzuhalten.		
Nieder- und 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	
Ab Gleis A40 kann die Abfahrerlaubnis erst erteilt werden, wenn das Ausfahrtsignal 25C1 in Verbindung mit einer Rangierfahrstrasse aus Gleis 40 nach Gleis 1 einen Fahrbegriff signalisiert. Fahrzeuge mit einer ETCS Ausrüstung nach Baseline 3 starten in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR).		
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 Sperrschnuh 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>	
	<p>Rangiersignal ME40</p> <p>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.</p>	
	<p>Situation/Bedingungen</p> <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> 	<p>Verlangtes Verhalten</p> <p>Halt vor dem Rangiersignal</p>
	<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)</p> <p>oder</p> <p><i>Störung:</i> nach der Einschaltanforderung der BUe 1 funktioniert dieser nicht (Störung): Der BUe muss gemäss I-30001, 300.9 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

Oberburg		483 484
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleis 1 ist für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge verboten.	
ZR	Umlad von ACTS-Containern	
	Für den Umlad von ACTS-Containern in Gleis 5 muss Gleis 6 nicht gesichert werden.	
ZR	v_{max}	
	Im Strassenbahnbereich gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v_{max} 10 km/h.	
Z	Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis	
	Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis von Seite Burgdorf ist die Geschwindigkeitsschwelle entgegen der <i>Merktafel für Geschwindigkeitsschwelle</i>  beim Einfahrtsignal A123 / A223. Der Fahrdienstleiter hat den Lokführer vor dem auf <i>Fahrt</i> stellen des Einfahrtssignals 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	Rangierbewegungen aus Gleis 71 bis 74	
	Das Weichensignal der Handweiche 52 befindet sich nach dem Zwergsignal 27C. Der Rangierleiter hat bei Rangierbewegungen aus den Gleisen 71-74 die richtige Stellung der Handweiche 52 anhand des Weichensignals zu prüfen.	

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

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

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

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

Olten RB		151 411 421 422						
ZR	Verantwortung Weichenstellen							
	<p>Während den Öffnungszeiten des Anlageteils Olten RB:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dürfen Rangierbewegungen von Seite Rangierstellwerk 1 nur in Absprache mit dem Fahrdienstleiter Stellwerk 3 ausgeführt werden • dürfen Weichen (inkl. Handweichen) nur durch ausgebildete und geprüfte Mitarbeitende von der Infrastruktur bedient werden. 							
ZR	Sicherung mit Hemmschuhen	<p>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.</p>						
Z	Abfahrerlaubnis in Sonderfällen	<p>Abgehende Züge Richtung Süd und West erhalten die Abfahrerlaubnis via GSM-R.</p>						
Z	Abweichungen vom normalen Halteort	<table border="1"> <tr> <td>von Westen</td><td>Gleise E4, G1 und G4</td><td>Halteort vor dem Profil der Weichenstrasse</td></tr> <tr> <td>von Hauenstein / Läufelfingen</td><td>Gleis E4</td><td>Halteort nach den Vorschriften «Beschränkt ausnützbares Gleis»</td></tr> </table>	von Westen	Gleise E4, G1 und G4	Halteort vor dem Profil der Weichenstrasse	von Hauenstein / Läufelfingen	Gleis E4	Halteort nach den Vorschriften «Beschränkt ausnützbares Gleis»
von Westen	Gleise E4, G1 und G4	Halteort vor dem Profil der Weichenstrasse						
von Hauenstein / Läufelfingen	Gleis E4	Halteort nach den Vorschriften «Beschränkt ausnützbares Gleis»						
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	<p>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.</p>						
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 Rangierhaltsignal 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	v_{max}							
	<p>In der F-Gruppe gilt v_{max} 15 km/h.</p>							
R	Profil EBV O2							
	<p>Sämtliche Gleise, inkl. Industriewerk, sind für Profil EBV O2 freigegeben.</p>							

Otelfingen Golfpark		171
Z	Haltepunkt Otelfingen Golfpark	
	<p>Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.</p>	

Othmarsingen	
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	Gültig für
	M2	Zwischen den Gleisen 31 und 33	Ausfahrt aus den Gleisen 1, 17, 19, 20, 22, 23, 31 Richtung Corcelles
	M3	Nahe Weiche 65	Ausfahrt aus den Gleisen 6 bis 10, D6, D7 und 35 Richtung Corcelles
	M8	Zwischen den Gleisen 4 und 5 Seite Granges-Marnand	Ausfahrt aus den Gleisen 4 bis 10 Richtung BUe km 58.137 (Glatigny) und darüber hinaus
	M9	Zwischen den Gleisen 2 und 3 Seite Granges-Marnand	Ausfahrt aus den Gleisen 1 bis 3 Richtung BUe km 58.137 (Glatigny) und darüber hinaus
Fdl	Eingeschränkte Anwendung des Besetzssignals		
	Für die Gleise 6 bis 10 ist die Anwendung der Funktion <i>Einfahrt in ein besetztes Gleis</i> verboten (= Besetzssignal beleuchten).		

Pfäffikon SZ		631 641 752 781
R	Profil EBV O2	
	Gleise 468-469, 519, 711, 821-823, 911-913 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Pfäffikon ZH		661
R	Vorbeifahrt an Einfahrssignalen durch Rangierbewegungen	
	Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Einfahrssignal 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.		

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 I-30001, 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.

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
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 Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
<p><i>Rangierbewegung vom Bahnhof ins Depot RHB / auf die Strecke</i> 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 (Einfahrtsignal 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> Die Zustimmung zur Rangierbewegung über Einfahrtsignal 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> 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	Neigung von Gleisen			
	Gleis	Gefälle in %	Richtung	
	1	6	Emmenbrücke	
	2	10	Emmenbrücke	
	3	5	Emmenbrücke	
	51	19	Emmenbrücke	
	52	19	Emmenbrücke	
R	Profil EBV O2			
	Gleis 4 ist für Profil EBV O2 freigegeben.			
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>			

Rothenthurm				781
R	Rangierhaltsignal			
	Am Rangierhaltsignal 1B bzw. Rangierhaltsignal 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 «Kaminfeuer», km 24.716 betätigt hat. Nach Betätigung des Unwirksamkeitsschalter am km 25.444 muss innert 60 Sekunden am Rangierhaltsignal 1B bzw. Rangierhaltsignal 2B vorbeigefahren werden.			

Rothrist		141 142 422
Z	Aufstellen von Zügen	
		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.
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.

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 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		
	Züge mit einer Länge >140 m von Martigny	Gleis 2	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal 47D2
R	Profil EBV O2		
		Gleis 4 ist für Profil EBV O2 freigegeben.	

Schindellegi-Feusisberg		781
R	Profil EBV O2	
		Sämtliche Gleise sind 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.

Schmittern		121
R	Profil EBV O2	
		Gleise 13, 23 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Schwanden		751
R	Profil EBV O2	
		Gleise 1, 51 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Schwarzenbach		711
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
		Gleis 1 ist für Triebzüge und Reisezugwagen oder baugleiche Fahrzeuge verboten.

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	Neigung von Gleisen	
	Gleis	Gefälle in %
	1/71	8
	2/72	10
	3	4
		Richtung
		Sursee
		Sursee
		Sursee

Siggenthal-Würenlingen		601
ZR	Neigung von Gleisen	
	Gleis	Gefälle in %
	312	9
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 Störungsfall 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.	

Sion		221
R	Profil EBV O2	
Gleise 81, 84, 91, 94 des Rangierbereichs «Sion» 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 Zwerksignal 2A

Solothurn				311 481 482
Z	Abweichungen vom normalen Halteort			
	Wendezüge mit einer Länge 140-150 m	Gleis 383	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal G383 bzw. H383	
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 mit 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.			

Steffisburg		484
R	Einschränkung Gleis 88 (Freiverlad)	
	Das Be- und Entladen von offenen Wagen ist in Gleis 88 verboten.	

St-Gingolph		232
Z	Bahnhof ohne Weichen	

St-Maurice		211/b 232
R	Profil EBV O2	
Gleise 5, 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-30001, 300.4, Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstand ACTS. Beim Aufstellen von Wagen bzw. Verladearbeiten mit ACTS-Containern im Gleis 5, muss das verantwortliche EVU 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 O2	
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 Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
Rangieren auf dem Ausfahrgleis 227-226 Seite Aigle: Die Grenze zwischen Bahnhof und Strecke ist nicht beim Einfahrtsignal, sondern beim Rangierhalt-signal M226 km 41.302.		

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 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 • bei Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB 		

St. Gallen			
			711 721 742 791
ZR	Neigung von Gleisen		
	Gleis	Gefälle in %	Richtung
	84	19	Bahnhof
	85	18	Bahnhof
	604	8	Bahnhof
	701	8	Bahnhof
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	Züge mit einer Länge >390 m von SG Bruggen	Gleis 1	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal B1
	Wendezüge mit einer Länge >390 m von SG Bruggen	Gleis 2	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal 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 Geschwindigkeitsschwelle 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	Neigung von Gleisen		
	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. 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 Zugfahrstrassen ab Signal B252 oder mit Ziel C242 nicht möglich.</p>
R	Rangierbewegungen vom zentralisierten in den nicht zentralisierten Bereich	<p>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	Rangierbewegungen vom nicht zentralisierten in den zentralisierten Bereich	<p>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 / Bedienauflagen	<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 Abfahrgleises 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.

Sursee				422
ZR	Neigung von Gleisen			
	Gleis	Gefälle in %		Richtung
	61	6		Wauwil
Z	Abweichungen vom normalen Halteort			
	Züge mit einer Länge >110 m von St. Erhard-Knutwil	Gleis 2	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal C2	
	Züge mit einer Länge >130 m von Oberkirch	Gleis 62	Halteort unmittelbar vor Hauptsignal D62	

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

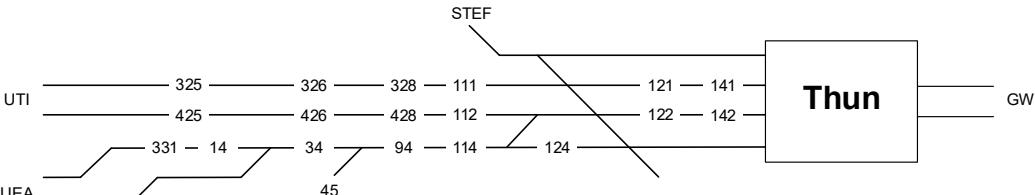
Tavannes		282	
Z	Abweichungen vom normalen Halteort		
	nach Sonceboz-Sombeval	Gleis 2	Halteort spätestens vor der ersten Weiche am Ende des Gleis 2.

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 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.	

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. Le designazioni dei binari servono solo per avere una panoramica concernente al superamento del profilo dei carri armati</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</p> <p>(Auszug aus den Beförderungsbewilligungen für Militärtransporte)</p>	
<p>Begegnungsverbot mit Fahrzeugen aller Art</p>	
<p><u>für alle Panzer:</u></p> <p>Uttigen / Uetendorf – Thun</p> <p>zwischen Gleis 325-326-328, 425-426-428 und 331-14-34-94</p>	<p><u>zusätzlich bei Panzer Leopard:</u></p> <p>Thun</p> <p>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><u>für alle Panzer:</u></p> <p>Das Befahren von Rampengleisen ist verboten. Ausgenommen sind Be- und Entladegleise.</p>	<p><u>zusätzlich bei Panzer Leopard:</u></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 Fahrbegriff zeigen. • Nach Ankunft im Zielgleis meldet der Rangierleiter die Rangierbewegung zurück. 	

R	Profil EBV O2
	Gleise 234, 235, 727, 738, 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 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.

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, 84-86, 93-95 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).

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.	

Weinfelden		741 761
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	In Gleis 360 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schließen auf.	

Weinfelden Süd		761
R	Leermaterialzug Gleis 1	
	Der Lokführer eines Leermaterialzuges nach Weinfelden verlangt 4 Minuten vor der Abfahrtszeit den Fahrweg vom Abstellgleis 1 ins Abfahrgleis 42.	

Wettingen		161 171 436 601
ZR	Neigung von Gleisen	
	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.	

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

Yverdon-les-Bains				261 301
Z	Abweichungen vom normalen Halteort			
von Neuchâtel	Gleis A5	Halt vor Zwergsignal 22D		
	Gleis A6	Halt vor Zwergsignal 25D		
von Lausanne	Gleis A7	Halt vor Zwergsignal 25C		
	Gleis A4	Halt vor Zwergsignal 54A		
	Gleis A5	Halt vor Zwergsignal 53A		
	Gleis A6	Halt vor Zwergsignal 52A		
	Gleis A7	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			
	Gleis 60 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Makies AG 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	
	<p>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.</p> <p>Grund: Kunststoffkante Perron.</p>	
R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Gleise 4 und 6 sind für Rangierbewegungen mit Niederflurwagen verboten.</p> <p>Grund: Kunststoffkante Perron.</p>	
R	Profil EBV O2	
	Gleise 14, 24, 39, 44-48, 114 sind für Profil EBV O2 freigegeben.	

Zürich Flughafen		702
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	<p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsatz- und Übungsfahrten LRZ • Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB • Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB <p>Der Einsatz von thermischen Fahrzeugen ist bei der Trassenbestellung anzugeben und auf der Anordnung auszuweisen, damit die Rauchmeldeanlage entsprechend bedient werden kann.</p>	

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

ZR	Bereich
	<p>Netz / Réseau / Rete</p> <p>MOB</p> <p>BLS Umspuranlage / Installation de changement d'écartement / Impianto di scartamento variabile</p> <p>BLS</p>
ZR	Sicherungsanlage / Infrastrukturanlage <p>Der Bahnhof Zweisimmen umfasst je eine Sicherungsanlage der BLS für den Normalspur- und 4-Schienebereich inklusive Meterspur-Stumpfgleis 35 sowie der MOB für den Meterspurbereich. Die Stellwerkbedienung erfolgt durch die jeweiligen Fahrdienstleiter BLS/MOB.</p> <p>Die Netz- und Stellwerksgrenzen 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 bei Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB
ZR	v_{max} <p>Über die Umspuranlage gilt v_{max} 15 km/h. Die v_{max} ist mit Geschwindigkeitstafeln 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 <i>Halt</i></p> <p>Bedeutung 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 Rangierbewegungen mit umzuspurenenden Fahrzeugen von Normal- auf Metterspur	<p>Der Rangierleiter hat die indirekt geführte Rangierbewegung während dem Umspurvorgang vom Perron aus zu führen. Der Aufenthalt auf dem Fahrzeug ist erst nach dem erfolgreichen Umspuren gestattet.</p>
R	Rangierbewegungen auf die Strecke	<p>Rangierbewegungen auf die Strecke der MOB ab Anlagenteil BLS sind verboten.</p>
R	Sichern der abgestellten Fahrzeuge	<p>Gleis 85 weist eine Neigung bis 46 % auf. Abgestellte Fahrzeuge sind 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.</p>
Fdl	Kommunikation Fahrdienstleiter BLS - Lokführer/Rangierleiter MOB	<p>Die Lokführer und Rangierleiter der MOB sind nicht über GSM-R erreichbar.</p> <p>Das Personal verfügt über tourenbezogene Funkgeräte.</p>
Fdl	Sichern bei Abgabe Formular Befehl 5, 6 und 9	<p>Die entsprechenden Bestimmungen gemäss I-30001, 300.1 gelten durch die Zusammenarbeit mit dem Fahrdienstleiter MOB als erfüllt.</p>
Fdl	Übermittlung Befehle 5, 6 und 9	<p>Für die Übermittlung an den Lokführer ist der Fahrdienstleiter mit der gestörten Infrastrukturanlage zuständig. Die Abgabe darf delegiert werden.</p>

Rothrist – Burgdorf – Mattstetten**141**

ZR	Selbstrettung Tunnel Thunstetten Nord / Süd
	<p>Die Tunnel Thunstetten Nord / Süd bestehen aus zwei getrennten Doppelspurröhren, welche mit 2 Schiebetüren verbunden sind. Diese Türen sind weder verschlossen noch überwacht. Daher sind für die Einleitung von Sofortmassnahmen bzw. die Sicherung bei Alarm / Betriebsstörung die Gleise 361 und 461 und 755-756 und 855-854 als durchgehend vierspurig geführter Tunnelabschnitt zu betrachten.</p> <p>Auf <i>Fahrt auf Sicht</i> darf verzichtet werden, wenn beide Tunnelröhren kontrolliert wurden.</p>
Z	CAB-Fahrerlaubnis

(Lausanne) – Daillens – Vallorbe – Landesgrenze CH/F**201**

ZR	Zulassung von Fahrzeugen
	<p>Auf der Strecke (Lausanne)-Daillens-Vallorbe-Landesgrenze CH/F sind folgende, das Profil EBV O1 überschreitende Fahrzeuge zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebzüge der Bauart TGV 2N2

Puidoux – Vevey**231**

R	Neigung von Gleisen
	<p>Wegen starker Neigung ist es auf dem Streckengleis 301 verboten, Wagen abzuhängen oder sie in Richtung Anschlussgleis Le Verney abzukreuzen. Diese Manöver sind immer im Bahnhof Puidoux auszuführen.</p>
R	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Le Verney» (km 07.065)

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.

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

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

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

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

Auvernier – Bôle**271****R Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «Cottendarf» (km 07.690)**

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.

Der Schlüssel für die Bedienung der Weiche 101 befindet sich im Kasten bei Ausfahrtsignal 26C3 in Auvernier.

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.

Grenchen Nord – Moutier**291****Z Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

- Züge mit elektrischer Vorspannlok
- Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB
- Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB
- Fahrten für Hilfeleistungen
- Einsatz- und Übungsfahrten des LRZ

Courfaivre – Bassecourt		292
Z	Zufahrt zum Anschlussgleis auf der Strecke «BKW» (km 92.449)	
	<p>Die Zufahrt zum Anschlussgleis km 92.449 (W101) darf als Rangierbewegungen auf die Strecke bzw. auf gesperrtes Gleis erfolgen.</p> <p>Die Weiche 101 ist verschraubt. Ihre Bedienung darf nur durch den technischen Dienst erfolgen.</p>	

Solothurn – Oensingen		311
Z	CAB-Fahrerlaubnis	
	<p>Erhält der Lokführer eines nicht auf die Strecke mit Führerstandsignalisierung verkehrenden Zuges eine CAB-Fahrerlaubnis, hält er den Zug sofort an. Der Lokführer verständigt den Fahrdienstleiter und führt einen Fahrzeugreset durch.</p>	

Spiez – Heustrich		322
ZR	Selbstrettung Hondrichtunnel	
	<p>Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30001:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handlauf (ohne Alarmauslösung) • Fluchtweg markiert • Hilfsbeleuchtung / Dauerbeleuchtung 	

Spiez – Brig		322 351
Z	Schlechte Adhäsionsverhältnisse	
	<p>Wenn Lokführer schlechte Adhäsionsverhältnisse feststellen, melden sie dies dem Fahrdienstleiter. Dieser verständigt den Dispatcher.</p> <p>Der Dispatcher meldet die schlechten Adhäsionsverhältnisse den EVU. Diese veranlassen, wenn notwendig, die Verstärkung der Traktionsmittel an Zügen Spiez-Brig in Einfachtraktion mit folgenden Anhängelasten:</p> <p>4-achsige Lok = 400 t 6-achsige Lok = 600 t</p> <p>Sobald sich die Witterungsverhältnisse bessern, werden die EVU durch den Dispatcher entsprechend verständigt.</p>	

Frutigen – Brig**351**

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

Goppenstein – Brig**351**

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

Goppenstein – Hohtenn**351**

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

Interlaken Ost – Interlaken West**361**

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

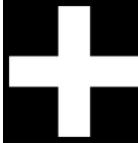
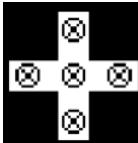
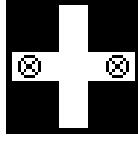
Interlaken Ost – Spiez		361
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	ICE4 (BR 412/812) dürfen nur nach Zugreihe A verkehren.	

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

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

Bern Fischermätteli – Schwarzenburg		372
Z	Sicherungsanlagen	
	Automatischer Block ohne Zugschlusskontrolle.	
Z	Weiterfahrt nach einer Zugtrennung	
	Bei einer Zugtrennung darf mit dem ersten Teil des Zuges auch bei <i>Fahrt</i> zeigendem 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.	

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 Weichenschlüsselkästen befinden sich in Köniz, Gasel und Mittelhäusern am Schaltposten, in Niederscherli am Mast Nr. 18 und in Schwarzenburg am Mast Nr. 26 vis-à-vis Güterschuppen und beim Schaltposten.</p>	

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

Köniz – Mittelhäusern

372

ZR	<p>Auffahrbare Weichen</p> <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, die nicht auffahrbare Stellung durch ein weisses Weichensignal gekennzeichnet.</p> <p>Die Endlage der auffahrbaren Weichen wird elektrisch überwacht und im Einfahrtsignal kontrolliert. Deshalb entfällt die Überwachung mit dem weissen Licht. Geht eine auffahrbare Weiche nach dem Auffahren nicht in ihre Grundstellung zurück, kann das Einfahrtsignal nicht mehr auf <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 Ausfahrfahrstrasse liegenden Weichen in der Grundstellung verschlossen.
Z	Gruppensignale
	Die Gruppensignale haben keine Zusatzsignalisierung. Die Bestimmungen gemäss I-30001, 300.6, Ziffer 3.3.3 (Gruppensignal ohne Zusatzsignalisierung) gelten auch im Fernbetrieb.

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

(Rosshäusern) – (Gümmenen) Rosshäuserntunnel	381
300.9 2	<p>Kernprozess Störungen</p> <p>Störungen Beleuchtung Handlauf</p> <p>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.</p> <p>Störungen am Lüfter</p> <p>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.</p> <p>Brandmeldealarm Technikräume</p> <p>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.</p>
300.9 13	<p>Gefährdungen und Unfälle</p> <p>Grundausrüstung für die Selbstrettung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handlauf (ohne Alarmauslösung) mit Dauerbeleuchtung • Fluchtweg markiert • Notausstieg (dauerbeleuchtet) mit manuellem Schiebetor und Personenlift in der Tunnelmitte • Beidseitig durchgehendes und begehbares Bankett • Notrufsäulen bei den Tunnelportalen sowie beim Notausstieg <p>Offenes Schiebetor Notausstieg gegen die Fahrbahn (Tunnelalarm Türüberwachung)</p> <p>Der Tunnelalarm wird beim Fahrdienstleiter auf dem ZKE-Terminal angezeigt.</p> <p>Sofortmassnahmen gemäss I-30001, 300.9 Ziffer 13.</p> <p>Vorgehen, wenn kein Unterhaltspersonal vor Ort ist:</p>

Der Fahrdienstleiter:

- erteilt den Fahrten im betroffenen Abschnitt *Fahrt auf Sicht*.
- gibt dem Lokführer des nächsten geeigneten Zuges oder der nächsten Rangierbewegung den Auftrag zur Kontrolle des Schiebetors.

Der Lokführer:

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

Sofern Personen im Tunnel festgestellt werden, richtet sich das weitere Vorgehen nach dem Prozess «Personen in Gleisnähe». Bis zur Freigabe des Tunnels durch den Einsatzleiter verkehren sämtliche Züge im Tunnel mit *Fahrt auf Sicht*. Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit *Befehl 6*.

