

Regelwerkversion gültig ab	26-0 01.07.2023	Vertraulichkeitsklassifikation Eigner Betroffene Prozesse verfügbare Sprachen	intern I-FUB Bahnbetrieb durchführen DE, FR, IT
Betroffene Divisionen / Bereiche	Infrastruktur, M&P Personenverkehr, Immobilien, Fachführungen und Konzerngesellschaften		
Spezifische Empfänger / Verteiler Ersatz für	EVU Lokführer und Leitung / LIDI-R: I-30111, A20 Regelwerkversion 25-0 sowie aufgehobene Vorschriften in Ziffer 5		
Zuordnung Hauptgruppe BVI	R 300.1 - .15 D		

Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften

AB FDV Infrastruktur