Wird nach den Kontrollfahrten sowie dem Kontrollhalt keine Unregelmässigkeit festgestellt und konnte das Schiebetor geschlossen werden, kann der Tunnel wieder normal befahren werden. Konnte das Schiebetor nicht geschlossen werden, dürfen sämtliche Züge über den betroffenen Abschnitt wegen des Tunnellüfters nur mit v_{max} 80 km/h verkehren. Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit *Befehl 5*.

Emmenbrücke – Gütsch**422 431****Z Indirektes Führen von Zügen**

Züge der Instandhaltung können mangels Trassenkapazität zwischen Gütsch und Luzern von Emmenbrücke nach Gütsch und umgekehrt gemäss I-30001 indirekt geführt verkehren.

Gänsbrunnen – Créminal**481****Z Entlad von Heizöl bei km 16.200**

- Die Züge verkehren signalmässig ab Gänsbrunnen.
- Die Wagen sind bei der Entladestelle zu bremsen und durch 2 Hemmschuhe zu sichern.
- Vor dem Öffnen der Domdeckel muss die Fahrleitung ausgeschaltet (Sektor 72) und geerdet werden.
- Zum Bewegen des Zuges sind die Domdeckel zu schliessen und die Fahrleitung einzuschalten.
- Die Weiterfahrt des Zuges ist dem Fahrdienstleiter zu melden.

Oberdorf – Gänsbrunnen**481****ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge**

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

- Züge mit elektrischer Vorspannllok
- Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen
- Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB
- Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB
- Fahrten für Hilfeleistungen
- Einsatz und Übungsfahrten des LRZ

Solothurn – Wiler		482
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Fahrzeuge mit Ladungen bis P/C 70/400 sind freigegeben.	

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

(Erstfeld) – Göschenen		531/a
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FP erfolgen. Der Besteller der betroffenen Dienstextrazüge verlangt die Auflistung der durch I-FUB-FP erlassenen Bestimmungen und Einschränkungen auf der Anordnung.	

Göschenen – Airolo – (Bodio)		541/a
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-FP erfolgen. Der Besteller der betroffenen Dienstextrazüge verlangt die Auflistung der durch I-FUB-FP erlassenen Bestimmungen und Einschränkungen auf der Anordnung.	
ZR	Selbstrettung Gotthard-Scheiteltunnel	
	Ausrüstung für die Selbstrettung entgegen Basisausrüstung I-30001: <ul style="list-style-type: none">• Handlauf (ohne Alarmauslösung)• Fluchtweg markiert• Tunnelorientierungsbeleuchtung (kann durch die Betriebszentrale Süd eingeschaltet werden)	

Fehrlitorf – Pfäffikon ZH		661
ZR	Witzberg (Anschlussgleis)	
	Für Zustellfahrten mit Zügen aus Richtung Fehrlitorf liegt der Endpunkt der Zugfahrt vor dem Deckungssignal T610. Weiterfahrt nach einer Zustimmung am Rangiersignal V101. Es gilt v_{max} 30 km/h zwischen Deckungssignal T610 und Weiche 102.	

Altenrhein – Rheineck**721**

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

Thalheim – Ossingen**732**

ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	Triebwagen und Triebzüge	Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t	Höchstzulässige Meterlast 3.6 t/m
	Triebwagen und Triebzüge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten.		
	Triebfahrzeuge (Lokomotiven)	Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t	Höchstzulässige Meterlast 5.5 t/m
	Einfachtraktion	Zulässig	
	Doppeltraktion und mehr	Verboten	
	Doppelokpendelzug	Zwischen zwei Triebfahrzeugen als Doppelokpendelzug 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.		

Bischofszell Nord – Hauptwil**742**

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

Ziegelbrücke – Linthal		751
ZR	Streckenklasse	
	Streckenklasse C2 freigegeben.	

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

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

Schaffhausen - Feuerthalen

771

ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge		
	Triebwagen und Triebzüge mit Radsatzabstand ≥ 1.8 m	Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t	Höchstzulässige Meterlast 5.0 t/m
	Triebwagen und Triebzüge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten (auch als aussergewöhnliche Sendung).		
	Triebfahrzeuge mit Radsatzabstand ≥ 2.4 m (Lokomotiven)	Höchstzulässige Radsatzlast 21.0 t	Höchstzulässige Meterlast 5.5 t/m
	Einfachtraktion	Zulässig	
	Doppeltraktion und mehr	Verboten	
	Doppelokpendelzug	Zwischen zwei Triebfahrzeugen als Doppelokpendelzug müssen mindestens fünf Wagen gemäss den nachfolgenden Vorgaben mit einem Abstand von ca. 100 m eingereiht sein.	
	Triebfahrzeuge mit grösseren Radsatz- oder Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten (auch als aussergewöhnliche Sendung).		
	Wagen <ul style="list-style-type: none">• mit Radsatzabstand ≥ 1.8 m• mit Radsatzabstand < 1.8 m	Höchstzulässige Radsatzlast 20.0 t 15.0 t	Höchstzulässige Meterlast 4.9 t/m 4.9 t/m
	Wagen mit grösseren Radsatzlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle angegeben sind verboten (auch als aussergewöhnliche Sendung).		

Kesswil – Langwiesen

771 772

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

Herisau – Gübsensee**791**

R	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge
	<p>Die Radsatzmessanlage an km 28.766 im Tal-Tunnel darf nur befahren werden durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• Interoperable Fahrzeuge und Spezialfahrzeuge, welche die Bezugslinie EBV U1 einhalten.• Zweiwegefahrzeuge ohne direkten Antrieb durch die Pneuräder auf die Schienen (Maschinen der Kategorie 9c verboten).

Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal**791**

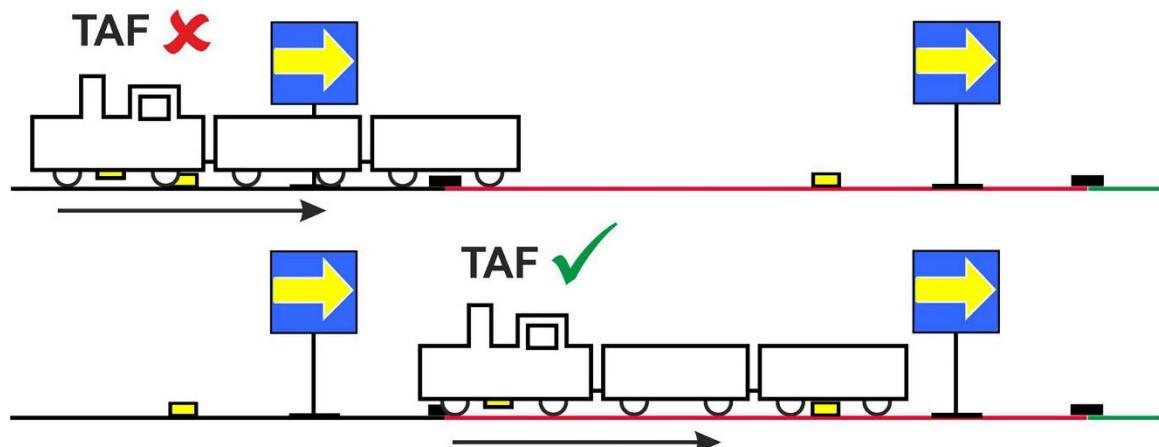
Z	Ereignisfall in Tunnel
	<p>Im Ereignisfall dürfen in den folgenden Tunnel auf der Strecke Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal ausschliesslich die Fahrzeugtüren auf der linken Seite des Gleises in Fahrrichtung Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal geöffnet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Tunnel Neuhaus km 42.735-42.807• Tunnel Russen km 43.380-43.450• Tunnel Schoren km 44.776-44.917

Wattwil – Romanshorn**791**

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

Mattstetten/Solothurn – Wanzwil – Rothrist		142
300.1 2.10	Technische Werte	
RBC-Daten		
RBC-Name	Olten	
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	4864	
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7344896	
Land / Region	448	
Telefon	0041 512 800 501	
Netzwerk-ID	22806F	
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)		
Rothrist – Mattstetten	km 54.472	
Mattstetten – Rothrist	km 12.770	
Solothurn – Wanzwil	km 78.879	
300.5 1.3	Indirekt geführte Züge	
Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand darf höchstens 100 Meter betragen.		
300.5 4.4	Startende Züge in Solothurn und Rothrist Richtung Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS)	
Lokführer startender Züge in Solothurn und Rothrist in Richtung Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS) melden den Abschluss der Zugvorbereitung und die vorhandene ETCS-Ausrüstung an den Fahrdienstleiter.		
300.6 3	Aufstellen von Zügen in Rothrist	
Abfahrbereite Züge in Rothrist, Gleis 2-4 sind 50 Meter oder weiter vor der Signalstaffel D aufzustellen. Grund: die letzte Anmeldebalise befindet sich 50 m vor den Signalen D2-D4.		
300.6 3.8	Startende, indirekt geführte Züge auf der Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS)	
<p>Startende, indirekt geführte Züge auf der Bahn-2000-Strecke (NBS/ABS) starten nach dem Prozess «<i>Startende Züge im Bereich der Führerstandsignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible] (SR)</i>».</p> <p>Ergänzungen zum Prozess:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer protokollpflichtig <ul style="list-style-type: none"> mit <i>Befehl 7</i> die Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «<i>Staff Responsible</i>» (SR) und die Zustimmung zur Vorbeifahrt am ETCS Haltsignal und mit <i>Befehl 7-9.90</i> den Auftrag: «<i>TAF</i>» am nächsten ETCS Haltsignal nicht zu bestätigen bzw. abzulehnen. Der Lokführer startet die Fahrt in der Betriebsart «<i>Staff Responsible</i>» (SR). Der Lokführer darf das vor dem nächsten ETCS Haltsignal angebotene «<i>TAF</i>» nicht bestätigen bzw. lehnt «<i>TAF</i>» ab. 		

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



300.9
4

Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen

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

Die Verwendung der Bedienung «Weichenisolierumgehung (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 Weichenisolierumgehung (WIUM)

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

300.9
5

Einfahrkontrolle bei Fahrt mit Hilfssignal

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

300.9
13

Gefährdungen und Unfälle

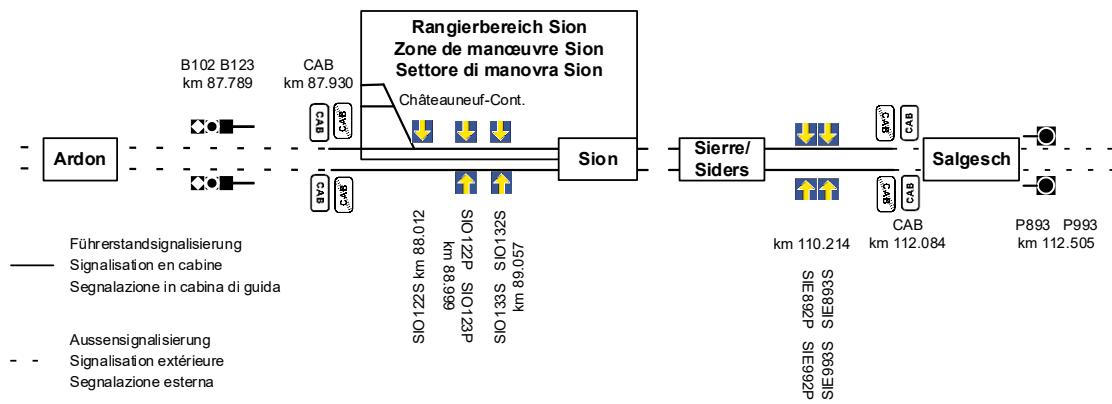
Selbstrettung Tunnel Thunstetten Nord / Süd

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

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

(Lausanne) – Pully – Vevey - Villeneuve		211/a																		
300.1 1.2	Bereich	<p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Führerstandsignalisierung Signalisation en cabine Segnalazione in cabina di guida Aussensignalisierung Signalisation extérieure Segnalazione esterna 																		
300.1 2.10	Technische Werte	<p>RBC-Daten</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>RBC-Name</td><td>Lavaux</td></tr> <tr> <td>RBC-ID Fahrzeuge BL 2</td><td>10001</td></tr> <tr> <td>RBC-ID Fahrzeuge BL 3</td><td>7350033</td></tr> <tr> <td>Land / Region</td><td>448</td></tr> <tr> <td>Telefon</td><td>0041 512 800 506</td></tr> <tr> <td>Netzwerk-ID</td><td>22806F</td></tr> </tbody> </table> <p>Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Lausanne – Pully</td><td>km 2.222</td></tr> <tr> <td>Corseaux/Cornalles – Vevey Funi</td><td>km 1.448</td></tr> <tr> <td>Roche – Villeneuve</td><td>km 31.031</td></tr> </tbody> </table>	RBC-Name	Lavaux	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10001	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350033	Land / Region	448	Telefon	0041 512 800 506	Netzwerk-ID	22806F	Lausanne – Pully	km 2.222	Corseaux/Cornalles – Vevey Funi	km 1.448	Roche – Villeneuve	km 31.031
RBC-Name	Lavaux																			
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10001																			
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350033																			
Land / Region	448																			
Telefon	0041 512 800 506																			
Netzwerk-ID	22806F																			
Lausanne – Pully	km 2.222																			
Corseaux/Cornalles – Vevey Funi	km 1.448																			
Roche – Villeneuve	km 31.031																			
300.6 1.1.4	Auflösen von Fahrstrassen im Übergangsbereich ETCS Level 0/1 – Level 2	Muss bei Nutzung von Iltis N-R die Zugfahrstrasse an das Signal mit EK 3 aufgelöst werden, ist an diesem Signal zu kontrollieren, ob die Schleuse eingelegt ist.																		

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

Sion – St-Léonard – Sierre/Siders																	
300.1 1.2	Bereich																
	 <p> B102 B123 km 87.789 CAB km 87.930 Châteauneuf-Cont. Ardon SIO122S km 88.012 66688 UN SIO133S km 89.057 Sion SIO132S km 110.214 Sierre/ Siders CAB km 112.084 Salgesch P893 P993 km 112.505 </p> <p> Führerstandsignalisierung Signalisation en cabine Segnalazione in cabina di guida Aussensignalisierung Signalisation extérieure Segnalazione esterna </p>																
300.1 2.10	Technische Werte																
	<p>RBC-Daten</p> <table border="1"> <tr> <td>RBC-Name</td><td>Valais</td></tr> <tr> <td>RBC-ID Fahrzeuge BL 2</td><td>10003</td></tr> <tr> <td>RBC-ID Fahrzeuge BL 3</td><td>7350035</td></tr> <tr> <td>Land / Region</td><td>448</td></tr> <tr> <td>Telefon</td><td>0041 512 800 508</td></tr> <tr> <td>Netzwerk-ID</td><td>22806F</td></tr> </table> <p>Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)</p> <table border="1"> <tr> <td>Ardon - Sion</td><td>km 87.930</td></tr> <tr> <td>Sierre/Siders - Leuk</td><td>km 112.084</td></tr> </table>	RBC-Name	Valais	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10003	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350035	Land / Region	448	Telefon	0041 512 800 508	Netzwerk-ID	22806F	Ardon - Sion	km 87.930	Sierre/Siders - Leuk	km 112.084
RBC-Name	Valais																
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10003																
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350035																
Land / Region	448																
Telefon	0041 512 800 508																
Netzwerk-ID	22806F																
Ardon - Sion	km 87.930																
Sierre/Siders - Leuk	km 112.084																
300.5 1.3	Indirekt geführte Züge																
	Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand darf höchstens 20 Meter betragen.																

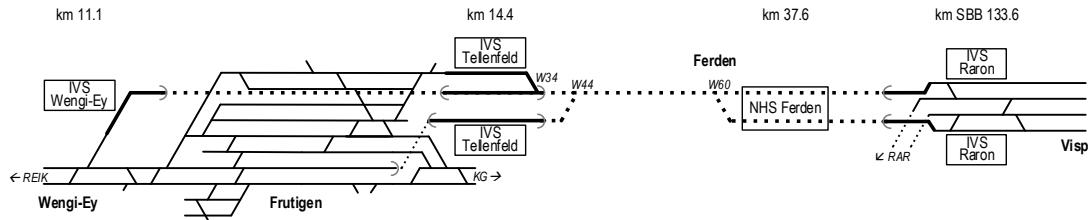
300.6 6.1	Probefahrten
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none">• die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: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

Lötschberg-Basisstrecke LBS (Wengi-Ey)/(Frutigen) – (Visp)

391

300.1
1.2

Bereich



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

300.1
2.10

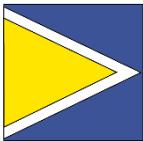
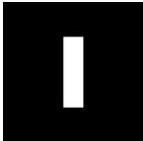
Technische Werte

RBC-Daten

RBC-Name	Frutigen
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	3714
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7343746
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 502
Netzwerk-ID	22806F

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

Wengi-Ey	km 11.268
Frutigen	km 14.378
	km 14.555
Visp	km 49.535 (Gleis 389, Oströhre) km 49.594 (Gleis 489, Weströhre)

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

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

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

300.9 13	<p>Gefährdungen und Unfälle</p> <p>Grundausrüstung für die Selbstrettung im Lötschberg-Basis-, Engstligen- und Widitunnel</p> <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. <p>Beim ca. 200 Meter langen Widitunnel befindet sich der Notausstieg bei den Tunnelportalen. Schiebetore, Telefone und Feuerlöscher sind nicht vorhanden.</p> <p>Nothaltestelle (NHS) Ferden, km 37.6</p> <p>Die NHS Ferden ist zusätzlich zur Grundausrüstung wie folgt ausgerüstet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 • Rauchabzugsanlage im Bahntunnel. <p>Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird allen Zügen die Distanz zur NHS Ferden auf dem DMI als Textmeldung angezeigt.</p> <p>Interventionsstelle (IVS) Wengi-Ey, km 11.1</p> <p>Die IVS Wengi-Ey ist mit einem Rückhaltebecken für Lösch- und Schmutzwasser ausgerüstet. Sie dient primär für die Ereignisbewältigung an havarierten Güterzügen.</p> <p>Interventionsstelle (IVS) Tellenfeld, km 14.4</p> <p>Die IVS Tellenfeld ist wie folgt ausgerüstet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Halteorttafeln für Reisezüge mit einer Länge von 300 m (aus Richtung LBT) • Perron 35 cm über Schienenoberkante • Beleuchtung • Videoüberwachung. <p>Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird allen Zügen die Distanz zur IVS Tellenfeld auf dem DMI als Textmeldung angezeigt.</p> <p>Interventionsstelle (IVS) Raron (Bhf Visp), km 133.6</p> <p>Die IVS Raron ist wie folgt ausgerüstet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung (vor Ort bedienbar) • Lautsprecher (vor Ort bedienbar). <p>Bei einem Alarmgrund (Ereignis) wird allen Zügen die Distanz zur IVS Raron auf dem DMI als Textmeldung angezeigt.</p> <p>Fluchtweg aus der Versuchsstrecke Mitholz (VSM), km 21.8</p> <p>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 Warte- raum vorhanden.</p> <p>Von der VSM führt ein signalisierter Fluchtweg durch ein Schiebetor in den Warteraum. Das Öffnen des Schiebetors führt auf dem TLS des Operator Technik Betrieb (OTB) zu einem Alarm. Eine Alar mierung kann auch mündlich durch den Besucherführer oder Personal vor Ort erfolgen.</p>
---------------------	--

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

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

Das weitere Vorgehen richtet sich nach den Betriebsführungsprozessen LBS.

Gefahr vermindern

Geschwindigkeitsreduktion bei Brandausbruch

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

Halteorte im Ereignisfall

Reisezüge

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

Züge der Rollenden Landstrasse (RoLa)

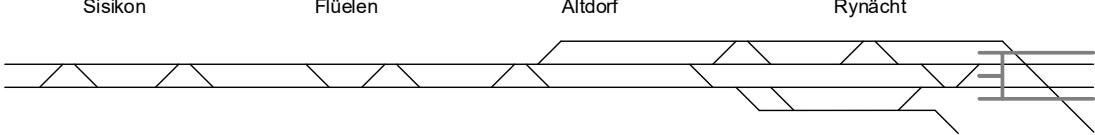
Bei einem Brand in einem Begleitwagen ist sofort, wenn möglich bei einem Fluchtstollen (ca. alle 330 m), anzuhalten.

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

Übrige Züge

In Brand geratene Güterzüge, Dienstzüge der Infrastruktur, Lokzüge, Probe- und Messzüge sowie Leermaterialzüge haben, wenn möglich, aus dem Tunnel zu fahren und in der IVS Tellenfeld (km 14.4) bzw. der IVS Raron (km 133.6) anzuhalten. Nach Verständigung durch den Fahrdienstleiter haben nordwärts fahrende Güterzüge in die IVS Wengi-Ey (km 11.1) zu fahren.

300.9 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». <p><u>Güterzüge:</u></p> <p>Güterzüge sowie Züge ohne funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung am Zugschluss verlassen die LBS in der Betriebsart «Reversing» (RV).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit <i>Befehl/ 5</i> über Langsamfahrstellen < 80 km/h und quittungspflichtig über aktive Schutzstrecken. • Der Fahrdienstleiter stellt Rückwärtzugfahrstrassen manuell ein. <p>Reisezüge ohne Betriebsbewilligung für Rettungszwecke</p> <p>Bei Alarm Grossereignis (AGE) dürfen für Rettungszwecke Reisezüge eingesetzt werden, die im normalen kommerziellen Betrieb nicht zugelassen sind. Die Fahrzeuge an Zugspitze und -schluss müssen mit einer auf der LBS zugelassenen und funktionsfähigen ETCS Fahrzeugausrüstung ausgerüstet sein.</p>
---------------------	--

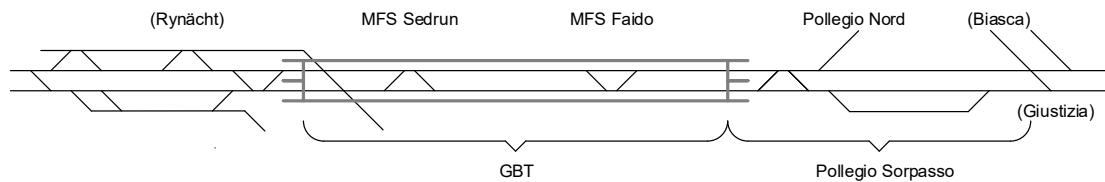
(Brunnen) – Rynächt – (Erstfeld)		531/b
300.1 1.2	Bereich	
		
300.1 2.10	Technische Werte	
	RBC-Daten	
	RBC-Name	Axen (Brunnen) – Altdorf
	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5875
	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345907
	Land / Region	448
	Telefon	0041 512 800 503
	Netzwerk-ID	22806F
	Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende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

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

300.6 6.1	<p>Probefahrten</p>
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtkontrolle und die Tunneleinfahrtkontrolle dürfen umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>
300.9 2.3	<p>EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört</p>
	<p>Normalbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normalbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p> <p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Um eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage zu verbringen, gilt der Prozess gemäss Anhang B7 der I-50197 «Wechsel von Erhalten zu Fahren».</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
300.9 4	<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>

**Gotthard-Basisstrecke GBS
(Rynächt) – GBT – Pollegio Sorpasso – (Giustizia)/(Biasca)**

533

300.1
1.2**Bereich**300.1
2.10**Technische Werte****RBC-Daten**

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

Grenzen KGB – EGB

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

300.2 1.1	<p>Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale</p>												
	<p>Nachfolgend aufgeführte ETCS Haltsignale sind rechts aufgestellt:</p> <p>Pollegio Sorpasso</p> <table border="1" data-bbox="187 467 1399 669"> <thead> <tr> <th>Gleis</th> <th>Nord - Süd</th> <th>Süd - Nord</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>32</td> <td>POLS42P, POLS52P</td> <td></td> </tr> <tr> <td>6851-6855</td> <td></td> <td>S6851, S6855</td> </tr> <tr> <td>7841-7865</td> <td>P7841, P7851, P7855, P7861, P7865</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord	32	POLS42P, POLS52P		6851-6855		S6851, S6855	7841-7865	P7841, P7851, P7855, P7861, P7865	
Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord											
32	POLS42P, POLS52P												
6851-6855		S6851, S6855											
7841-7865	P7841, P7851, P7855, P7861, P7865												
300.4 4	<p>Rangierbewegung auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord (POLN)</p>												
	<p>Für Rangierbewegungen auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord sind folgende Bedingungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei Fahrt nach Gleis 127 sind in POLN Zugfahrten über die Weichen 93 – 94 in ablenkender Stellung verboten. Bei Fahrt nach Gleis 227 sind in POLN Zugfahrten über die Weiche 92 in ablenkender Stellung verboten. 												
300.5 1	<p>Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge</p>												
	<p>Verboten für:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge mit einem äusseren Radsatzabstand von < 4 m. <p>Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> Züge mit elektrischer Vorspannlok Überführung von Rangier-Triebfahrzeugen Bau- und Unterhaltsfahrten im Auftrag ISB Versuchs- und Messfahrten im Auftrag ISB Fahrten für Hilfeleistungen Einsatz- und Übungsfahrten des LRZ 												
300.5 1.2	<p>Zugbildung</p>												
	<p>Einschränkung für Reisezüge im GBT</p> <p>Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).</p> <p>Ausnahme</p> <p>Ist die ETCS-Fahrzeugausrüstung auf dem hintersten Endführerstand aufgrund einer Störung nicht funktionsfähig oder nicht vorhanden (z.B. lokbespannter Charterzug), darf ein Reisezug durch den GBT verkehren. Der Lokführer muss vor der Abfahrt über den Zustand informiert sein und den Fahrdienstleiter informieren.</p>												

300.5 1.4	Aussergewöhnliche Sendungen und Messfahrten im GBT				
	<p>Aussergewöhnliche Sendungen oder Messfahrten, mit Abweichungen (z.B. v_{max} kleiner als 80 km/h, Wenden im Normalbetrieb, usw.), dürfen nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung vorgeschrieben sind oder das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. 				
300.5 3.7	v_{max} im GBT				
	<p>Im GBT gilt v_{max} 230 km/h, ausgenommen für Probefahrten mit einem Sicherheitskonzept. Für Güterzüge gilt v_{max} 120 km/h.</p>				
300.5 4	Einsatz von Bremsen				
	<p>Nachfolgende Bremsen dürfen auf der GBS für Betriebsbremsungen nicht eingesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 				
300.6 1.2	Zuglaufverfolgung (ZLV)				
	<p>Um Fehlalarme der ZLV zu vermeiden, informiert der Lokführer den Fahrdienstleiter, wenn die erreichbare Geschwindigkeit des Zuges kleiner als die in den Zugsdaten eingegebene v_{max} ist (z.B. Frontscheibe defekt). Der Fahrdienstleiter darf die ZLV für den betreffenden Zug ausschalten.</p>				
300.6 6.1	Probefahrten				
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtkontrolle und die Tunneleinfahrtkontrolle dürfen umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>				
300.7	Textmeldungen im GBT				
	<p>Je nach Situation können im GBT folgende, vordefinierte Textmeldungen auf dem DMI angezeigt werden.</p>				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Textmeldung</th> <th>Bedeutung / Handlung durch den Lokführer</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren</td> <td>Fahrdienstleiter anrufen.</td> </tr> </tbody> </table>	Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer	Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen.
Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer				
Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen.				

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

	Alzare pantografo / Pantograph heben	Stromabnehmer heben. Fahrleitung wieder spannungsführend. Normale Weiterfahrt.
	Zug wenden / Invertire treno	Der Lokführer wechselt nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter den Führerstand.
	Liberare la tratta in Modo RV	Wechsel in die Betriebsart «Reversing» (RV).
	Ridurre la velocità a 40 km/h	Bei Ausfahrt aus dem GBT in der Betriebsart «Reversing» (RV). Reduktion der Geschwindigkeit auf 40 km/h, innerhalb 60 Sekunden.
300.7	Anlage 1	
	<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). 	
	<p>Betriebsart «Reversing» (RV) im GBT</p> <p>Grundsatz</p> <p>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.</p> <p>Die v_{max} für «Reversing» (RV) im GBT beträgt 80 km/h, in Rynächt und Pollegio 40 km/h.</p> <p>Die maximale Rücksetzdistanz und die Grenzen für die Betriebsart «Reversing» werden durch das System überwacht und dem Lokführer angezeigt.</p> <p>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.</p> <p>Ereignisbetrieb: Einleiten «Reversing»</p> <p>Der GBT muss sich vor dem Einleiten von «Reversing» im Ereignisbetrieb befinden.</p> <p>Für das Einstellen von Rückwärtzugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Fahrweg der Rückwärtzugfahrstrassen 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 • Rückwärtzugfahrstrassen dürfen nur für die Rückwärtsfahrt von Zügen verwendet werden • Rückwärtzugfahrstrassen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich zwei Züge in einem Gleisabschnitt befinden. • Rückwärtzugfahrstrassen Richtung Pollegio Nord (POLN) sind nur für Züge im Bereich des Spurwechsels vor dem Südportal zulässig. <p>Ereignisbetrieb: Anpassung Iltis-Zuglenkdaten bei «Reversing»</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf die Iltis-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 Rückwärtzugfahrstrassen in einen Bereich ohne Reversingschutzzone eingestellt werden.</p>	

Normalbetrieb mit Störung: Einleiten «Reversing»

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

Für das Einstellen von Rückwärtzugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

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

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

Der Fahrdienstleiter darf die Iltis-Zuglenkdaten (z.B. mittels GeoEdit) nicht anpassen, weil dadurch die Rückwärtzugfahrstrassen 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: 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

	<p>Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing»</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf allfällig nicht mehr benötigte Rückwärtzugfahrstrassen und allfällige Reversing-Sicherungsfahrstrassen erst auflösen, wenn der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung durch Abrüsten des Führerstands in die Betriebsart «Stand By» (SB) verbracht hat.</p> <p>Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen</p> <p>Vor dem Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen müssen alle Rückwärtsfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden.</p>
300.9 2	<p>Kernprozess Störungen</p> <p>Störungen am Spurwechseltor</p> <p>Die Endlage des Spurwechseltors ist nicht bestätigt.</p> <p>Zugfahrstrasse für Erhaltungszüge, Evakuierungszüge und LRZ kann eingestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Tür gegen die Fahrbahn fest und ist kein Unterhaltpersonal 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 Tür. <p>Der Lokführer</p> <ul style="list-style-type: none"> • hält bei der Tür an • erkennt allfällige Personen • informiert allfällige Personen über das Verhalten und das weitere Vorgehen • schliesst die Tür 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 Verbindungs aufnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.</p>
300.9 2.3	<p>Gleisfreimeldeeinrichtung gestört</p> <p>Normal- und Ereignisbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normal- und Ereignisbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p>

	<p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p> <p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Um eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage zu verbringen, gilt der Prozess gemäss Anhang B7 der I-50197 «Wechsel von Erhalten zu Fahren».</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
300.9 4	<p>Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen</p> <p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p> <p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» (OS) mit V_{max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p> <p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p> <p>Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.</p>
300.9 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» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4) • in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung GBT <ul style="list-style-type: none"> - ungebremste Fahrzeuge werden mit einer Hilfslokomotive oder dem LRZ weggestellt • in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung Giustizia <ul style="list-style-type: none"> - Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4) • im GBT <ul style="list-style-type: none"> - Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4).

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

- Werden Querschlagtüren nicht auf der Höhe des Ereigniszuges geöffnet, ist gemäss Ziffer 300.9 2 «Offene Türen gegen Fahrbahn» vorzugehen.

Öffnung der Spurwechseltore in Sedrun und Faido im Ereignisfall

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

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

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

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
- Rauchabzugsanlage 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.

300.9
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 quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnummer wird verzichtet.

Alarmauslösung

Ist die Fahrgeschwindigkeit über eine gewisse Zeit um 30 % unterschritten, im Vergleich zum eingegebenen v_{max} -Wert in den Zugsdaten 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-GBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert.
- Einfahrten in den GBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert.
- Folgezüge werden mit richtungsabhängigen Sperren gestoppt.

- Reduktion der v_{max} auf 80 km/h für Züge in der dem Ereigniszug gegenüberliegenden Tunnelröhre, 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 den Bereich 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 und aktiven Schutzstrecken bei Fahrten in der Betriebsart «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 Lösch- und Rettungszug (LRZ) der Intervention zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des LRZ abgeschleppt werden, wird ein Evakuierungszug definiert.

Im Brandfall erfolgt die Evakuierung in die Gegenröhre sofort nach dem Halt.

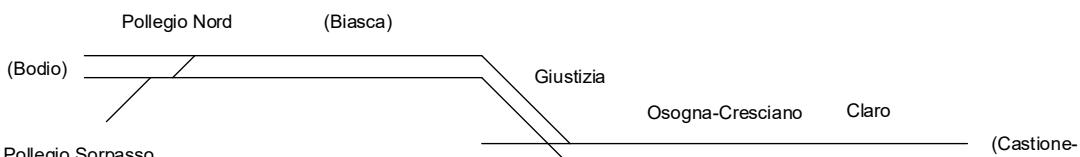
Ist eine Evakuierung von Reisenden aus dem Tunnel notwendig, gilt folgendes Vorgehen:

- Die zu evakuierenden Reisenden begeben sich über die Multifunktionsstellen oder die 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 Fahrtrichtung, in welcher der Evakuierungszug die Aufnahmestelle erreicht hat. Auf die ursprüngliche Fahrtrichtung der evakuierten Reisenden wird keine Rücksicht genommen.
- Der Evakuierungszug bringt die Reisenden:
 - im **Brandfall** nach Biasca oder Altdorf, wo sie weiter betreut werden,
 - im **Störungsfall** in der Regel bis Bellinzona oder Arth-Goldau.

Evakuierungszug

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

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

Pollegio N. – (Biasca) – Giustizia – (Castione-Arbedo)		541/b																			
300.1 1.2	Bereich																				
300.1 2.10			Technische Werte																		
RBC-Daten			<table border="1"> <tr> <td>RBC-Name</td><td>Claro (Castione-A.) – (Biasca)</td><td>GBT (Biasca) – Pollegio Sorpasso (Biasca) – (Bodio) (Giustizia) – Pollegio Sorpasso</td></tr> <tr> <td>RBC-ID Fahrzeuge BL 2</td><td>10002</td><td>2757</td></tr> <tr> <td>RBC-ID Fahrzeuge BL 3</td><td>7350034</td><td>7342789</td></tr> <tr> <td>Land / Region</td><td>448</td><td>448</td></tr> <tr> <td>Telefon</td><td>0041 512 800 507</td><td>0041 512 800 504</td></tr> <tr> <td>Netzwerk-ID</td><td>22806F</td><td>22806F</td></tr> </table>	RBC-Name	Claro (Castione-A.) – (Biasca)	GBT (Biasca) – Pollegio Sorpasso (Biasca) – (Bodio) (Giustizia) – Pollegio Sorpasso	RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10002	2757	RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350034	7342789	Land / Region	448	448	Telefon	0041 512 800 507	0041 512 800 504	Netzwerk-ID	22806F	22806F
RBC-Name	Claro (Castione-A.) – (Biasca)	GBT (Biasca) – Pollegio Sorpasso (Biasca) – (Bodio) (Giustizia) – Pollegio Sorpasso																			
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10002	2757																			
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350034	7342789																			
Land / Region	448	448																			
Telefon	0041 512 800 507	0041 512 800 504																			
Netzwerk-ID	22806F	22806F																			
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)			<table border="1"> <tr> <td>Bodio – Biasca</td><td>km 127.473</td></tr> <tr> <td>Biasca – Castione-Arbedo</td><td>km 133.179</td></tr> <tr> <td>Castione-Arbedo – Biasca</td><td>km 146.837</td></tr> <tr> <td>Biasca – Bodio</td><td>km 131.016</td></tr> </table>	Bodio – Biasca	km 127.473	Biasca – Castione-Arbedo	km 133.179	Castione-Arbedo – Biasca	km 146.837	Biasca – Bodio	km 131.016										
Bodio – Biasca	km 127.473																				
Biasca – Castione-Arbedo	km 133.179																				
Castione-Arbedo – Biasca	km 146.837																				
Biasca – Bodio	km 131.016																				
300.2 1.1	Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale	<p>Nachfolgend aufgeführte ETCS Haltsignale sind rechts aufgestellt:</p> <table border="1"> <tr> <td>Claro</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Gleis</td><td>Nord - Süd</td><td>Süd – Nord</td></tr> <tr> <td>2</td><td>CLA2P</td><td></td></tr> <tr> <td>655</td><td></td><td>CLA655S</td></tr> </table>		Claro			Gleis	Nord - Süd	Süd – Nord	2	CLA2P		655		CLA655S						
Claro																					
Gleis	Nord - Süd	Süd – Nord																			
2	CLA2P																				
655		CLA655S																			

300.6 4.8	Langsamfahrstellen im Übergangsbereich										
	<p>Die verminderte Geschwindigkeit im Bereich der Führerstandsignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss I-30001 anzugeben und im RBC einzugeben.</p> <p>Eingabebereich ausserhalb dem Bereich der Führerstandsignalisierung:</p> <table border="1" data-bbox="192 444 1402 848"> <thead> <tr> <th data-bbox="192 444 568 496">Bahnhof / Strecke</th><th data-bbox="568 444 1402 496">Eingabebereich</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="192 496 568 592">Bodio</td><td data-bbox="568 496 1402 592">Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.141 (Gleis 127) Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.230 (Gleis 227)</td></tr> <tr> <td data-bbox="192 592 568 689">Biasca von Norden</td><td data-bbox="568 592 1402 689">Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.617 (Gleis 324) Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.517 (Gleis 424)</td></tr> <tr> <td data-bbox="192 689 568 786">Biasca von Süden</td><td data-bbox="568 689 1402 786">Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.769 (Gleis 331) Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.728 (Gleis 431)</td></tr> <tr> <td data-bbox="192 786 568 848">Castione-Arbedo</td><td data-bbox="568 786 1402 848">Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.404 (Gleis 41) Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.389 (Gleis 43)</td></tr> </tbody> </table>	Bahnhof / Strecke	Eingabebereich	Bodio	Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.141 (Gleis 127) Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.230 (Gleis 227)	Biasca von Norden	Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.617 (Gleis 324) Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.517 (Gleis 424)	Biasca von Süden	Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.769 (Gleis 331) Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.728 (Gleis 431)	Castione-Arbedo	Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.404 (Gleis 41) Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.389 (Gleis 43)
Bahnhof / Strecke	Eingabebereich										
Bodio	Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.141 (Gleis 127) Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 126.230 (Gleis 227)										
Biasca von Norden	Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.617 (Gleis 324) Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 131.517 (Gleis 424)										
Biasca von Süden	Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.769 (Gleis 331) Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 132.728 (Gleis 431)										
Castione-Arbedo	Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.404 (Gleis 41) Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 147.389 (Gleis 43)										
300.6 6.1	Probefahrten										
	<p>Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten. <p>Die L2-Einfahrtkontrolle darf umgangen werden, sofern dies in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgesehen ist.</p>										

(Bellinzona) – Giubiasco – (Rivera) / (Cadenazzo)		541/c 542 551 552
(Bellinzona) – CBT – (Mendrisio)		
300.1 2.10	Technische Werte	
RBC-Daten		
RBC-Name	CBT (Bellinzona) – CBT – Lugano (Bellinzona) – (Cadenazzo) (Bellinzona) – (Rivera-B.) Lugano – (Lamone-C.)	Rovio (Lugano) – Paradiso – Capolago – (Mendrisio)
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5561	10004
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345593	7350036
Land / Region	448	448
Telefon	0041 512 800 505	0041 512 800 509
Netzwerk-ID	22806F	22806F
Level-Übergang (CAB Anfang- / CAB Ende Tafel)		
Bellinzona – Giubiasco	km 152.228	
Cadenazzo – Giubiasco	km 157.690	
Rivera-B. – Giubiasco	km 157.508	
Taverne-T. – Vezia	km 175.904	
Mendrisio – Capolago-R.	km 197.152	
Grenzen KGB – EGB		
Giubiasco Gl. 232-6007	km 155.011 (Signale CBT232P / GIU6007S)	
Giubiasco Gl. 243-7007	km 226.242 (155.350) (Signale CBT243P / GIU7007S)	
Giubiasco Gl. 302-8011	km 226.551 (Signale CBT302P / GIU8011S)	
Vezia (Ost)	km 177.769 / 243.072 (Signale VEZB6083P / CBT911S)	
Vezia (West)	km 342.803 (Signale VEZB7081P / CBT912S)	
300.2 2.8	Giubiasco: Signale für den Strassenbahnbetrieb	
	Die Strassenbahnbereiche sind nur mit Anfangs- und Endsignalen für Strassenbahnbereich signalisiert: <ul style="list-style-type: none"> • ab Bahnübergang «Via Moderna» (Gleis 76) • ab Bahnübergang «Freiverlad» (Gleis 79). Es sind keine Vorsignale aufgestellt.	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Für das Einstellen von Rückwärtzugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Im Fahrweg der Rückwärtzugfahrstrassen 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
- Rückwärtzugfahrstrassen dürfen nur für die Rückwärtsfahrt von Zügen verwendet werden
- Rückwärtzugfahrstrassen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich zwei Züge in einem Gleisabschnitt befinden.

Ereignisbetrieb: Anpassung Iltis-Zuglenkdaten bei «Reversing»

Der Fahrdienstleiter darf die Iltis-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 Rückwärtzugfahrstrassen in einen Bereich ohne Reversingschutzzone eingestellt werden.

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

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

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

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

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

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

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

Ca. 150 Meter vor dem Halteort des Zuges wird auf dem DMI die Textmeldung «fermare dietro Pxxxx/Sxxxx» angezeigt (Signalname abhängig vom Halteort). Aufgrund der Textmeldung ist die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass hinter dem angezeigten Signal angehalten werden kann.

Pxxxx/Sxxxx ist das erste ETCS-Haltsignal entgegen der Fahrrichtung, an welchem nach der Ankündigung vorbeigefahren wird.

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

Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.

Betriebspunkt	Gleis	Signal	km			
Giubiasco	2	GIU2P	154.242			
Giubiasco	3	GIU3P	154.042			
Giubiasco	4	GIU4P	154.050			
Giubiasco	5	GIU5P	154.241			
Giubiasco (Richtung S. Antonino)	8011	CBT8011P	227.233			
Vezia	932	VEZB932S	177.880			
Vezia	931	VEZB931S	177.890			
Ereignisbetrieb / Normalbetrieb mit Störung: Auflösen von Fahrstrassen nach Beenden von «Reversing» (Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026)						
Der Fahrdienstleiter darf allfällig nicht mehr benötigte Rückwärtzugfahrstrassen und allfällige Reversing- Sicherungsfahrstrassen erst auflösen, wenn der Lokführer die ETCS Fahrzeugausrüstung durch Abrüsten des Führerstands in die Betriebsart «Stand By» (SB) verbracht hat.						
Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen (Normalbetrieb mit Störung gültig ab 29.11.2026)						
Vor dem Beenden des Ereignisbetriebs bzw. Normalbetriebs mit Störungen müssen alle Rückwärtzfahrstrassen aufgelöst sein und es dürfen sich keine Züge mehr in der Betriebsart «Reversing» befinden.						
300.9 2	Kernprozess Störungen					
Offene Tür gegen die Fahrbahn						
Stellt die Tunnelleittechnik eine offene Tür gegen die Fahrbahn fest und ist kein Unterhaltspersonal vor Ort, ist wie folgt vorzugehen:						
Der Spezialist Tunneltechnik (SP TT) informiert sofort den Fahrdienstleiter.						
Der Fahrdienstleiter						
<ul style="list-style-type: none"> • erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) <i>Fahrt auf Sicht</i> • erteilt dem Lokführer quittungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Tür. 						
Der Lokführer						
<ul style="list-style-type: none"> • hält bei der Tür an • erkennt allfällige Personen • informiert allfällige Personen über das Verhalten und das weitere Vorgehen • schliesst die Tür und informiert vor der Weiterfahrt den Fahrdienstleiter. 						
Allfällige Personen werden nach Anordnung durch den Fahrdienstleiter mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.						
Ausfall Tunnelkommunikation (GSM-R und GSM-P)						
Kommt ein Zug infolge ausgefallener Tunnelkommunikation zum Stehen und ist keine Verbindungsauftnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.						

300.9 2.3	<p>EGB: Gleisfreimeldeeinrichtung gestört</p>
	<p>Normal- und Ereignisbetrieb</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf im Normal- und Ereignisbetrieb eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Eine örtliche Kontrolle ist nicht nötig.</p> <p>Der betroffene Abschnitt muss mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden. Ist eine Weiche betroffen, muss nur ein Weichenschenkel mit <i>Fahrt auf Sicht</i> befahren werden.</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Zugfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p> <p>Erhaltungsbetrieb</p> <p>Um eine gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung mit einer Notbedienung in die Grundlage zu verbringen, gilt der Prozess gemäss Anhang B7 der I-50197 «Wechsel von Erhalten zu Fahren».</p> <p>Sind der gestörte und der nachfolgende Abschnitt nach einer Kontrollfahrt «frei» und die Zugfahrstrasse wird zugbewirkt aufgelöst, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
300.9 4	<p>Störungen an Schnellfahr- / Hydrostarweichen</p>
	<p>Störung an Achszählpunkten der Falschbefahrungserkennung</p> <p>Die Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung können ohne Auszählung mit der Bedienung AZGG (unter Verwendung der entsprechenden CL-F) in die Grundstellung verbracht werden.</p> <p>Die Verwendung der Bedienung «Umstellen belegte Weiche (UBW)» zur Behebung einer GFM-Störung Achszählpunkte der Falschbefahrungserkennung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei nicht korrektem Arbeiten der Grundstellungskontrolle dürfen über die Weiche keine Rangierbewegungen mehr stattfinden.</p> <p>Weichenlageverlust aufgrund Schnittstelle</p> <p>Kontrollfahrt nötig</p> <p>Die Kontrollfahrt über die gestörte Weiche muss als Zugfahrt in der Betriebsart «OnSight» mit v_{max} 10 km/h durchgeführt werden. Die Kontrollfahrt darf nicht durch einen kommerziellen Zug durchgeführt werden.</p> <p>Verzicht auf die Kontrollfahrt</p> <p>Der technische Dienst bestätigt dem Fahrdienstleiter protokollpflichtig, wenn auf die Kontrollfahrt verzichtet werden kann.</p>
300.9 12	<p>Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss im CBT</p> <p>Die Einfahrt von Zügen in Fahrtrichtung Nord - Süd in den CBT mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.</p> <p>Müssen im CBT wegen einer Bremsstörung am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, ist die Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (I-30001, 300.9, Ziffer 12.3.4) zulässig.</p>

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

- Werden Querschlagtüren nicht auf der Höhe des Ereigniszuges geöffnet, ist gemäss Ziffer 300.9 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 Fahrrichtung Nord – Süd hält der Lokführer, wenn immer möglich, in der Notausstiegsstelle Vezia an.

In Fahrrichtung Süd – Nord hält ein in Brand geratener Güterzug, wenn immer möglich, in der Interventionsstelle Camorino, km 154.800 (signalisiert gemäss I-30001, 300.2, Ziffer 2.6.5, Bild 273) an.

**300.9
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 Zuggewicht dies zulässt:

- Züge in Giubiasco: nach Cadenazzo bzw. Ceneri Bergstrecke
- Züge in Vezia: nach 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 den Bereich 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 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:

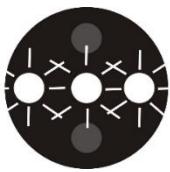
- Die zu evakuierenden Reisenden begeben sich über die Querschläge in die Gegenröhre
- Der Evakuierungszug fährt bis zum Ort, wo sich die Reisenden in der Gegenröhre aufhalten
- Im Brandfall erfolgt die Weiterfahrt nach der Aufnahme der Reisenden in der gleichen Fahrtrichtung, in welcher der Evakuierungszug die Aufnahmestelle erreicht hat. Auf die ursprüngliche Fahrtrichtung 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 Störungsfall** in der Regel bis Bellinzona oder Lugano.

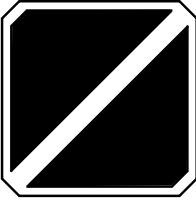
Evakuierungszug

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

- Spitzenvahrzeug mit für den CBT zugelassener und funktionsfähiger ETCS-Fahrzeugausrüstung
- Der Lokführer ist CBT-kundig, andernfalls ist er durch einen CBT-kundigen Lokführer zu pilotieren.

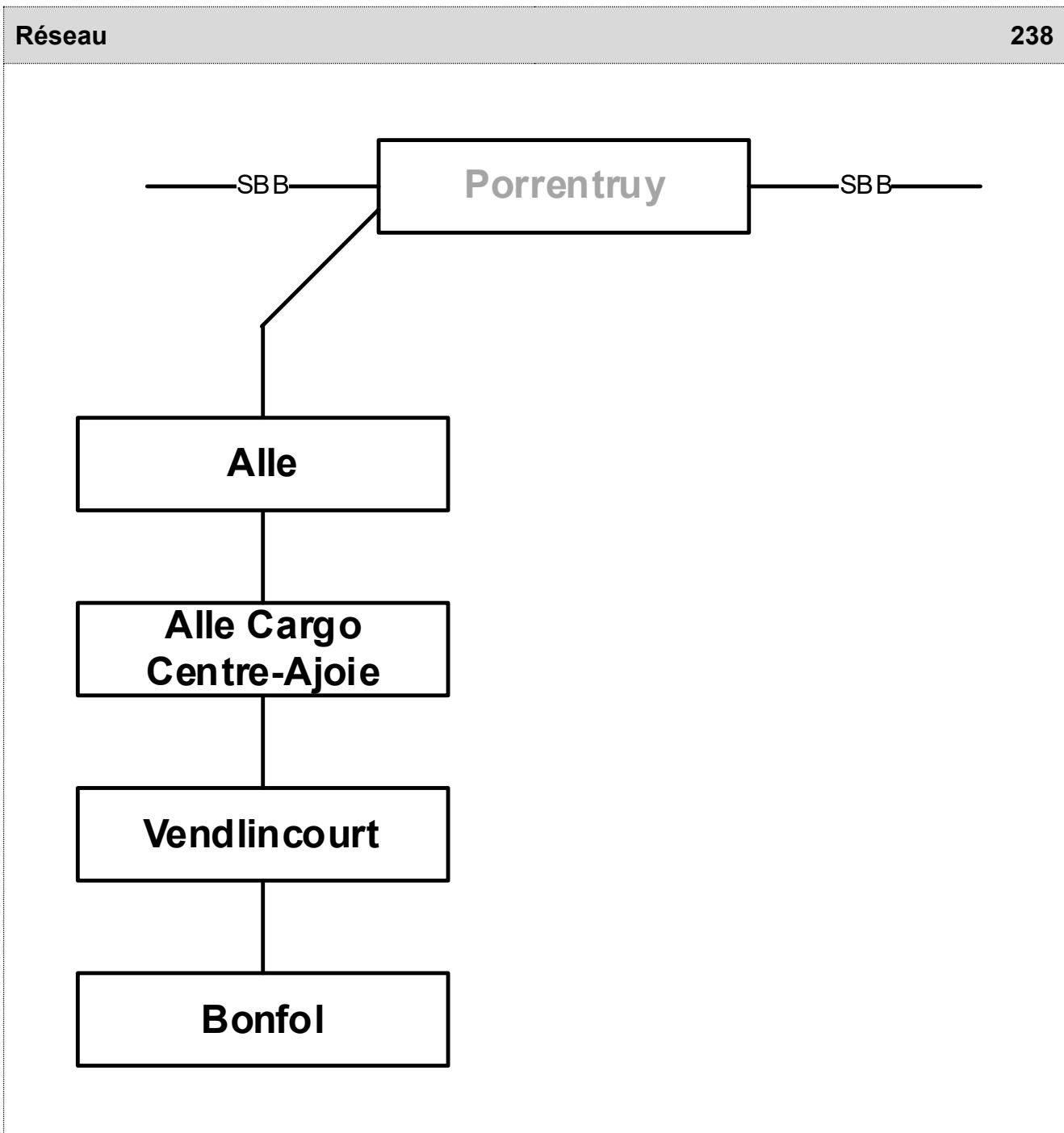
Im Brandfall muss der Evakuierungszug vor der Einfahrt in den CBT geräumt werden. Ein Zug, der sich bereits im CBT befindet, darf als Evakuierungszug eingesetzt werden.

(Emmenbrücke) – Waldibrücke – Lenzburg		431
	Dieses Kapitel enthält die für die Zugfahrten und Rangierbewegungen geltenden Zusatzbestimmungen und Ausnahmeregelungen für die Strecke Emmenbrücke (exkl.) – Lenzburg (inkl.).	
300.1 3.2	Begriffe Bahnphase Die Zeit bei einer Verkehrsregelungsanlage, in welcher eine Zustimmung zur Fahrt für die Bahn besteht, und der Straßenverkehr aufgehalten wird. Permanent betriebene Verkehrsregelungsanlage Die strassenseitige Signalisierung ist dauernd in Betrieb. Die Straßenampel kann sämtliche Phasen anzeigen (rot, orange, grün, orange-blinkend). Eine permanent betriebene Verkehrsregelungsanlage kann während den Randstunden auch situativ betrieben werden. Situativ betriebene Verkehrsregelungsanlage Die strassenseitige Signalisierung ist in der Grundstellung dunkel. Wird sie von der Bahn benötigt, schaltet die Anlage auf «Rot» um. Die Straßenampel kann nicht «Grün» zeigen.	
300.2 2.8	Signale für den Straßenbahnbetrieb Strassenbahnbereich Die Straßenbahnbereiche sind mit Signalen für Straßenbahnbereich gekennzeichnet. An folgenden Orten ist kein Vorsignal für Straßenbahnbereich vorhanden: Fahrrichtung Lenzburg – Luzern <ul style="list-style-type: none">• Mosen• Hitzkirch Fahrrichtung Luzern – Lenzburg <ul style="list-style-type: none">• Hochdorf Schönaу• Boniswil Strassenbahnsignale <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. Signalbegriffe Im Störungsfall (gestörte Verkehrsregelungsanlage, Spannungsausfall, usw.) kann auch das folgende Signalbild angetroffen werden:	
	 blinkend	Begriff Vorsicht Bedeutung Fahrt mit Vorsicht Beziehung zu anderen Signalen Die Verkehrsregelungsanlage ist gestört

300.2 5.3	Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel  <p>Begriff Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel</p> <p>Bedeutung Vorbeifahrt an der Gruppensignal-Halttafel nur nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter</p>										
300.2 5.4	Merktafel für fehlendes Vorsignal zu einem Hauptsignal  <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>										
300.3	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 Schöna (Fahrrichtung Lenzburg – Luzern): Durchfahrt möglich, ausser mit RABe 520 geführte Züge. • Baldegg Kloster (beide Fahrrichtungen): Durchfahrt möglich. 										
300.4 1.5	Rangierbewegungen in Bahnhöfen <p>In folgenden Bahnhöfen sind Rangierbewegungen ohne Fahrordnung bis zum Rangierhaltsignal zugelassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seon und Beinwil am See, Seite Lenzburg • Birrwil und Baldegg, Seite Luzern 										
300.4 1.7	Neigung von Gleisen <p>Beinwil am See</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gleis</th> <th>Gefälle in %</th> <th>Richtung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>7</td> <td>Birrwil</td> </tr> <tr> <td>41</td> <td>9</td> <td>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									

300.4 2.7	<p>Rangierbewegungen im Strassenbahnbereich bzw. über Bahnübergänge</p>
	<p>Die erforderliche Zustimmung wird vom Fahrdienstleiter unabhängig der Anzeige der Strassenbahnsignale erteilt.</p> <p>Bei Rangierbewegungen im Bahnhof (exkl. Lenzburg) und auf die Strecke sind alle Bahnübergangs- bzw. Verkehrsregelungsanlagen als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten. Kann der Rangierleiter durch das <i>Fahrt</i> zeigende Strassenbahnsignal feststellen, dass die Bahnübergangs- oder Verkehrsregelungsanlage eingeschaltet ist, darf der Bahnübergang mit <i>Fahrt auf Sicht</i> gemäss I-30001, 300.4, Ziffer 2.7.1, befahren werden.</p>
300.5 1.3	<p>Einreihung der Triebfahrzeuge</p>
	<p>Waldibrücke (inkl.) – Lenzburg (inkl.)</p> <p>Zulässig sind maximal zwei arbeitende Triebfahrzeuge an einer Stelle.</p>
300.5 1.4	<p>Streckeneinschränkungen (Profil)</p>
	<p>Waldibrücke (exkl.) – Lenzburg Gleis 7</p> <p>Das Profil EBV O1 muss eingehalten werden.</p> <p>Fahrzeuge, welche das spezielle Profil SEETAL einhalten (z.B. RABe 520), sind ohne Einschränkungen zugelassen.</p> <p>Fahrzeuge, welche das spezielle Profil SEETAL nicht einhalten, verkehren mit v_{max} 40 km/h.</p> <p>Im Strassenbahnbereich gilt v_{max} gemäss Ziffer 6.4.4 (v_{max} im Strassenbahnbereich).</p> <p>Im Personenverkehr dürfen nur Fahrzeuge ohne öffnungsfähige Fenster verkehren.</p> <p>Das Hinauslehnen und die Fahrt auf Trittbrettern sind verboten.</p> <p>Gelegentliche Fahrten mit historischen Fahrzeugen sind möglich, wenn das EVU in seinen Betriebsvorschriften geeignete Massnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs festlegt.</p>
300.6 3	<p>Abfahrt</p>
	<p>Abfahrprozess beim Strassenbahnsignal</p> <p>Bei der Abfahrt gilt die durch das Strassenbahnsignal signalisierte <i>Fahrt</i> bis zum nächsten Strassenbahnsignal bzw. zum Ausfahrtsignal.</p> <p>Bei fehlender Sicht auf das Ausfahrtsignal oder bei <i>Halt</i> zeigendem Ausfahrtsignal gilt das <i>Fahrt</i> zeigende Strassenbahnsignal als Zustimmung zur Fahrt. Am Ausfahrtsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten.</p> <p>Abfahrprozess bei Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Lokführer meldet sich rechtzeitig unter Angabe des Abfahrgleises beim Fahrdienstleiter Nach Einstellen der Fahrstrasse bestätigt der Fahrdienstleiter dem betreffenden Lokführer quittungspflichtig, dass die Fahrstrasse eingestellt ist Der Lokführer darf abfahren, sofern alle Bedingungen für die Abfahrt erfüllt sind.
300.6 4.4	<p>v_{max} im Strassenbahnbereich</p> <p>Im Strassenbahnbereich ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch den ISB mit Rücksicht auf die Fahrzeuge und auf die örtlichen Verhältnisse festgelegt wird. Im Strassenbahnbereich gelten zusätzlich die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung.</p> <p>Zulässige v_{max} bei <i>Fahrt auf Sicht</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> v_{max} 40 km/h für die mit RABe 520 geführten Fahrten v_{max} 10 km/h für alle anderen Fahrzeuge.

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

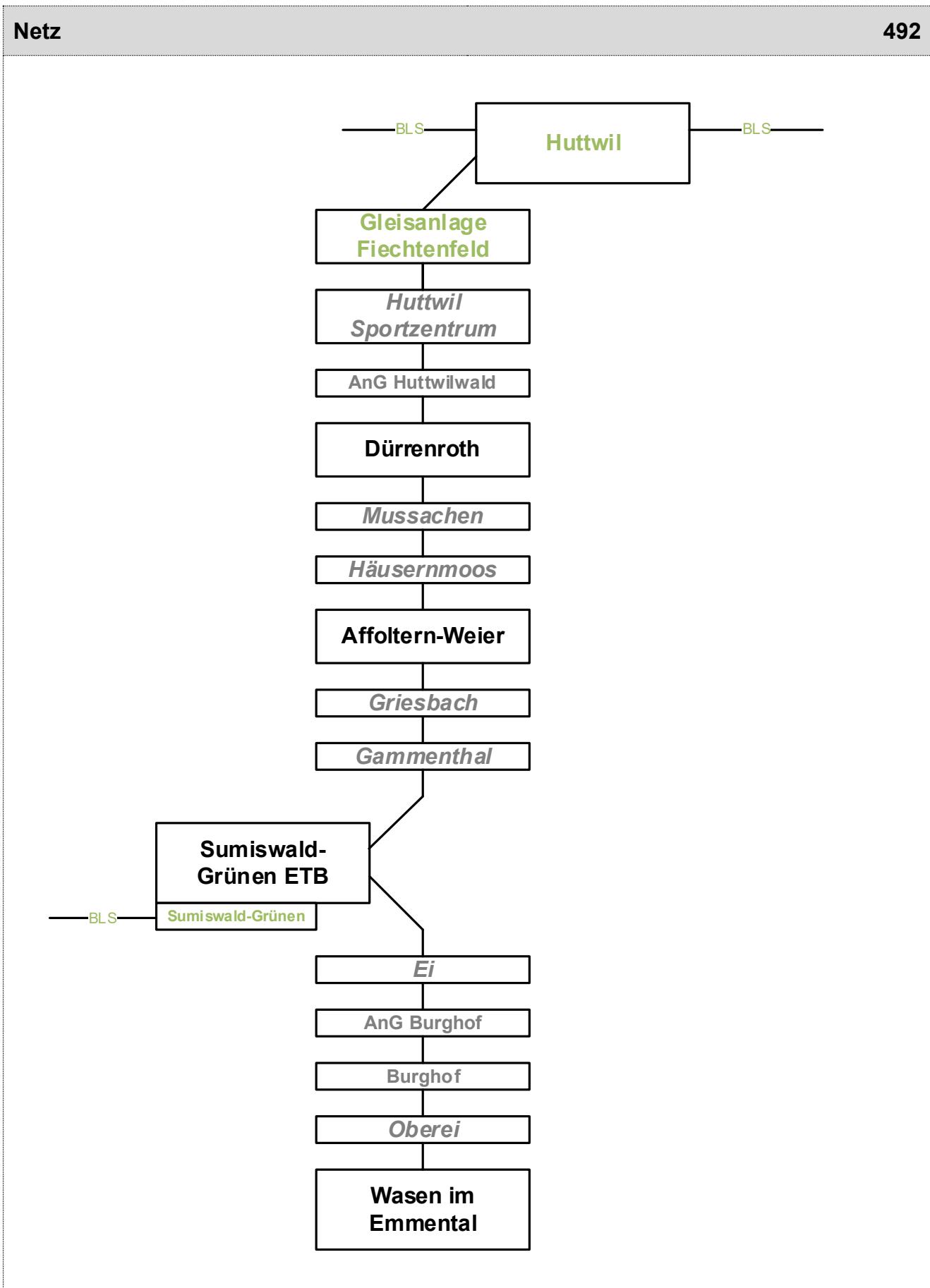


300.1 2.6.2	Index de l'emplacement kilométrique des installations de passage à niveau			
	PN No	km	Commune	Nom
	42.02	3.746	Alle	route de Courgenay
	42.04	4.228	Alle	rue de la Filature
	42.05	4.396	Alle	rue du Milieu
	42.06	4.434	Alle	Coinat-d'Essertiau
	42.07	4.453	Alle	route de Cornol
	42.09	5.400	Alle	route de Miécourt
	44.02	8.049	Vendlincourt	route de Courtavon
	45.04	10.357	Bonfol	Albisetti
	45.05	10.556	Bonfol	chemin de l'Etang
300.3 9.2	Structure du réseau avec un système de radio			
	Il n'y pas de réseau radio pour la communication de la manœuvre sur la ligne. Numéro de téléphone du chef-circulation : 032 486 93 78			
300.4 3.6.1	Vitesses - Principes			
	La v_{min} 2 km/h est applicable dans toutes les gares. (Motif : éviter des dérangements de compteurs d'essieux).			
300.5 4.4.2	Annonce de l'état de préparation du train			
	Les préparateurs de train assurant les premières préparations du jour des compositions annoncent leurs prises de service au chef-circulation.			
300.6 1.4	Utilisation des voies			
	La longueur utile des quais de toutes les gares est de 100 m.			
300.7 3.3.2	Avertissement			
	Les <i>signaux avancés de tronçon de ralentissement</i> (selon 300.2 chiffre 2.3.4 fig. 218) n'ont pas la fonction « avertissement ».			

Alle		238
R	v_{max}	
La v _{max} 10 km/h est applicable sur la voie 21.		

Alle Cargo Centre-Ajoie		238	
ZR	Départ d'un faisceau de voie comme mouvement de manœuvre		
Des voies 93 – 3 direction Alle comme mouvement de manœuvre jusqu'au signal principal B43.			
ZR	Déclivité des voies		
	Voie	Pente en ‰	Direction
	1, 2 et 3	7 - 9	Alle
Z	Restriction à l'utilisation des voies		
	La formation des trains est interdite sur voie 1.		
R	Restrictions sur les genres de mouvements de manœuvre		
	Les mouvements de lancer et de laisser-couler sont interdits pour les voies 34 et 35.		
R	v_{max}		
	La <i>marche à vue</i> v _{max} 10 km/h est applicable dans la zone pour les chemins de fer routiers.		
R	Stationnement de véhicules		
	Voies 34 et 35 <ul style="list-style-type: none"> laisser le PN « traversant » libre de tout véhicule stationné. les wagons de marchandises doivent être assurés exclusivement par le frein d'immobilisation. 		
R	Moyens pour assurer les véhicules		
	Des sabots d'arrêt, des panneaux de mise en garde pour sabots d'arrêt et des panneaux de mise en garde pour frein à main serrés sont disponibles sur site dans un coffre situé à proximité des aiguilles 7 / 9.		

Bonfol		238
Z	Restrictions sur les voies 1 et 60 (voies principales longeant un quai de chargement)	
	<p>La voie 1 est franchissable sans restriction jusqu'au signal <i>indicateur de point d'arrêt</i>. Avant de circuler au-delà de ce dernier ainsi que sur la voie 60, le mécanicien de locomotive doit s'assurer de la fermeture des portes latérales.</p>	
R	Dangers du courant électrique	
	<p>Contrairement aux directives de la I-30001, 300.11, chiffre 2.3.1, les voies 1 et 60 sont enclenchées en permanence.</p> <p>Les dispositions du I-30001, 300.11, chiffre 2.3.3 doivent être particulièrement observées par le personnel de manœuvre.</p>	
R	Dépôt	
	<p>Sur les voies de dépôt (voies 73 et 74), il est permis d'avancer prudemment sans assentiment, pour autant que le mouvement n'engage aucun signal limite de garage de la gare et qu'aucun signal de manœuvre ou signal nain présentant l'image <i>arrêt</i> ne doive être franchi.</p> <p>Ligne de contact</p> <p>L'OS CJ n° 415 règle l'état de la ligne de contact dans les dépôts.</p> <p>Principes</p> <p>Avis d'entrée d'un convoi dans le dépôt</p> <p>Lors de l'entrée, le mécanicien de locomotive doit arrêter son mouvement de manœuvre au plus tard devant le sectionneur puis siffler.</p> <p>Enclenchement de la ligne de contact</p> <p>Si la ligne de contact n'est pas sous tension, le chef de manœuvre demande l'enclenchement de cette dernière au personnel des dépôts ou des ateliers.</p> <p>En dehors des heures de travail, le chef de manœuvre enclenche lui-même la ligne de contact après s'être assuré que rien ne s'y oppose.</p> <p>Déclenchement de la ligne de contact</p> <p>Après chaque mouvement de manœuvre, l'agent qui a enclenché les lignes de contact est responsable de leur déclenchement immédiat.</p>	
R	Restrictions à la circulation des véhicules	
	<p>Restrictions appliquées sur la voie 921 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • v_{max} 25 km/h • véhicules-moteurs admis : Tm231 ou Eea963 • n'est parcourable qu'après demande préalable auprès de CJ Infra, avec préavis de 6 mois 	
R	Signaux pour l'exploitation des chemins de fer routiers	
	<p>La zone pour les chemins de fer routiers sur la voie 92 km 11.035, passage à niveau « Haut-du-Village », n'est pas signalée par un <i>signal avancé de la zone pour les chemins de fer routiers</i> (selon I-30001, 300.2, chiffre 2.81, fig. 216.1).</p> <p>La <i>marche à vue</i> v_{max} 10 km/h est applicable.</p>	



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>

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>

Häusernmoos		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 Schlossern versehen, deren Schlüssel nur entfernt werden können, wenn die Weichen in gerader Stellung verschlossen sind.</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.

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 Fahrtrichtung 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 *Fahrt* stehenden Deckungssignal «C» angezeigt.

Huttwilwald

492

ZR Anschlussweiche km 17.596

Sichern / Ausrüstung / Örtliche Bedienung

Das Anschlussgleis Huttwilwald darf nur als Rangierbewegung gemäss I-30001, 300.4, Ziffer 4 aus Richtung Huttwil bedient werden.

Die im Hauptgleis liegende Anschlussweiche 317 und die dazugehörende Entgleisungsvorrichtung 1 im Anschlussgleis sind mit Schlossern 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.

Mit dem Aufschliessen der Anschlussweiche wird im Stellbock ein weiterer Schlüssel frei, mit welchem der Stellbock der Entgleisungsvorrichtung aufgeschlossen und umgelegt werden kann.

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.

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.

Das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Streckengleis ist verboten.

Bahnübergangsanlagen

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:

Fahrtrichtung Huttwil – Huttwilwald:

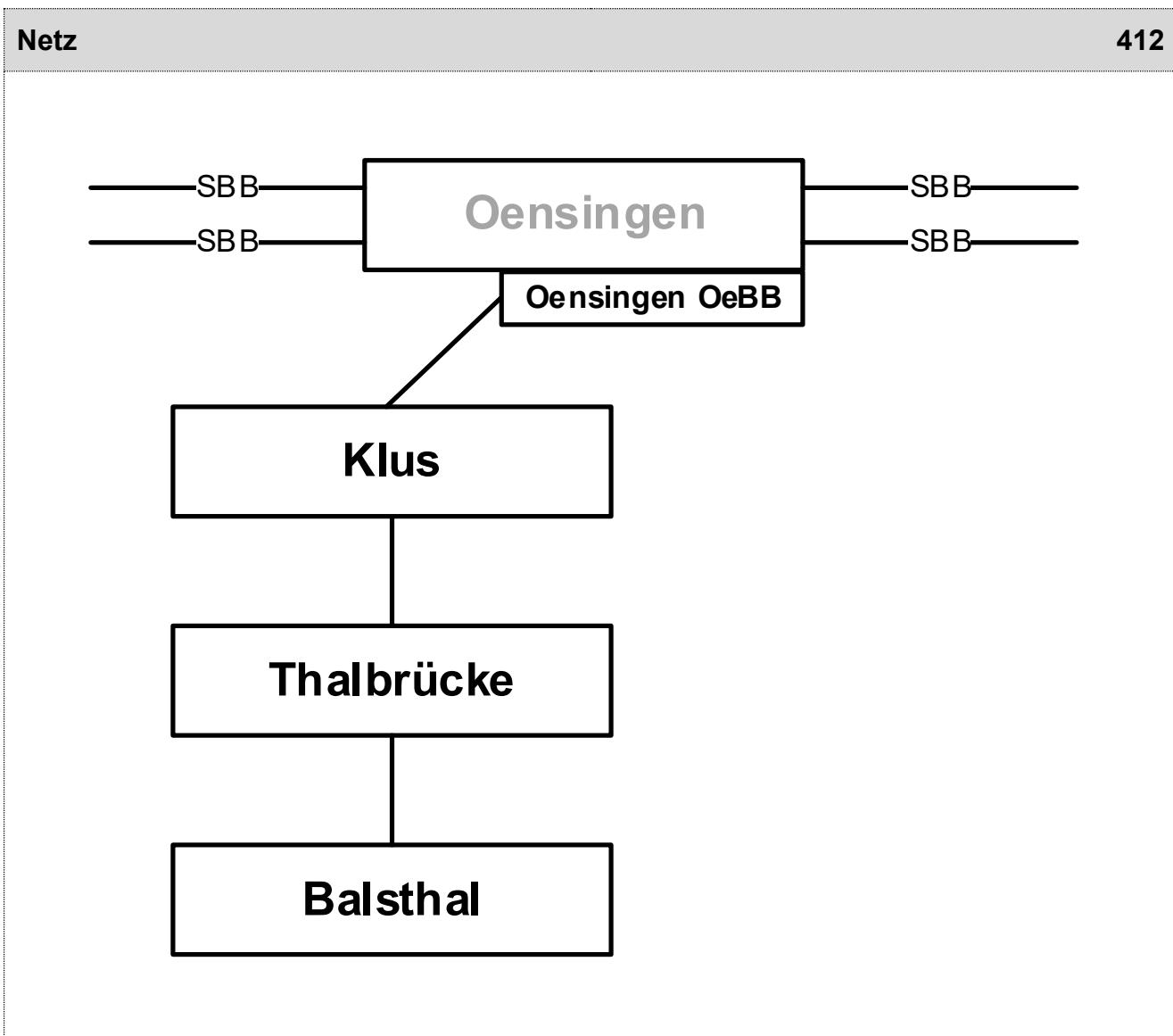
Vor Abfahrt der Rangierbewegung betätigt der Rangierleiter in Huttwil bzw. Fiechtenfeld die entsprechende Taste im dortigen Tastenkasten, dadurch werden die Einschaltkontakte der BUe180 und BUe177 für die nächsten 15 Minuten auch für Rangierbewegungen aktiviert.

Fahrtrichtung Huttwilwald - Huttwil:

	<p>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.</p> <p>Bei eingeschaltetem BUe 177 kann mit einem zweiten Tastendruck auch der BUe180 eingeschaltet werden.</p> <p>Nach dem Einschalten der Blinklichter ist die Fahrt in Richtung Huttwil unverzüglich auszuführen.</p>
--	--

Sumiswald-Grünen ETB		492
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	Abweichungen vom normalen Halteort	
	<p>Bei <i>Halt</i> zeigendem Zwergsignal 252B haben Fahrten aus Richtung ETB spätestens vor dem Sicherheitszeichen der Weiche 1 bzw. 4 anzuhalten.</p>	
ZR	Rangierzone	
	<p>Das Zwergsignal 252B liegt in einer Rangierzone und kann durch den Fdl BLS dunkel geschaltet werden. 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 Zugfahrstrassen ab Signal B252 oder mit Ziel C242 nicht möglich.</p>	
R	Vorbeifahrt an Einfahrtsignalen durch Rangierbewegungen	
	<p>Für alle aus Richtung Burghof in den Bahnhof einfahrenden Rangierbewegungen auf die Strecke wird die Zustimmung zur Einfahrt mittels Einfahrtsignal J erteilt (I-30001, 300.4, Ziffer 4.5.4). Die mit Signal J erteilte Zustimmung zur Fahrt gilt bis zum Sicherheitszeichen der Weiche 1.</p>	
R	Abstellen von Fahrzeugen	
	<p>In Gleis 7 ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.</p>	
R	Rangierbewegungen vom zentralisierten in den nicht zentralisierten Bereich	
	<p>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	Rangierbewegungen vom nicht zentralisierten in den zentralisierten Bereich	
	<p>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 / Bedienauflagen
	<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 Abfahrgleises entgegen.Der Fdl ETB prüft die Fahrstrasse bis zum Ausfahrtsignal B252.Signal B252 ist ein Gruppensignal ohne Zusatzausleuchtung. 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.

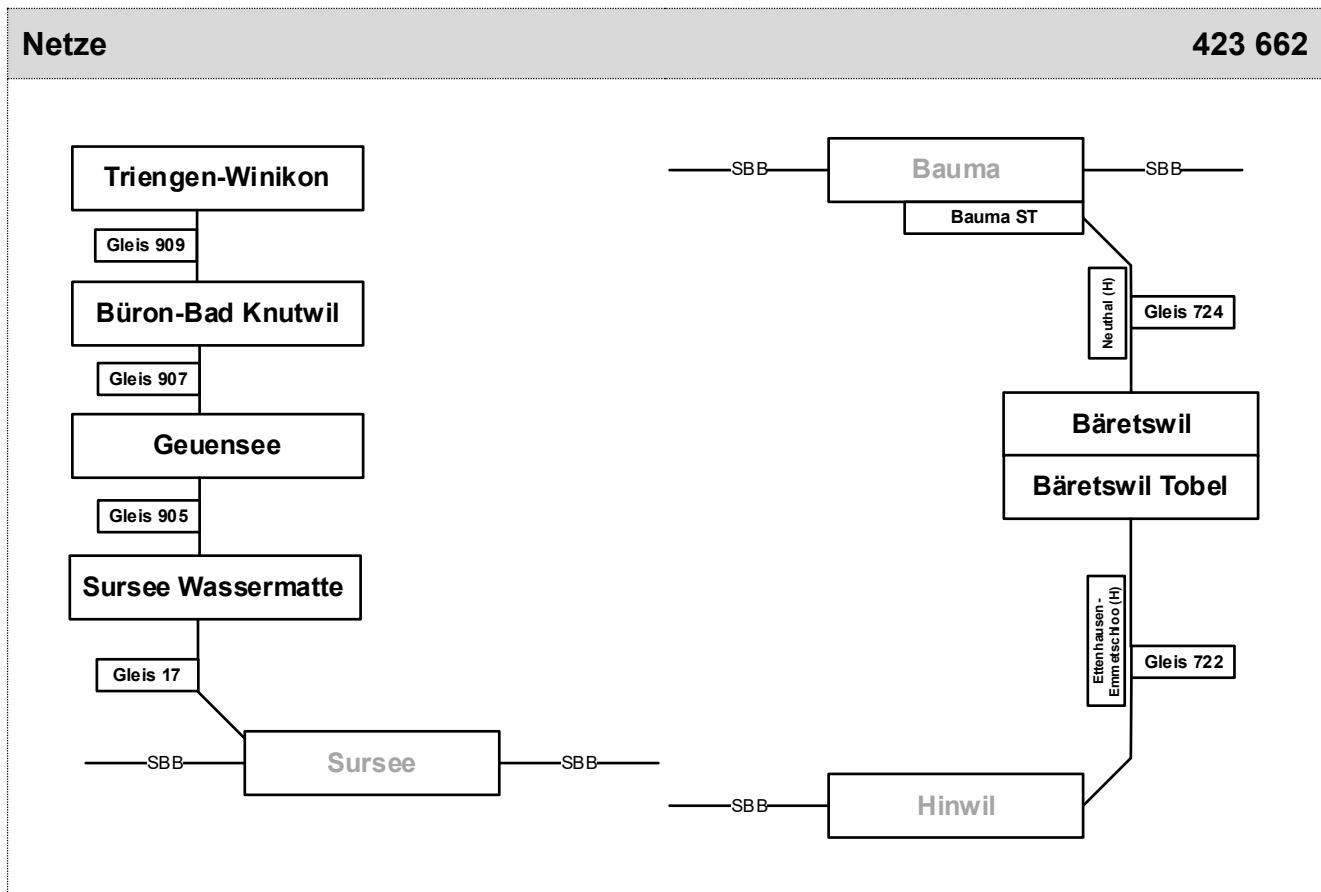


Strecke Oensingen – Balsthal		412
300.12 3.2.4	Fluchtraum	<p>Auf den folgenden Abschnitten ist kein oder nur ein ungenügender Fluchtraum vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none">• km 0.700 – km 0.750 Dünnergrenzbrücke• km 3.000 – km 3.150 Ende Bahnhof Klus – Bahnübergang Moosbrücke <p>Für Arbeiten auf den oben genannten Abschnitten ist die Strecke zu sperren.</p> <p>Für Begehungen auf den oben genannten Abschnitten ist der in der Funktion als Fahrdienstleiter tätige Lokführer quittungspflichtig zu informieren und <i>Fahrt auf Sicht</i> anzuordnen.</p>
300.13 Anl 1	Dampffahrten	<p>Bei Dampffahrten mit Fahrzeugen ohne ausreichende Zugbeeinflussung besteht das Lokpersonal für Zugfahrten aus:</p> <ul style="list-style-type: none">• mindestens 1 Lokführer mit Bescheinigung und Streckenkundigkeit OeBB sowie 1 Heizer mit Streckenkundigkeit der OeBB.• 1 Lokführer ohne Bescheinigung OeBB und 1 Lokführer mit Bescheinigung und Streckenkundigkeit OeBB als Pilot sowie 1 Heizer. <p>Für einfache Rangierbewegungen über kurze Distanzen auf dem OeBB-Streckennetz kann der Führerstand auch nur von einem Lokführer besetzt sein.</p>

Balsthal			412
Z	Gleisbenutzung		
	Art	Zug / Gleis	Ende der Zugfahrstrasse
	Normalbetrieb	Reisezüge Gleis 2	Spitze Weiche 12
	Ausnahme	Extrazüge teilweise Gleis 3	Profil Weiche 11
	<p>Nach vorangehender Verständigung des Lokführer und Kontrolle der Weichenstellungen darf das Ende der Zugfahrstrasse bis maximal zum Profil der Weiche 13 verlängert werden.</p> <p>Das jeweilige Gleis ist im OeBB-Dienstfahrplan oder in der Anordnung in der Geschwindigkeitsspalte aufgeführt.</p>		
Z	Einfahrt Gleis 2		
	<p>Es wird auf die Verständigung bei der Einfahrt auf Gleis 2 verzichtet, da der nichtschienenfreie Zugang zum Gleis 3 durch die Abschrankung ohne örtliche Besetzung (Kundenlenker) nicht möglich ist. Ist im Gleis 3 ein Extrazug mit Personenbeförderung aufgestellt bzw. abfahrbereit, erfolgt die Verständigung des Lokführers des ins Gleis 2 verkehrenden Zuges mündlich via Betriebsfunk oder Mobiltelefon.</p>		
R	Unbegleitetes Schieben		
	<p>Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden. Es gilt v_{max} 10 km/h.</p>		
R	v_{max}		
	<p>Es gilt v_{max} 30 km/h.</p> <p>In den Gleisen 5 – 8 und den zugehörigen Weichen gilt v_{max} 25 km/h.</p>		
R	Abstellen von Fahrzeugen		
	<p>In allen Gleisen mit Prellböcken sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen.</p>		

Klus		412
ZR	Kennzeichnung der Stellung doppelter Kreuzungsweichen	
	Die doppelte Kreuzungsweiche 2 ist mit dem Weichen-Lichtsignal gemäss I-30001, 300.2, Bild 251.2 ausgerüstet.	
Z	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	
	Gleise 3 und 4: aufgrund fehlender Perronkante ist der Ein- oder Ausstieg von Personen verboten.	
Z	Gleichzeitige Einfahrten	
	Es sind keine gleichzeitigen Zugseinfahrten möglich.	
R	Unbegleitetes Schieben	
	Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden. Es gilt V_{max} 10 km/h.	
R	V_{max}	
	Es gilt V_{max} 30 km/h.	
R	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleis 53 – Anschlussgleis Klus Industrie: minimaler Radius = 115 m	

Oensingen OeBB		412
R	Rangierbewegungen im Strassenbahnbereich	
	Der Bahnübergang Bahnhofallee wird als Rangierbewegung im Strassenbahnbereich befahren. Die V_{max} beträgt 10 km/h.	



(Sursee) – Triengen / (Bauma) – Bäretswil – (Hinwil)		423 662
300.1 1.2.4	Anwendung Regelbuch Anlagen in Dritteigentum	
	<p>Auf folgenden Anlagen in Dritteigentum finden die I-30001 und I-30002 (ST) integrale Anwendung. Es werden keine separaten Betriebsvorschriften erlassen, und eine Kennzeichnung mit Hinweistafel «Anschlussgleis» entfällt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sursee Wassermatte: Otto's • Bauma: SBB/DVZO Gleisgruppe 101/102/103/161/173/181 	
300.1 2.5.2	Begriffe	
	<p><u>Barrierenbediener</u></p> <p>Der Barrierenbediener ist eine vom EVU eingeteilte instruierte Rolle, die in Personalunion oder im Auftrag und in enger Absprache mit dem zuständigen Rangierleiter die nicht zentralisierten Anlagenanteile vor Ort mit den vorhandenen Steuerungen bedient. Dies betrifft insbesondere die Bahnübergangsanlagen, aber auch die Weichen. Er spricht sich über die nötigen Massnahmen (inkl. Reihenfolge der Fahrten) auf geeignete Weise mit dem Rangierleiter der betroffenen Fahrten ab. Der Barrierenbediener erteilt keine Zustimmung zur Fahrt und übernimmt auch sonst keine Funktionen, welche in die Hoheit des Infrastrukturbetreibers fallen.</p> <p><u>Betriebsleitung ST</u></p> <p>Die Betriebsleitung ST ordnet auf beiden Netzteilen ST die Fahrten und Betriebszustände an. Sie koordiniert die erforderlichen Massnahmen bei Störungen und Schäden an der Infrastruktur.</p> <p><u>Betriebszustand</u></p> <p>Es kommt pro Abschnitt (Streckengleis oder Bahnhof) genau einer der folgenden Betriebszustände zur Anwendung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normalbetrieb • Koordinierter Betrieb • Gleissperrung <p>Änderungen des Betriebszustandes erfolgen mittels Übergabe der Betriebsführung zwischen den Fahrdienstleiter resp. dem Sicherheitschef. Sie erfolgen protokollpflichtig unter allfälliger Erwähnung folgender Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belegungen von Streckengleisen • Erteilte Zustimmungen zur Fahrt • Weitere sicherheits- und betriebsrelevante Besonderheiten <p>Ohne anderslautende Übermittlung gilt: der übergebene Abschnitt ist frei von Schienenfahrzeugen, es sind keine Zustimmungen erteilt und es liegen keine weiteren betriebsbehindernde Besonderheiten vor.</p> <p><u>Betriebszustand Gleissperrung</u></p> <p>Auf Anordnung durch die ST wird abschnittspezifisch der Betriebszustand <i>Gleissperrung</i> mit operativer Zuständigkeit des Sicherheitschefs eingeführt. Der Betriebszustand <i>Gleissperrung</i> kommt zur Anwendung, sobald auf dem betreffenden Abschnitt Baumassnahmen stattfinden oder das Befahren ohne Bewilligung des Sicherheitschefs aus anderen Gründen verhindert werden muss.</p> <p><u>Betriebszustand koordinierter Betrieb</u></p> <p>Auf schriftliche Anordnung durch die ST wird abschnittspezifisch der Betriebszustand <i>koordinierter Betrieb</i> mit operativer Zuständigkeit des Betriebskoordinators eingeführt. Der Betriebszustand <i>koordinierter Betrieb</i> kommt zur Anwendung, sobald mehrere sich kreuzende Fahrten gleichzeitig ange-</p>	

ordnet sind, oder wenn auf einem Streckengleis Fahrzeuge zurückgelassen werden. Im Betriebszustand koordinierter Betrieb übergibt der Fahrdienstleiter der BZ ST dem Betriebskoordinator den entsprechenden Abschnitt zur Überwachung.

Betriebszustand *Normalbetrieb*

Ohne anderslautende Anordnung gilt der Betriebszustand *Normalbetrieb* mit operativer Zuständigkeit des Fahrdienstleiters der BZ ST. Normalerweise findet pro Netzteil höchstens eine Fahrt gleichzeitig statt; in Ausnahmefällen ist der Betriebszustand *Normalbetrieb* auch zulässig, wenn gleichzeitig stattfindende Fahrten sich gemäss Anordnung physisch nicht begegnen oder kreuzen können.

Fahrdienstleiter SBB Sursee

Der Fahrdienstleiter SBB Sursee (BZ Mitte) ist für die Betriebsführung im Bahnhof Sursee bis und mit Gleis 27 zuständig. Für den Geltungsbereich dieser Betriebsvorschrift hat er keinerlei Zuständigkeit.

Fahrdienstleiter SBB Hinwil

Der Fahrdienstleiter SBB Hinwil (BZ Ost) ist für die Betriebsführung im Bahnhof Hinwil bis und mit Gleis 82 zuständig. Für den Geltungsbereich dieser Betriebsvorschrift hat er keinerlei Zuständigkeit.

Fahrdienstleiter SBB Bauma

Der Fahrdienstleiter SBB Bauma (BZ Ost) ist für die Betriebsführung in den zentralisierten Anlagen des Bahnhofs Bauma bis zum Codepunkt 171 zuständig. Für den Geltungsbereich dieser Betriebsvorschrift hat er keinerlei Zuständigkeit.

Fahrdienstleiter ST (BZ)

Der Fahrdienstleiter ST (BZ) ist ein von der BZ SOB Herisau eingeteilter Fahrdienstleiter Kat. B. Er führt eine Kontrolle über die Betriebszustände auf beiden Netzteilen ST und trifft Massnahmen zum Schutz von vorübergehend nicht oder nur beschränkt verfügbaren Anlagenteilen gegen unbeabsichtigtes Befahren. Im Betriebszustand *Normalbetrieb* führt er eine jederzeit nachvollziehbare Kontrolle in geeigneter Form über den Belegungszustand der Streckengleise, allfällige Einschränkungen sowie über die erteilten Zustimmungen und regelt die Fahrten auf den entsprechenden Abschnitten in alleiniger Verantwortung.

Fahrdienstleiter ST (Betriebskoordinator)

Der Fahrdienstleiter ST (Betriebskoordinator) ist ein von der ST eingeteilter Fahrdienstleiter Kat. A. Er regelt und sichert im Betriebszustand *koordinierter Betrieb* die Fahrten und Gleissperrungen auf den entsprechenden Abschnitten in alleiniger Verantwortung. Er erteilt die Zustimmungen zur Fahrt auf den nicht gesperrten Gleisen und führt hierzu eine jederzeit nachvollziehbare Kontrolle über den Belegungszustand der Streckengleise, allfällige Einschränkungen sowie über die erteilten Befehle mittels geeigneter Auflage der erteilten Befehle. Unregelmässigkeiten sowie durch ihn angeordnete Fahrten teilt er gleichentags der Betriebsleitung ST mit.

**300.2
2.2.1**

Abstellen von Fahrzeugen an Prellböcken

Fahrzeuge dürfen generell an Prellböcken abgestellt werden.

**300.2
2.6.2**

Merktafel für Impulsempfänger

Bei Vorbeifahrt an der Merktafel für Impulsempfänger gemäss I-30001, 300.2, Bild 265 erfolgt die Einschaltung der nächsten Bahnübergangsanlage mittels Sende-Impuls durch den Barrierenbediener über denjenigen Funkkanal, der als Zahl auf der Tafel angegeben ist.

300.4 2.4.1	<h3>Zustimmung zur Rangierbewegung, Grundsatz</h3>
	<p>Für Rangierbewegungen ausschliesslich innerhalb eines Bahnhofs erfolgt keine Anordnung. Der Rangierleiter verlangt beim Fahrdienstleiter fallweise die Sicherung des ganzen betreffenden Bahnhofs und verfährt dann nach I-30001, 300.4, Ziffer 2.4.6. Im Betriebszustand <i>Normalbetrieb</i> darf der Fahrdienstleiter diese Zustimmung nur erteilen, wenn der Bahnhof nicht im Perimeter einer anderweitig erteilten Zustimmung oder Sperrung liegt.</p> <p>Nach Abschluss der Rangierbewegungen erstattet der Rangierleiter die Ankunftsmeldung für diesen Bahnhof. Rangierbewegungen im Standortgleis eines Fahrzeugs innerhalb der Profilzeichen sowie in gesperrten Gleisen/Abschnitten benötigen weder eine Sicherung noch eine Zustimmung zur Fahrt durch den Fahrdienstleiter.</p> <p>Ist im Betriebszustand <i>koordinierter Betrieb</i> der Fahrdienstleiter vor Ort, erteilt er die pauschale Zustimmung zu den Rangierbewegungen im Bahnhof dem Rangierleiter quittungspflichtig, und nach Beendigung der Rangierarbeiten meldet der Rangierleiter dies dem Fahrdienstleiter quittungspflichtig.</p> <p>Liegt ein Bahnhof im Perimeter der Zustimmung zur Fahrt für eine Rangierbewegung auf die Strecke, kann dort ohne weitere Verständigung des Fahrdienstleiters nach Bedarf gemäss I-30001, 300.4, Ziffer 2.4.6 rangiert werden, solange keine Ankunftsmeldung erteilt ist.</p>
300.4 3.1	<h3>Unbegleitetes Schieben</h3>
	<p>Unbegleitetes Schieben ist zulässig, wenn sich der besetzte Führerstand maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befindet und das Lokpersonal ausreichende Sicht auf den Fahrweg hat.</p> <p>Zum Befahren von passiv gesicherten Bahnübergängen sowie von Bereichen, die für Dritte zugänglich sind, bestimmt der Rangierleiter das geeignete Personal für die örtliche Bewachung in angemessenem Umfang.</p>
300.4 3.6	<h3>Fahrgeschwindigkeiten</h3>
	<p>Ohne besondere Signalisierung gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strecke: 50 km/h • Bahnhof ohne Publikumsverkehr: <i>Fahrt auf Sicht</i> mit 30 km/h innerhalb der Bahnoftafeln • Bahnhof mit Publikumsverkehr: <i>Fahrt auf Sicht</i> mit 30 km/h innerhalb der Bahnoftafeln und <i>Fahrt auf Sicht</i> mit 20 km/h innerhalb der Einfahrweichen <p>Publikumsverkehr ist dann gegeben, wenn ein Reisezug im Bahnhof startet oder für ihn ein Halt angeordnet ist.</p> <p>Die Geschwindigkeitserhöhung an den nicht signalisierten Geschwindigkeitsschwellen ist zulässig, sobald das vorderste Fahrzeug die Geschwindigkeitsschwelle erreicht hat.</p> <p>Die Geschwindigkeitserhöhung am Ende einer signalisierten Schutzgeschwindigkeit im Zulauf an Bahnübergänge ist zulässig, sobald die Zugspitze den letzten Bahnübergang vor der Geschwindigkeitstafel vollständig befahren hat. Es betrifft dies die folgenden BUE:</p> <p>Fahrrichtung Hinwil - Bauma</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis 722 BUE Schopfhalde km 14.839 20 – 30 km/h • Gleis 722 BUE Rose km 16.979 20 – 30 km/h • Gleis 722 BUE Chämptnertobel km 18.395 20 – 30 km/h <p>Fahrrichtung Bauma - Hinwil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis 724 BUE Wolfsbergstrasse km 24.361 30 – 40 km/h • Gleis 722 BUE Bäretswilerweg km 18.174 20 – 30 km/h

300.4 4.5	Rücknahme der Zustimmung zur Fahrt
	Hindert eine technische oder betriebliche Störung die Fahrt vollständig oder teilweise an der beabsichtigten Ausführung, für welche bereits die Zustimmung vorliegt, wird die Zustimmung auf Verlangen des Rangierleiter durch den Fahrdienstleiter widerrufen. Endet damit die Zustimmung zu einer bereits teilweise ausgeführten Fahrt, erteilt der Rangierleiter zusätzlich eine Ankunftsmeldung.
300.4 4.7	Ankunftsmeldung trotz belegtem Gleis
	Die planmässige Belegung von Streckengleisen nach einer Fahrt durch Abkuppeln von Anhängelast ist nur im Betriebszustand <i>koordinierter Betrieb</i> gestattet. Der Rangierleiter erteilt dem Betriebskoordinator anstelle der Ankunftsmeldung protokollpflichtig die Belegmeldung mit folgendem Wortlaut: «(Nummer)RK ... in ... (Ort/Gleis) ...; Gleis ... zwischen ... und ... bleibt belegt, (Name) ...». Für die nächste Fahrt auf das betroffene Streckengleis kontrolliert der Betriebskoordinator, dass die personelle Besetzung der Fahrt eine Räumung der Strecke erlaubt (ggf. indirektes Führen erforderlich), ordnet <i>Fahrt auf Sicht</i> an und orientiert den Lokführer quittungspflichtig über den Standort des Hindernisses.
300.4 5.2.1	Zuständigkeit des Sicherheitschefs, Koordination Rangierbewegungen
	Nimmt der Sicherheitschef gleichzeitig die Rolle des Arbeitsstellenkoordinators wahr und führt er die einzige Rangierbewegung auf dem gesperrten Gleis selbst als Rangierleiter in Personalunion aus, genügt als schriftliche Kontrolle der Vermerk auf der Anordnung, dass im gesperrten Gleis Rangierbewegungen stattfinden.
300.5 1.3	Einreihen der Triebfahrzeuge, Verwendung der Stromabnehmer
	Bei übermässigem Anpressdruck verschiebt sich die windschiefe Fahrleitung auch seitlich. Während der Fahrt darf deshalb nur ein Stromabnehmer pro Triebfahrzeug gehoben sein. Werden mehrere elektrische Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer eingesetzt, gelten folgende Einschränkungen: <ul style="list-style-type: none"> Der Abstand zwischen zwei gehobenen Stromabnehmern beträgt mindestens 13 Meter, sowohl innerhalb einer Komposition als auch zwischen zwei voneinander getrennten Triebfahrzeugen. Es dürfen gesamthaft maximal zwei Stromabnehmer pro Komposition gehoben sein. Bei sehr stark vereister Fahrleitung dürfen ausnahmsweise beide Stromabnehmer an einem Triebfahrzeug gehoben werden; allfällige weitere Triebfahrzeuge sind dann aber abgebügelt im Schlepp zu befördern.
300.5 1.3.2	Schiebende Triebfahrzeuge, Anordnung
	Schiebedienst mit Halt auf der Strecke zum Abkuppeln und anschliessender Rückkehr der Schiebelok in den Ausgangsbahnhof kann nur im Betriebszustand koordinierter Betrieb angeordnet werden. Das schiebende Triebfahrzeug verkehrt in der einen Richtung in der Fahrordnung und in der Zustimmung für die unterstützte Fahrt, in der anderen für die Rückkehr in den Ausgangsbahnhof gemäss einer eigenen Fahrordnung und einer separaten Zustimmung zur Fahrt, die bereits vor Abfahrt im Ausgangsbahnhof abgegeben werden kann.

300.9 2	Kernprozess Störungen, Meldeprozess
	Störungen von Bahnübergangsanlagen und Schäden an der Fahrbahn sind durch das Fahrgesetz des EVU oder durch den Sicherheitschef unverzüglich demjenigen Fahrdienstleiter zu melden, der für die Erteilung der Zustimmung zur Fahrt zuständig ist. Dieser beauftragt die Betriebsleitung ST mit der weiteren Abklärung durch einen geeigneten Fachdienst.
300.12 3.1.3	Wahl der Sicherheitsmassnahmen
	Arbeiten im Gleisbereich finden nur statt, wenn das Gleis gesperrt ist, oder wenn sie im Selbstschutz zugelassen sind. Auf den Einsatz von Sicherheitswärtern und Vorwarnern wird deshalb verzichtet.
300.12 3.2.4	Gleissperrung zu weiteren Zwecken
	<p>Eine Gleissperrung kann auch angeordnet werden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu Transport-, Inspektions- oder Ausbildungszwecken ohne definierte Arbeitsstellen • Für die Begehung der Anlage durch eine Person mit Erstinstruktion ohne Anwesenheit des Sicherheitschefs • Für den Winterdienst • Bei Gefahr durch Schnee und Eis <p>Es kommt pro genanntem Anwendungsfall ein generisches Sicherheitsdispositiv zur Anwendung.</p> <p>Bei Begehung durch eine Person mit Erstinstruktion ohne Anwesenheit des Sicherheitschefs dürfen keine Manipulationen an den Bahnanlagen vorgenommen und weder Schienenfahrzeuge noch schienengeführte Arbeitsgeräte werden. Für das Einführen und Beenden der Gleissperrung genügt der fernmündliche Kontakt zwischen dem Sicherheitschef und der Person vor Ort.</p> <p>In der kalten Jahreszeit kann die Schneeräumung der Anlagen abschnittsweise entfallen. Die Eisbildung in den Spurrillen der Bahnübergänge birgt eine akute Entgleisungsgefahr. Aus diesem Grund werden die betroffenen Anlagenteile auf Veranlassung des Streckenverantwortlichen spätestens einige Tage nach dem Schneefall vorsorglich gesperrt, bis innerhalb dieser Gleissperrung eine Räumung oder eine Kontrollfahrt stattgefunden hat.</p>

Netzteil (Bauma) – Bäretswil – (Hinwil)		662
300.3 4.2.3	Informieren	
		Noch vorhandene historische Zugsignale in Bäretswil und Neuthal können für EVU-interne Absprachen benutzt werden. Sie sind fahrdienstlich irrelevant und zeigen unabhängig vom Signalbild keine Zustimmung zur Fahrt an.
300.4 4.6.3	Befahren von Bahnübergangsanlagen durch Rangierbewegungen	<p>Folgende Bahnübergänge haben eine automatische Anlage mit Funkfernsteuerung und Kontrolllicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • BUe Hinwil Dorf (bestehend aus km 14.576 Bachtelstrasse, km 14.609 Walderstrasse, km 14.638 Kirchweg) (Gleis 722) • km 17.891 Tösstalstrasse (Gleis 722) • km 20.941 Langacher (Gleis 724) • km 21.585 Bussenthal (Gleis 724) • km 24.227 Hinderwis (Gleis 724) • km 24.361 Wolfsbergstrasse (Gleis 724) <p>Der Schliessvorgang dieser Bahnübergangsanlagen wird durch den Barrierenbediener von der herannahenden Fahrt aus mit einem Funksignal eingeleitet. Als Aufforderung gilt die Hinweistafel gemäss I-30001, 300.2, Bild 265, die zur Angabe des Funkkanals durch eine Zahl ergänzt ist. Beim Passieren dieser Tafel betätigt der Rangierleiter den Funkruf auf dem angegebenen Kanal. Das ordnungsgemäss Funktionieren der Bahnübergangsanlage wird durch ein Kontrolllicht angezeigt (im Bereich von planmässigen Halteorten wiederholt).</p> <p>Die zum BUe Hinwil Dorf gehörenden Verkehrsreglungsanlagen schalten gemeinsam ein und aus; sie werden durch ein gemeinsames Kontrolllicht überwacht. Bei dunklem Kontrolllicht sind alle drei gemäss I-30001, 300.9, Ziffer 7.1.3 zu befahren.</p> <p>Die Bahnübergangsanlagen Hinderwis und Wolfsbergstrasse schalten gemeinsam ein. Beide Übergänge werden durch ein gemeinsames Kontrolllicht überwacht. Das Ausschalten erfolgt nach Befahren pro Übergang separat. Bei dunklem Kontrolllicht sind beide Bahnübergänge gemäss I-30001, 300.9, Ziffer 7.1.3 zu befahren.</p> <p>Folgende Bahnübergänge haben eine historische Schlagbaumanlage mit Funkfernsteuerung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • km 19.648 Bahnhofstrasse (BAEW) • km 19.800 Adetswilerstrasse (BAEW) <p>Diese Anlagen haben keine Wechselblinker. Der Barrierenbediener löst die Funkfernsteuerung nach Stillstand der Rangierbewegung unmittelbar vor dem Bahnübergang aus. Der Strassenverkehr ist während des Schliessvorgangs zu beobachten, und der Schliessvorgang ist, wenn nötig unverzüglich zu unterbrechen. Sind die Schlagbäume offensichtlich geschlossen, entfällt der Störprozess gemäss I-30001, 300.9, Ziffer 7.1.3. Anschliessend öffnet der Barrierenbediener die Schlagbäume mit einem Funkimpuls.</p> <p>Die Abgabe der Funkgeräte an die Infrastrukturbenutzer wird von der Betriebsleitung ST im Rahmen der Trassenbestellung geregelt.</p>

	<p>Folgende Bahnübergangsanlagen haben – ggf. zusätzlich zur Funkansteuerung – auch eine Steuereinheit vor Ort:</p> <ul style="list-style-type: none"> • km 19.648 Bahnhofstrasse (BAEW) • km 19.800 Adetswilerstrasse (BAEW) • km 22.427 Neuthal (Gleis 724, ohne Funk) <p>Diese Anlagen haben keine Wechselblinker. Im Ortsbetrieb werden diese Barrieren durch den Barrierenbediener mittels Motor (Bäretswil) bzw. Handkurbel (Neuthal) geschlossen und geöffnet. Der Strassenverkehr ist während des Schliessvorgangs von der Steuereinheit aus zu beobachten, und der Schliessvorgang ist, wenn nötig unverzüglich zu unterbrechen. Der Lokführer kontrolliert die Stellung der Schlagbäume vor Passieren des Bahnübergangs von sich aus. Sind die Schlagbäume offensichtlich geschlossen, entfällt auch in Bereichen mit <i>Fahrt auf Sicht</i> entfällt der Störprozess gemäss I-30001, 300.9, Ziffer 7.1.3. Nach erfolgtem Befahren werden die Schlagbäume durch den Barrierenbediener wieder geöffnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • km 25.377 Sternenbergstrasse (BMA, ohne Funk) <p>Diese Anlage ist in das Stellwerk des Bahnhofs Bauma integriert. Das Einschalten sowie das Erlauben der Öffnung erfolgt für Fahrten zwischen den Gleisen 101-103 und 181 sowie im Gleis 173 durch den Barrierenbediener an den dafür vorgesehenen Tastenkasten des Stellwerks. Das Schliessen und im Notfall das Erlauben der Öffnung kann unter Angabe des betreffenden Fahrweg-Codes auch beim Fahrdienstleiter SBB Bauma angefordert werden. Unabhängig von der Stellung der Zwergsignale 161A/171B (Halt / dunkelgeschaltet / Fahrt mit Vorsicht) wird der Barrieren-Gleisverschluss dem Fahrpersonal einzig am Kontrolllicht des zugehörigen Fahrwegs angezeigt.</p> <p>Für Fahrten innerhalb des zentralisierten Bereichs (91/171 – 1/2/233) ist diese Anlage im Fahrstrassenverschluss integriert. Hier sind einzig die Zwergsignale zu beachten, und die Kontrolllichter haben keine Bedeutung.</p>
300.5 1.4	<p>Einreihen der Anhängelast, Streckenklasse</p> <p>Auf Gleis 724 gilt die Streckenklasse B1 mit zusätzlichen Einschränkungen für Mehrfachtraktion auf dem Neuthaler Viadukt, die nur wie folgt erlaubt ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Push-pull zweier zugelassener Triebfahrzeuge, sofern dazwischen mindestens 40 m Anhängelast eingereiht ist • Doppeltraktion zweier Ed3/4 / Ed3/3 / E3/3 • Doppeltraktion einer Ed3/4 / Ed3/3 / E3/3 mit einem Tem'' / Tm'' / Tm'' <p>Diese Bestimmungen gelten sinngemäss auch für geschleppte oder nur das Eigengewicht befördernde Triebfahrzeuge.</p> <p>Ausnahmsweise dürfen trotz Überschreitung der Streckenklasse B1 folgende Triebfahrzeuge die Strecke Bäretswil – Bauma sowie den Neuthaler Viadukt in Einfachtraktion befahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eb3/5 9 DVZO (Meterlast 6.01 t/m) • Eb3/5 5801ff SBB-H/VDBB/VDZ (Meterlast 6.01 t/m) • Ed2x2/2 OeBB/SBB-H (Meterlast 5.67 t/m) <p>Die technische Zulassung weiterer Triebfahrzeuge kann auf Anfrage beim Infrastrukturbetreiber abgeklärt werden.</p> <p>Auf Gleis 722 gilt die Streckenklasse D2.</p>

300.11 1	Fahrleitung, Schutzstrecke km 20.810 Die Streckenfahrleitung von Gleis 724 wird zwischen Streckentrenner Bäretswil und km 20.821 durch den Schalter BAEW 27 gespiesen, von km 20.821 bis Streckentrenner Bauma durch den Schalter BMA 1S. Eine durchgehende Schaltung bzw. Erdung ist nicht möglich. Im Bereich von km 20.821 zwischen Bäretswil und Neuthal befindet sich eine nicht schaltbare 5 Meter lange permanente Schutzstrecke. Die Schutzstrecke ist in beiden Fahrrichtungen lediglich mit einem Ausschaltsignal gemäss I-30001, 300.2, Bild 710, ohne Vor- und Einschaltsignale ausgerüstet. Kommt eine elektrische Fahrt unter der Schutzstrecke zum Anhalten und kann nicht ersatzweise ein anderer Stromabnehmer ausserhalb der Schutzstrecke gehoben werden, muss die Fahrt mittels Lösen der Bremsen durch Nutzung des Gefälles von 9 % Richtung Bäretswil in den Bereich der eingeschalteten Fahrleitung rollen.
300.11 2.3.1	Fahrleitung, Verladegleise Verladegleise im Sinne von I-30001, 300.11, Ziffer 2.3.1 sind: <ul style="list-style-type: none">• Bäretswil Sektor 31 (Gleis 1)• Bäretswil Tobel Sektor 25 (Gleis 21)

Bauma		662
300.3 8.3.1	Fernmündliche Kommunikation, Sprechverhalten und -disziplin	<p>Zwecks Vermeidung von sprachlichen Missverständnissen haben die Gleise im nicht zentralisierten Anlagenteil in Bauma in der internen mündlichen und fernmündlichen Kommunikation folgende lokalen Bezeichnungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis 101 «Halle 1» • Gleis 102 «Halle 2» • Gleis 103 «Halle 3» • Gleis 173 «Landi» (zwischen BUe und Weiche 324) «Wöschplatz» (zwischen Weiche 312 und BUe) • Gleis 181 «Berg»
300.4 2.7.1	Rangierbewegungen auf gemeinsamer Verkehrsfläche	<p>Das Gleis 102 (mittiges Hallengleis) ist teilweise im Belag des Perrons eingelassen und verfügt am Gleisende über keinen Prellbock. Bei freigegebenem Perron wird es durch Fussverkehr mitbenutzt. Es bestehen folgende Gefahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gefährdung von Personen, die sich auf oder in Nähe von Gleis 102 aufhalten • Unbeabsichtigte Fahrt über das Gleisende <p>Ist das Gleis vollständig frei und findet eine Fahrt in das Gleis statt, muss mindestens 2 Meter vor dem Gleisende ein Doppelhemmschuh aufliegen. Bleibt das Gleis nach Beendigung des Fahrbetriebes vollständig frei, wird der Doppelhemmschuh entfernt, sonst in Richtung Gleisende unmittelbar unter die Achse des hintersten Fahrzeuges aufgelegt.</p> <p>Innerhalb des in den Belag eingelassenen Gleises gilt <i>Fahrt auf Sicht</i> mit v_{max} 5 km/h.</p> <p>Werden Fahrzeuge im Gleis 102 abgestellt, ist nur das ostseitig vorderste Fahrzeug zu sichern.</p> <p>Beim Wegziehen der Fahrzeuge ist der westseitig gelegte Doppelhemmschuh zwecks Vermeidung der Stolpergefahr zu entfernen, sofern nicht unmittelbar wieder ins Gleis 102 gefahren wird.</p>
300.4 4.5.4	Zustimmung zur Einfahrt in den Bahnhof	<p>Wird Bauma als Zielpunkt der Rangierbewegung auf Gleis 724 genannt, gilt die Zustimmung bis zur Bahnhofsanfangtafel. Die Weiterfahrt auf Gleis 181 bis zum Zwergsignal 171B erfolgt gemäss I-30001, 300.4, Ziffer 2.4.6 in Verantwortung des Rangierleiters.</p>

Hinwil		662
300.4 4.5.4	Zustimmung zur Einfahrt in den Bahnhof	
		<p>Wird Hinwil als Zielpunkt der Rangierbewegung auf Gleis 722 genannt, gilt die Zustimmung bis zum Zwergsignal 722B. Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter SBB Hinwil die Zustimmung am Zwergsignal, wobei er wie für eine gewöhnliche Rangierbewegung im Bahnhof verfährt.</p>

Netzteil (Sursee) – Triengen		423
300.2 2.2.4	Pfeiftafel	
	Die Pfeiftafeln haben aus historischen Gründen folgende Form:	
		
300.4 4.6.3	Befahren von Bahnübergangsanlagen durch Rangierbewegungen	
	Alle Bahnübergangsanlagen haben eine automatische Anlage mit Funkfernsteuerung und Kontrolllicht.	
	Der Schliessvorgang dieser Bahnübergangsanlagen wird durch den Barrierenbediener von der herannahenden Fahrt aus mit einem Funksignal eingeleitet. Als Aufforderung gilt die Hinweistafel gemäss I-30001, 300.2, Bild 265, die zur Angabe des Funkkanals durch eine Zahl ergänzt ist. Beim Passieren dieser Tafel betätigt der Rangierleiter den Funkruf auf dem angegebenen Kanal. Das ordnungsgemäss Funktionieren der Bahnübergangsanlage wird durch ein Kontrolllicht angezeigt (im Bereich von planmässigen Halteorten wiederholt).	
	Folgende Bahnübergangsanlagen haben – ggf. zusätzlich zur Funkansteuerung – auch eine Steuerseinheit vor Ort:	
	<ul style="list-style-type: none"> • km 1.993 Otto's (SSWM) • km 3.801 Geuensee (GEUE) • km 5.816 Bahnhofstrasse (BBK) • km 6.141 Industriestrasse (BBK) • km 8.684 Wilhöferstrasse (TRW) 	
	An diesen Bahnübergangsanlagen ist anstelle der Funkansteuerung eine örtliche Steuerung mittels Schlüssel am Tastenkasten möglich. Im Ortsbetrieb besteht weder eine automatische Öffnung nach Befahren noch eine Zwangsoffnung bei Zeitüberschreitung; die manuell eingeschaltete Bahnübergangsanlage ist stets manuell wieder auszuschalten. Die Einschaltung der Bahnübergangsanlage wird mittels blinkendem Kontrolllicht angezeigt; es erfolgt keine Rückmeldung auf der Steuerseinheit.	

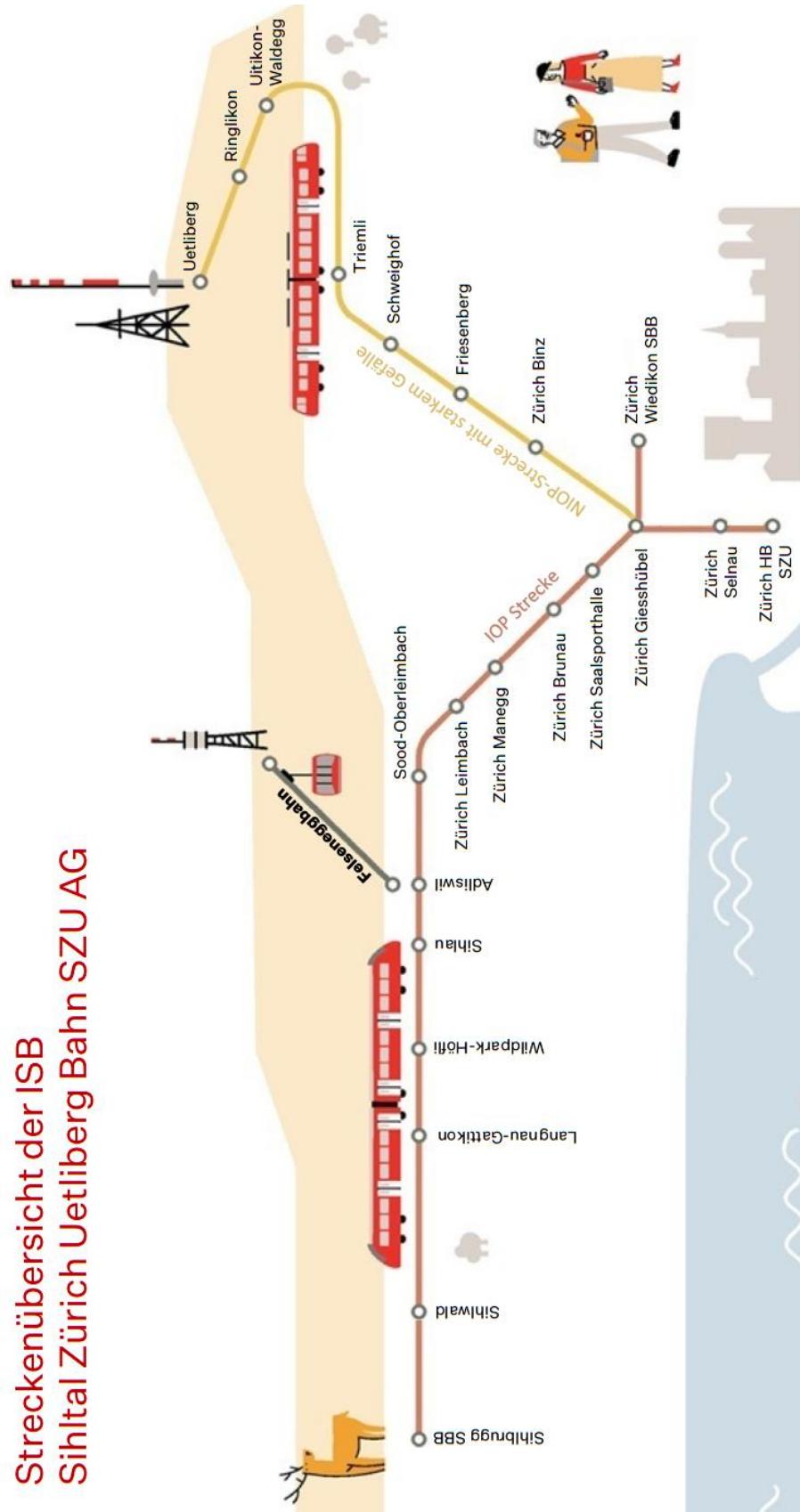
Sursee		423
300.4 4.5.4	Zustimmung zur Einfahrt in den Bahnhof	
	Wird Sursee als Zielpunkt der Rangierbewegung auf Gleis 17 genannt, gilt die Zustimmung bis zum Zwergsignal 17A. Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter SBB Sursee die Zustimmung am Zwergsignal, wobei er wie für eine gewöhnliche Rangierbewegung im Bahnhof verfährt.	

Triengen		423
300.4 2.7.1	Rangierbewegungen auf gemeinsamer Verkehrsfläche	
		Der Personenübergang zwischen Bahnhofgebäude und Depot sowie der gesamte dahinter liegende Gleisbereich bis zu den Gleisabschlüssen ist für den Fussverkehr öffentlich zugänglich. Es gilt generell <i>Fahrt auf Sicht</i> v_{max} 20 km/h.
300.4 3.5.3	Gleisbögen und Gegenbögen mit kleinen Radien	
		Im Bahnhof Triengen beträgt auf Weiche 8 im Fahrweg rechts der Radius $r = 100$ m. Bei Fahrten zwischen Gleis 4 und Gleis 52 mit Fahrzeugen, die einen grösseren Drehzapfen-/Achsabstand als 12 m und einen Überhang (Abstand zwischen Puffer und Achse/Drehzapfen) von mehr als 3 m aufweisen, dürfen solche Fahrzeuge untereinander nicht gekuppelt werden; ggf. ist eine Kuppelstange zu verwenden.

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

Netzübersicht SZU

635 636



Strecke Zürich HB SZU – (Sihlbrugg)

635

ZR Bahnübergangsanlagen Zürich Saalsporthalle – Sihlbrugg

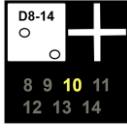
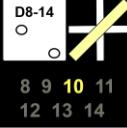
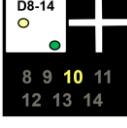
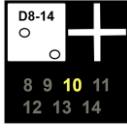
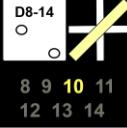
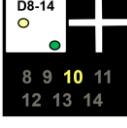
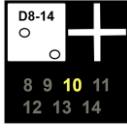
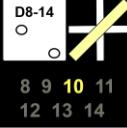
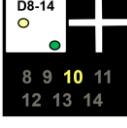
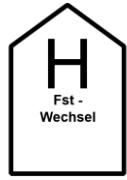
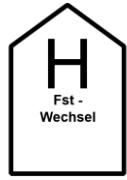
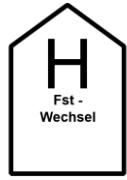
Strecke Zürich HB SZU	Name BUE	Art BUE	km BUE
Zürich Selnau			
Zürich Giesshübel			
Zürich Saalsporthalle			
Zürich Brunau	Brunaustrasse	Schrankenanlage	2,357
	Hinterhagenweg	Schrankenanlage	3,392
	Maneggstrasse	Schrankenanlage	3,680
Zürich Manegg	Spindelstrasse	Schrankenanlage	4,137
	Butzenstrasse	Schrankenanlage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

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

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

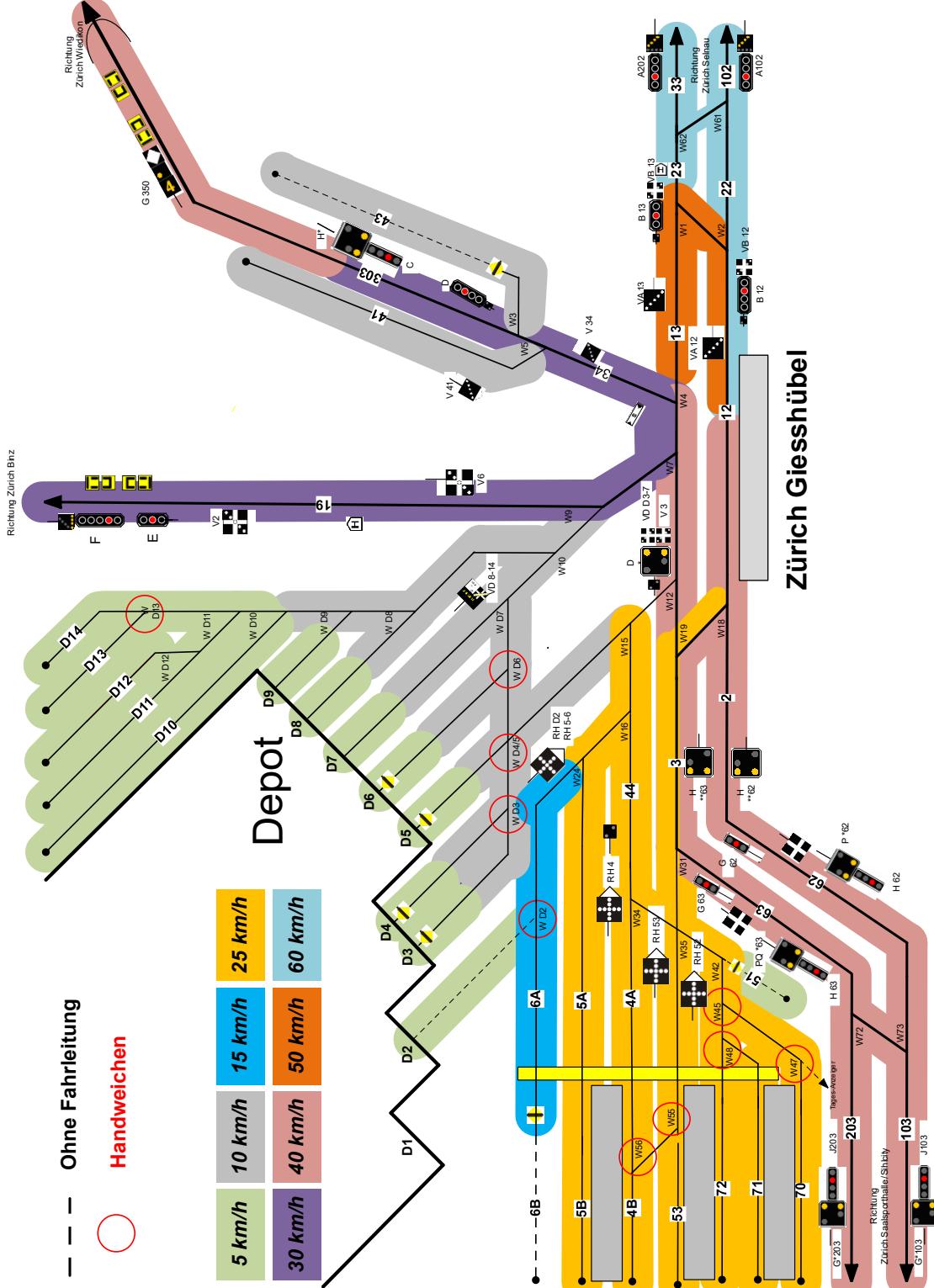
Zürich HB SZU		635 636
ZR	Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge	Die Weichen 160 / 161 in Zürich HB SZU dürfen in ablenkender Stellung nur von Pendelzügen befahren werden. Sämtlichen anderen Fahrzeugen ist das Befahren in ablenkender Stellung verboten.
Z	Einfahrt	Bei <i>Fahrbegriff 2</i> am Abschnittsignal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

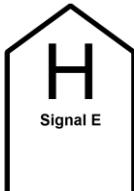
Zürich Selnau		635 636
Z	Rückmeldung	<p>Wenn Züge Richtung Zürich in Selnau enden, ist zwingend eine Rückmeldung durch den Lokführer erforderlich. Mit der Rückmeldung wird bestätigt, dass der Zug vollständig an der Haltestelle Selnau eingetroffen ist.</p> <p>Die Rückmeldung erfolgt durch Drücken der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

Zürich Giesshübel		635 636						
ZR	Bahnhofkenntnisse	<p>Für den Bahnhof Zürich Giesshübel sind besondere Bahnhofskenntnisse notwendig, welche eine nachweispflichtige Instruktion voraussetzen. Terminanfragen für die Instruktion sind frühzeitig an die Mailadresse netzzugang@szu.ch zu richten.</p>						
ZR	Kombiniertes ortsfestes Gruppensignal für Zug- und Rangierfahrten	<p>Das Signal kombinierte, ortsfeste Gruppensignal für Zug- und Rangierfahrten kommt nur in ZGH, in den Gleisen D8-D14 zur Anwendung und kann jeweils nur einen Begriff anzeigen.</p> <table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">  </td><td> <p>Begriff <i>Halt für Rangierbewegungen</i> Bedeutung Halt für Rangierbewegungen</p> </td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td><td> <p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Zustimmung zur Rangierbewegung</i> Bedeutung Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt aus dem angezeigten Gleis</p> </td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td><td> <p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Abfahrerlaubnis</i> Bedeutung Erteilte Abfahrerlaubnis aus dem angezeigten Gleis</p> </td></tr> </table>		<p>Begriff <i>Halt für Rangierbewegungen</i> Bedeutung Halt für Rangierbewegungen</p>		<p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Zustimmung zur Rangierbewegung</i> Bedeutung Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt aus dem angezeigten Gleis</p>		<p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Abfahrerlaubnis</i> Bedeutung Erteilte Abfahrerlaubnis aus dem angezeigten Gleis</p>
	<p>Begriff <i>Halt für Rangierbewegungen</i> Bedeutung Halt für Rangierbewegungen</p>							
	<p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Zustimmung zur Rangierbewegung</i> Bedeutung Die Zustimmung zur Rangierbewegung gilt aus dem angezeigten Gleis</p>							
	<p>Begriff <i>Gleisnummernsignal mit Abfahrerlaubnis</i> Bedeutung Erteilte Abfahrerlaubnis aus dem angezeigten Gleis</p>							
ZR	Halteorttafeln für Zug- und Rangierfahrten	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">  </td><td> <p>Begriff <i>Halteort</i> Bedeutung Halteort bei Fahrrichtungsänderung</p> </td></tr> </table>		<p>Begriff <i>Halteort</i> Bedeutung Halteort bei Fahrrichtungsänderung</p>				
	<p>Begriff <i>Halteort</i> Bedeutung Halteort bei Fahrrichtungsänderung</p>							
ZR	Weichenstellung	<p>Bei Fahrten von und nach D3 bis D5 muss die Weiche D4/5 immer in gerader Stellung sein.</p>						
ZR	Stellung Handweichen	<ul style="list-style-type: none"> Die Handweiche 47 (Gleise 69 «Tagi» und 70) ist wegen der fehlenden Fahrleitung immer in Richtung Gleis 70 zu stellen. Die Handweiche D2 ist wegen der fehlenden Fahrleitung immer in Richtung Gleis 6 zu stellen. Für die richtige Stellung der nicht zentralisierten Weichen im Fahrweg ist der Lokführer auch dann verantwortlich, wenn für ihn eine Zustimmung zur Fahrt vorliegt. 						

ZR	Sichern von abgestellten Fahrzeugen																
	<p>Im Bahnhof Zürich Giesshübel muss zum Sichern von Zügen und Zugteilen das letzte zum Gefälle stehende Fahrzeug mit der Feststellbremse gesichert werden. Ist dies nicht möglich, muss zusätzlich mit Hemmschuhen gesichert werden, auf welche aufgefahren werden muss. Die Mindestfesthaltekraft muss erfüllt sein.</p> <p>Werden einzelne Fahrzeuge oder Triebzüge vor dem Depot (Gleise D2-D9) abgestellt, muss in jedem Fall die Profilfreiheit zu den Nachbargleisen durch den Lokführer oder Rangierleiter visuell überprüft, und gegebenenfalls die VLZ informiert werden.</p> <p>Werden Fahrzeuge oder Triebzüge in den Gleisen D10-D14 abgestellt, muss die Profilfreiheit durch den Lokführer oder Rangierleiter visuell überprüft werden, wenn die Gesamtlänge der Fahrzeuge folgende maximale Gleislängen überschreitet:</p>																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Gleis</th><th>Länge</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D10</td><td>62 m</td></tr> <tr> <td>D11</td><td>50 m</td></tr> <tr> <td>D12</td><td>50 m</td></tr> <tr> <td>D13</td><td>34 m</td></tr> <tr> <td>D14</td><td>71 m</td></tr> </tbody> </table>	Gleis	Länge	D10	62 m	D11	50 m	D12	50 m	D13	34 m	D14	71 m				
Gleis	Länge																
D10	62 m																
D11	50 m																
D12	50 m																
D13	34 m																
D14	71 m																
ZR	Verhalten im Gleisbereich																
	<p>Führerstandswechsel bei Zugfahrten und Rangierbewegungen, welche in Zürich Giesshübel im Gleis 12-22 oder Gleis 13-23 wenden, dürfen ausschliesslich zwischen dem stehenden Zug und der Brückenaussenseite erfolgen. Beim Aufenthalt zwischen den Gleisen 12 und 13 muss nach den Bestimmungen «Fehlender Sicherheits-Zwischenraum» vorgegangen werden.</p>																
ZR	Lichtraumprofil nicht eingehalten																
	<p>Beim Gleis 41 ist das Lichtraumprofil eingeschränkt. Das EVU muss vorab sicherstellen, dass das Gleis schadlos befahren werden kann.</p>																
ZR	Fahrleitungsschaltungen																
	<p>Das Ein- und Ausschalten der Fahrleitungen in den Gleisen D7-D9 erfolgt ohne Schaltbefehl.</p>																
ZR	Gleisbögen mit Radien < 135 m																
	<p>Die folgenden Depotgleise weisen einen Radius von unter 135 m auf:</p> <p>Das EVU stellt sicher, dass die eingesetzten Fahrzeuge das Gleis schadlos befahren kann.</p>																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Gleis</th><th>Radius</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D2</td><td>72 m</td></tr> <tr> <td>D3</td><td>90 m</td></tr> <tr> <td>D4</td><td>73 m</td></tr> <tr> <td>D5</td><td>57 m</td></tr> <tr> <td>D6</td><td>100 m</td></tr> <tr> <td>D9</td><td>88 m</td></tr> <tr> <td>D10-D14</td><td>75 m</td></tr> </tbody> </table>	Gleis	Radius	D2	72 m	D3	90 m	D4	73 m	D5	57 m	D6	100 m	D9	88 m	D10-D14	75 m
Gleis	Radius																
D2	72 m																
D3	90 m																
D4	73 m																
D5	57 m																
D6	100 m																
D9	88 m																
D10-D14	75 m																

Z Höchstgeschwindigkeiten im Bahnhof



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

R Höchstgeschwindigkeiten im Bahnhof

The diagram illustrates the layout of the Zurich Güsshübel station and its adjacent depot. The station platform is shown in grey, with tracks 12, 22, 33, and 13. The depot area is indicated by green curved lines and contains tracks D1 through D14. Various signals (W, V, H, RH, P) are positioned along the tracks, some with red circles highlighting them. Speed limit markers (e.g., 5 km/h, 10 km/h, 15 km/h, 25 km/h) are placed near the signals. Arrows indicate the direction of travel, such as 'Richtung Zürich Wiedikon' and 'Richtung Zürich Bf'. A legend in the bottom left corner defines the symbols: a dashed line for 'Ohne Fahrleitung' (without overhead line), a red circle for 'Handweichen' (hand-operated switches), and colored boxes for speed limits (5 km/h, 10 km/h, 15 km/h, 25 km/h).

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

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

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

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

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

NIOP-Strecke (Zürich Giesshübel) - Uetliberg				636
ZR	Bahnübergangsanlagen (Zürich Giesshübel) - Uetliberg			
Strecke	Name BUE	Art BUE	km BUE	
Zürich HB SZU				
Zürich Selnau				
Zürich Giesshübel				
Zürich Binz	Uetlibergstrasse	Schrankenanlage	1,435	
	Binzstrasse	Schrankenanlage	1,568	
Borrweg	Borrweg	Schrankenanlage	2,004	
	Friesenbergstrasse	Schrankenanlage	2,268	
Friesenberg				
	Margaretenweg	Schrankenanlage RGS	2,553	
Schweighof	Schweighofstrasse	Schrankenanlage	2,698	
	Döltschihalde	Schrankenanlage RGS	3,087	
Triemli	Hohensteinweg	Schrankenanlage	3,346	
	Läufeweg	Schrankenanlage	4,594	
Berghof	Hohensteinstrasse	Schrankenanlage	5,305	
	Breitenacherstrasse	Strassenbahnbetrieb	5,880	
Uitikon-Waldegg				
	Riedweg	Schrankenanlage	6,268	
Ringlikon	Polenweg	Strassenbahnbetrieb	7,159	
	Hinterweidweg	Schrankenanlage RGS	7,772	
	Jurablick	Andreaskreuz	8,253	
Uetliberg	Uetliberg	Schrankenanlage	8,750	

ZR	Bahnhöfe und Haltestellen						
Ort	Abkürzung	Bhf	H	Bemerkungen			
Zürich Binz	ZBZ		X	Wenden möglich			
Borrweg	BORR	X		ohne Publikumsverkehr			
Zürich Friesenberg	FRIB		X				
Zürich Schweighof	SHF		X				
Zürich Triemli	TRLI	X					
Berghof	BGF	X		ohne Publikumsverkehr			
Uitikon Waldegg	UIW	X					
Ringlikon	RILI	X					
Uetliberg	UEBE	X					
ZR	Festhaltekraft						
	Auf der Strecke Zürich Giesshübel - Uetliberg darf für das Berechnen der Festhaltekraft für jede unterlegte Achse die anteilige Achslast, jedoch höchstens 30 kN pro Hemmschuh angerechnet werden. Je Wagen ist nur ein Hemmschuh zu verwenden. Bei angezogener Feststellbremse mit unterlegtem Hemmschuh darf für die Festhaltekraft der grössere der beiden Festhaltekraftwerte angerechnet werden.						
ZR	Rangierbewegungen und Zugfahrten im Strassenbahnbereich						
	<p>Im Strassenbahnbereich ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt v_{max} 20 km/h</p> <p>Wenn die Spitze der Rangierbewegung bzw. des Zuges das Endsignal für den Strassenbahnbereich erreicht hat, richtet sich die v_{max} der <i>Fahrt auf Sicht</i> nach der örtlichen Bahnhofsgeschwindigkeit.</p> <p>Im Strassenbahnbereich gelten ausserdem die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung.</p>						

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

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

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

Z	Blocksignalspalte			
	Signale der Block- und Spurwechselstellen, Pfeiltafeln usw.			
	km	Name	Bez.	
	67.8 66.5			Strassenbahnbereich
Z	Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge			
	Zugreihe	Bremsreihe %	v_{max}	Bemerkungen
	R	210	60 km/h	Nur für Triebzüge des Typs Be 510 / 570
	A	115 – 50	60 km/h	Besondere Bedingungen im starken Gefälle

Strecke Ringlikon - Uetliberg		636
ZR	Gleisbögen mit Radien < 135 m	
	Gleis 670 (km 7.4 – 7.6): minimaler Radius = 131 m	

Borrweg		636
ZR	Fahrleitungskreuzung Trolleybus	
	Bei der Bahnübergangsanlage Friesenberg findet die Kreuzung der Fahrleitungen SZU (15 kV) und VBZ Trolleybus (DC, 600V) statt. Die Bahnübergangsanlage ist mit gesenkten Stromabnehmern zu befahren. Die Signalisation erfolgt mittels Senksignal gemäss I-30001, 300.2, Bild 704. Auf Vor- und Endsignale zum Senksignal wird verzichtet.	
Z	Zugbeeinflussung	
	<ul style="list-style-type: none"> Signal B421 und B422 --> Weiche 21 (Richtung Binz) Signal C421 und C422 --> Weiche 22 (Richtung Friesenberg) <p>Die oben aufgeführten Signale sind mit vorgelagerten Balisen ausgerüstet. Diese sind wie bei einem Vorsignal programmiert. Der Standort der Balise ist jeweils mit einer V-Tafel signalisiert.</p> <p>Zeigt das Ausfahrtsignal <i>Halt</i>, wird die Bremskurve bis zum Signal überwacht, einschliesslich der Quittierung der Warnung. Zusätzlich wurde im Regelgleis ein Loop installiert, der die Befreiung aus der Bremskurve ermöglicht.</p> <p>Zeigt das Ausfahrtsignal <i>Fahrt</i>, erfolgt die Überwachung der Streckenhöchstgeschwindigkeit.</p>	

Triemli		636
Z	Geschwindigkeitsschwelle im Bahnhof	
	Einfahrten Gleis 441 Fahrrichtung Uetliberg: v_{max} 50 km/h ab Perronanfang Ausfahrten Gleis 441 Fahrrichtung Zürich: v_{max} 60 km/h ab Perronende	

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

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

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

Ligne		212
ZR	Installations de passage à niveau surveillées	
	Toutes les installations de passage à niveau en pleine voie sont à considérer comme étant des installations de passage à niveau à commande temporelle. Les dispositions concernant leur franchissement sont définies dans la I-30001, 300.6, chiffre 4.9.	
R	Restrictions consécutives aux pentes et rampes	
	En raison de la forte pente, il est interdit de découpler des wagons sur la pleine voie ou de les décroiser en utilisant la voie de raccordement Téléverbier. Ces manœuvres doivent toujours s'effectuer en gare de Sembrancher.	
R	Accès à la voie de raccordement en pleine voie « Téléverbier » (km 12.200)	
	L'accès à la voie de raccordement km 12.200 (aiguille 111) ne peut être effectué qu'à partir de Sembrancher, sous la forme d'un mouvement de manœuvre en pleine voie ou sur voie interdite. La desserte de l'aiguille 111 est décrite dans la documentation P 80019. La clé pour la desserte de l'aiguille 111 se trouve à Sembrancher, dans le coffret situé sur le mât du signal de sortie E3.	

Bovernier		212
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation	
	Lorsque les itinéraires de manœuvre sont établis par le CE, les signaux d'évacuation présentent l'image <i>manœuvre interdite</i> . La présentation de l'image <i>manœuvre autorisée</i> aux signaux d'évacuation n'est active que lorsque la gare en question est en régime de commande locale des aiguilles.	
Désignation	Emplacement	Valable pour
R RCDE	Sous le signal de voie D71	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-71 et 2-72 en direction de la voie 52 et réciproquement
R AB	Sous le signal de voie B1	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-2 et 50 en direction de la voie 91 et réciproquement

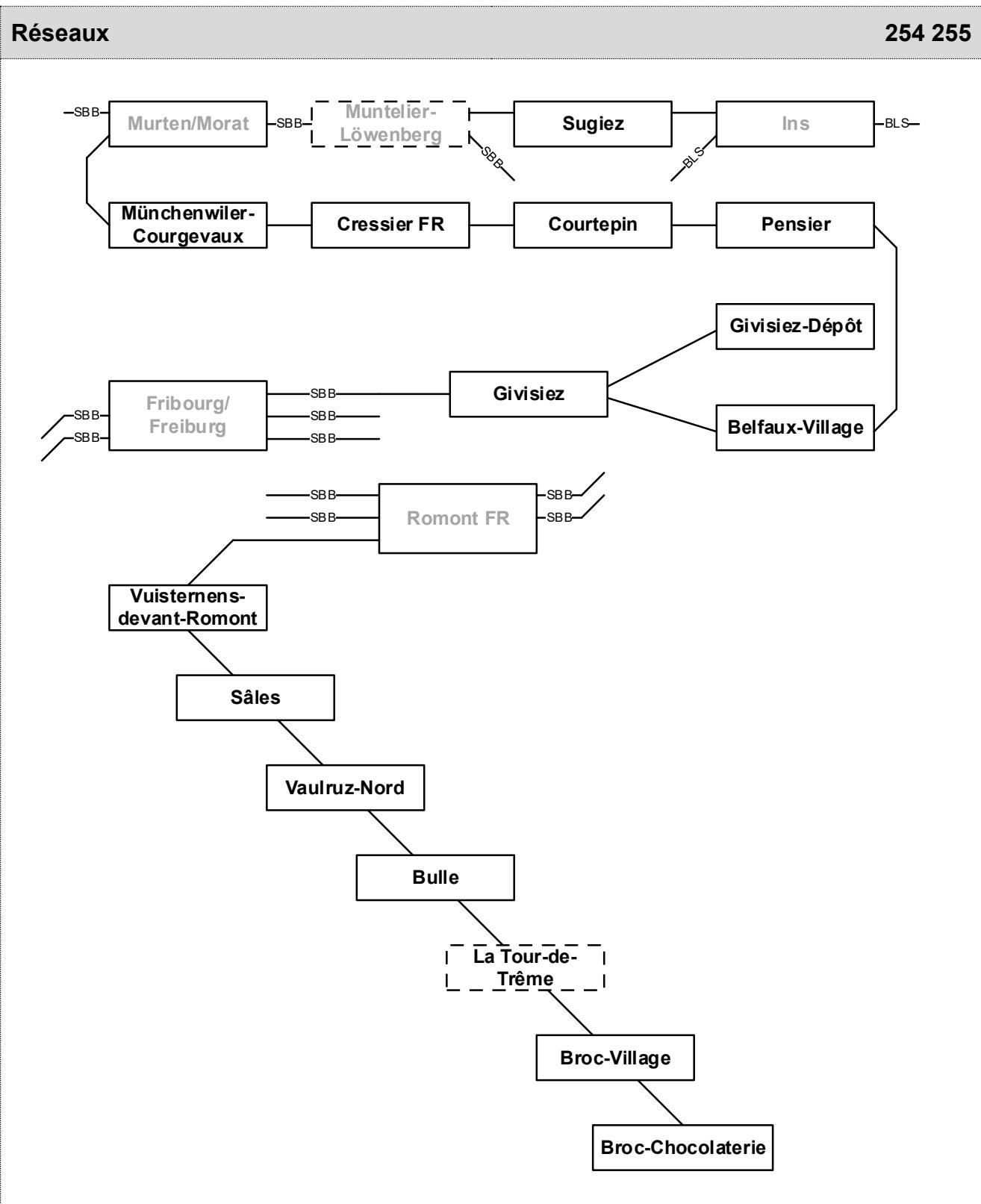
Le Châble VS			212
Z	Restrictions à la circulation des véhicules		
	La voie 3 est interdite aux trains avec service voyageurs.		
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation		
	<p>Lorsque les itinéraires de manœuvre sont établis par le CE, les signaux d'évacuation présentent l'image <i>manœuvre interdite</i>.</p> <p>La présentation de l'image <i>manœuvre autorisée</i> aux signaux d'évacuation n'est active que lorsque la gare en question est en régime de commande locale des aiguilles.</p>		
Désignation	Emplacement	Valable pour	
R B	Au revers du signal de voie C2	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 2-3 en direction des voies 32-33 et réciproquement	
R AB	Sous le signal de voie B2	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-3 en direction de la voie 13 et réciproquement	
R	Limite des zones d'aiguilles centralisées/non centralisées		
	Les voies 32 et 33 sont en zone d'aiguilles non centralisées.		

Martigny-Bourg			212
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation		
	<p>Lorsque les itinéraires de manœuvre sont établis par le CE, les signaux d'évacuation présentent l'image <i>manœuvre interdite</i>.</p> <p>La présentation de l'image <i>manœuvre autorisée</i> aux signaux d'évacuation n'est active que lorsque la gare en question est en régime de commande locale des aiguilles.</p>		
Désignation	Emplacement	Valable pour	
R CD	Sous le signal de voie C2	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-2 en direction de la voie 31 et réciproquement	
R AB12	Sous le signal de voie B1	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-2 et 50 en direction de la voie 11 et réciproquement	
R AB50	Sous le signal de voie B50	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-2 et 50 en direction de la voie 11 et réciproquement	
R B	Au revers du signal de voie C50	Mouvement de manœuvre en provenance de la voie 50-501 en direction des voies 35-36 et réciproquement	

R	Vmax
	La <i>marche à vue</i> v_{max} 10 km/h est applicable dans la zone pour les chemins de fer routiers.
R	Limite des zones d'aiguilles centralisées/non centralisées
	Les voies 35, 36 et 501 sont en zone d'aiguilles non centralisées.

Orsières		212
Z	Restrictions à la circulation de véhicules	
	Les voies 2 et 3 sont interdites aux trains avec service voyageurs.	
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation	
	Lorsque les itinéraires de manœuvre sont établis par le CE, les signaux d'évacuation présentent l'image <i>manœuvre interdite</i> . La présentation de l'image <i>manœuvre autorisée</i> aux signaux d'évacuation n'est active que lorsque la gare en question est en régime de commande locale des aiguilles.	
Désignation	Emplacement	Valable pour
R AB	Sous le signal de voie B1	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-3 en direction de la voie 12 et réciproquement
R 52A et R52B	Voie 52	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 61-64 en direction des voies 1, 52-2 et 3 et réciproquement
R	Limite des zones d'aiguilles centralisées / non centralisées	
	Les voies 4, 52-62, 61, 63 et 64 sont en zones d'aiguilles non centralisées.	

Sembrancher		212
Z	Restrictions à la circulation des véhicules	
	La voie 4 est interdite aux trains avec service voyageurs.	
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation	
	<p>Lorsque les itinéraires de manœuvre sont établis par le CE, les signaux d'évacuation présentent l'image <i>manœuvre interdite</i>.</p> <p>La présentation de l'image <i>manœuvre autorisée</i> aux signaux d'évacuation n'est active que lorsque la gare en question est en régime de commande locale des aiguilles.</p>	
Désignation	Emplacement	Valable pour
R CD	Sous le signal de voie C2	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-2 en direction de la voie 72 et réciproquement
R EF	Sous le signal de voie E4	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 3-4 en direction de la voie 74 et réciproquement
R AB34	Sous le signal de voie B4	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 3-4 en direction de la voie 11 et réciproquement
RAB12	Sous le signal de voie B1	Mouvement de manœuvre en provenance des voies 1-2 en direction de la voie 11 et réciproquement



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

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

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

Bulle		254												
ZR	Utilisation de voies longeant un quai de chargement													
<p>La voie 74 longe un quai de chargement, des itinéraires de trains peuvent être établis dans les deux sens. Les profils OCF O1 et O2 sont engagés de 10 cm.</p> <p>Si un train de voyageurs doit circuler sur une voie longeant un quai de chargement et qu'il doit s'y arrêter pour raisons d'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le chef-circulation avise contre quittance le mécanicien de locomotive • le mécanicien de locomotive doit choisir un point d'arrêt approprié hors quai. <p>Si le train peut passer sans s'arrêter, on peut renoncer à aviser le mécanicien de locomotive.</p> <p>Lorsque des convois formés de matériel voyageurs stationnent le long du quai de chargement, il est interdit d'ouvrir les portes du côté du quai.</p>														
ZR	Arrivée au faisceau P													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>De</th> <th>Circule en train jusqu'au signal principal (voie)</th> <th>Circule en manœuvre dès signal nain</th> <th>Remarques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vaulruz-Nord</td> <td>G72, G73, G74 (72, 73, 74)</td> <td>72B, 73B, 74B</td> <td>Le mécanicien de locomotive s'annonce au chef-circulation après l'arrêt</td> </tr> <tr> <td>Broc-Village</td> <td>E2, E3 (2, 3)</td> <td>2A, 3A</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			De	Circule en train jusqu'au signal principal (voie)	Circule en manœuvre dès signal nain	Remarques	Vaulruz-Nord	G72, G73, G74 (72, 73, 74)	72B, 73B, 74B	Le mécanicien de locomotive s'annonce au chef-circulation après l'arrêt	Broc-Village	E2, E3 (2, 3)	2A, 3A	
De	Circule en train jusqu'au signal principal (voie)	Circule en manœuvre dès signal nain	Remarques											
Vaulruz-Nord	G72, G73, G74 (72, 73, 74)	72B, 73B, 74B	Le mécanicien de locomotive s'annonce au chef-circulation après l'arrêt											
Broc-Village	E2, E3 (2, 3)	2A, 3A												
ZR	Tronçon commun													
<p>Les voies 221, 22, 222 et 32 sont situées sur le tronçon commun avec tension commutable. Elles sont pourvues d'un troisième rail pour permettre la circulation des convois sur la voie normale ou la voie étroite.</p>														
ZR	Zone commutable													
<p>La ligne de contact des voies 221, 22, 222, 32, 42 et 44 est commutable 15kV alternatif / 0,9 kV continu.</p> <p>Le début des sections de protection est indiqué par des <i>signaux d'abaissement lumineux</i> selon I-30001, 300.2, chiffre 7.1.2 (fig. 705) sur les voies 12 et 421, resp. par des <i>signaux de protection des zones commutables</i> selon I-30001, 300.2, chiffre 7.2.2.</p>														
ZR	Stationnement de véhicules													
<p>Le stationnement de véhicules est interdit sur la voie 42 (section de protection).</p>														

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

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

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

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

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

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

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

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

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

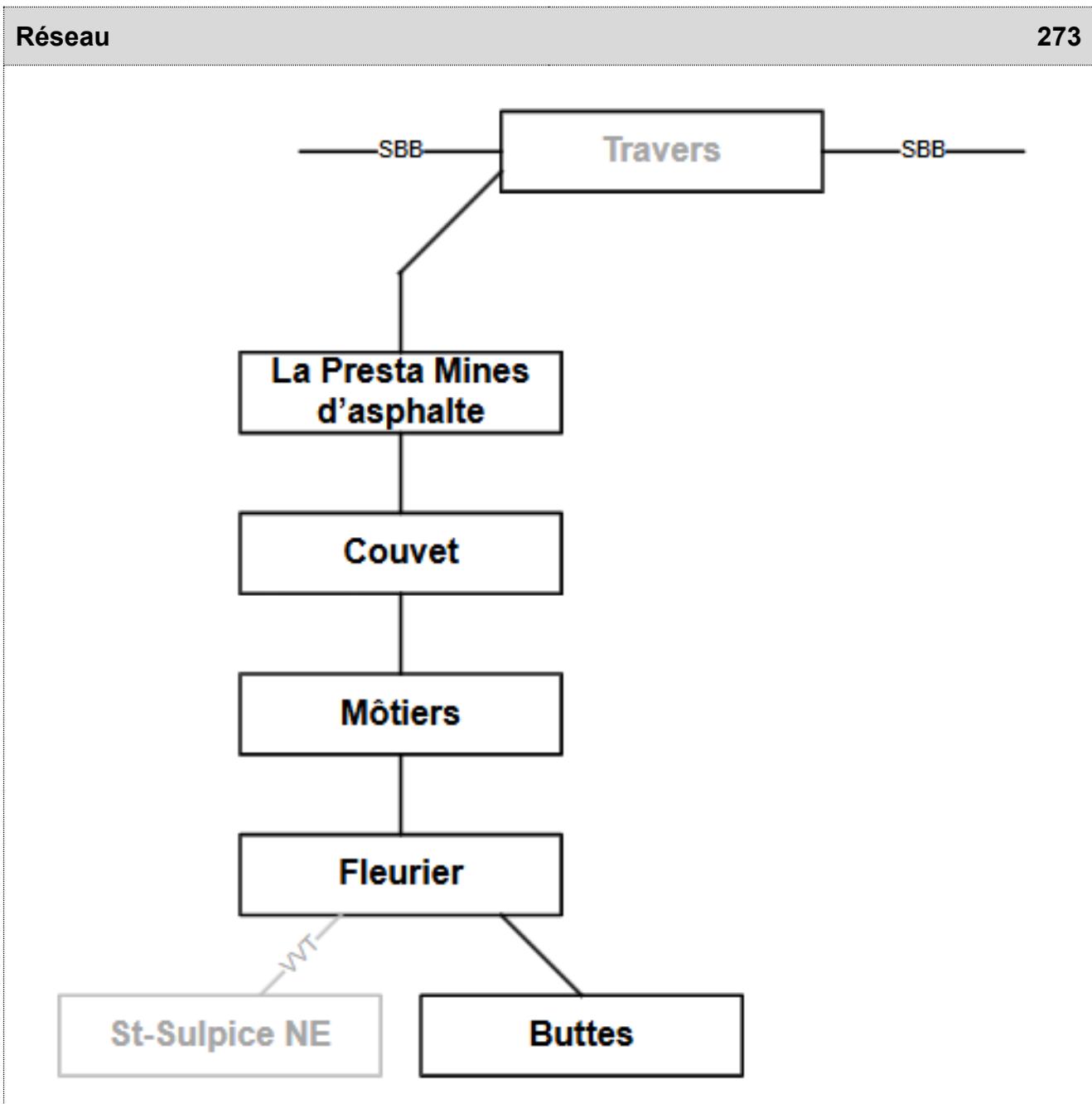
Tour-de-Trême, La		254
Z	Longueurs utiles des quais voyageurs	
		Longueurs (m)
	Voie	➔ Bulle ➔ Broc-Chocolaterie
1	152	150

Vaulruz-Nord**254**

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

Vuisternens-devant-Romont**254**

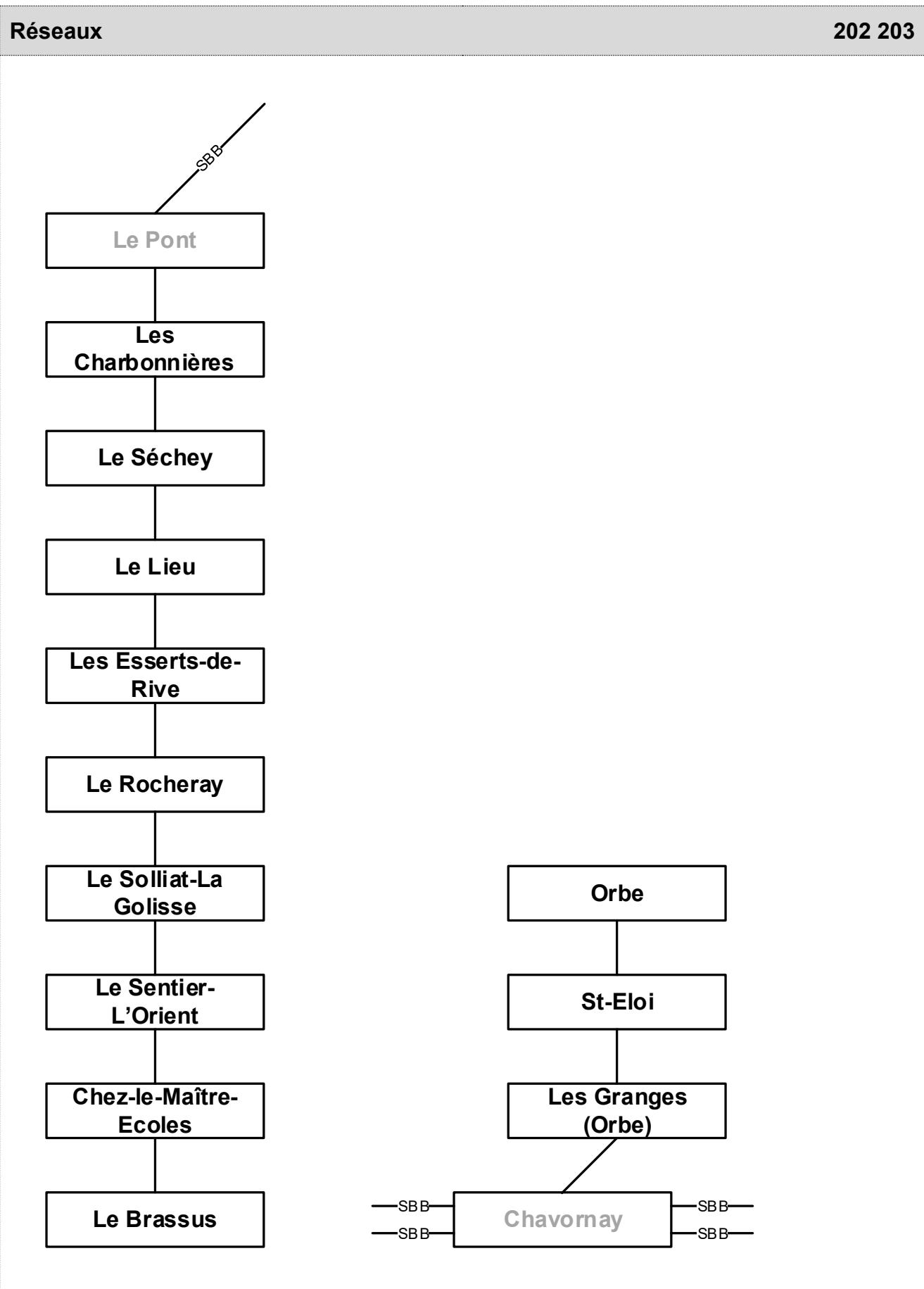
Z	Longueurs utiles des voies d'évitement		
	Longueurs (m)		
Voies	➔ Romont	➔ Bulle	
1	200	201	
2	200	200	
Fdl	Dispositifs du contrôle de l'état libre de la voie prolongés		
	AV 1	L'extrémité du dispositif de contrôle de l'ELV se trouve du côté de la pointe de l'aiguille, au-delà du PN km 11.465. Il est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



Buttes		273
ZR	Restrictions à la circulation de véhicules	
	Stationnement interdit sur les voies 1 – 91.	

Fleurier		273												
R	Restrictions à la circulation de véhicules													
	<p>Dépôt Longereuse : Le stationnement de véhicules sur les voies 50, 60 et 70 est autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment avec portes fermées.</p> <p>Dépôt Piassetta Les ELV des aiguilles menant au dépôt Piassetta ne permettent pas de vérifier que le signal limite de garage de l'AV 22 soit bien dégagé.</p> <p>Procédure :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les convois > 75 m doivent être stationnés à l'intérieur du dépôt ou sur une voie libre en gare. • Les convois < 75 m peuvent être stationnés immédiatement devant les portes du dépôt. • Le mécanicien de locomotive qui stationne un convoi devant le dépôt confirme au chef-circulation que le signal limite de garage de l'aiguille 22 est bien dégagé. 													
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Désignation</th> <th>Emplacement</th> <th>Valable pour</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MD</td> <td>Vers aiguille 22</td> <td>De dépôt Piassetta pour voie 1 ou 2</td> </tr> <tr> <td>M1</td> <td>Voie 1</td> <td>De voie 1 pour dépôt Piassetta</td> </tr> <tr> <td>M2</td> <td>Voie 2</td> <td>De voie 2 pour dépôt Piassetta</td> </tr> </tbody> </table> <p>Dépôt Piassetta considéré comme zone d'aiguilles centralisées.</p>	Désignation	Emplacement	Valable pour	MD	Vers aiguille 22	De dépôt Piassetta pour voie 1 ou 2	M1	Voie 1	De voie 1 pour dépôt Piassetta	M2	Voie 2	De voie 2 pour dépôt Piassetta	
Désignation	Emplacement	Valable pour												
MD	Vers aiguille 22	De dépôt Piassetta pour voie 1 ou 2												
M1	Voie 1	De voie 1 pour dépôt Piassetta												
M2	Voie 2	De voie 2 pour dépôt Piassetta												

Môtiers		273
Z	Gare sans aiguilles	
	Des <i>indicateurs de point d'arrêt pour signal de groupe</i> selon I-30001, 300.2, chiffre 5.3.6 complètent les signaux de sortie B et C.	



Ligne Le Pont – Le Brassus

202

Le Brassus		202
ZR	Protection de l'infrastructure et de l'environnement	<p>Pour des raisons phoniques, les mesures suivantes sont à appliquer :</p> <p>A la fin du service, les rames sans attelage automatique en stationnement sous tension seront racordées pneumatiquement à l'installation fixe d'air comprimé.</p> <p>Les essais des appareils de sécurité sont indésirables sur voie 32, ils seront effectués sur voie 1 ou 2 sous la couverture ou dans d'autres gares pour l'autre sens de marche.</p>
Z	Entrée sur voie 33	<p>Lors de l'entrée sur voie 33, un obstacle quelconque peut se trouver dans la zone goudronnée.</p>

Le Lieu		202									
ZR	Spécialité aux aiguilles	<p>L'aiguille 6 est cancellée en direction de la voie usuelle. L'aiguille 5 n'est pas centralisée. Cette aiguille est à commande manuelle avec contrôle de position ; elle est cancellée pour la voie 1.</p>									
Z	Signal de groupe équipé de la signalisation complémentaire	<p>Lorsque l'assentiment pour circuler est donné par le signal de groupe B présentant l'image <i>installation de passage à niveau en dérangement du système L</i>, le signal annonciateur de voie libre reste éteint. Le mécanicien de locomotive appelle tout de suite le chef-circulation pour obtenir un assentiment pour circuler.</p>									
R	Rayon de validité des signaux d'évacuation	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Désignation</th><th>Emplacement</th><th>Valable pour</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M1</td><td>Sous le signal de sortie B</td><td>Toute la gare</td></tr> <tr> <td>M2</td><td>Sous le signal de sortie C</td><td>Toute la gare</td></tr> </tbody> </table> <p>Lorsque les signaux présentent l'image <i>mancœuvre autorisée</i>, le franchissement et la libération des ELV de l'installation de passage à niveau « Le Lieu » (km 15.392) demeurent sans effet pour l'ouverture de ses barrières.</p>	Désignation	Emplacement	Valable pour	M1	Sous le signal de sortie B	Toute la gare	M2	Sous le signal de sortie C	Toute la gare
Désignation	Emplacement	Valable pour									
M1	Sous le signal de sortie B	Toute la gare									
M2	Sous le signal de sortie C	Toute la gare									

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

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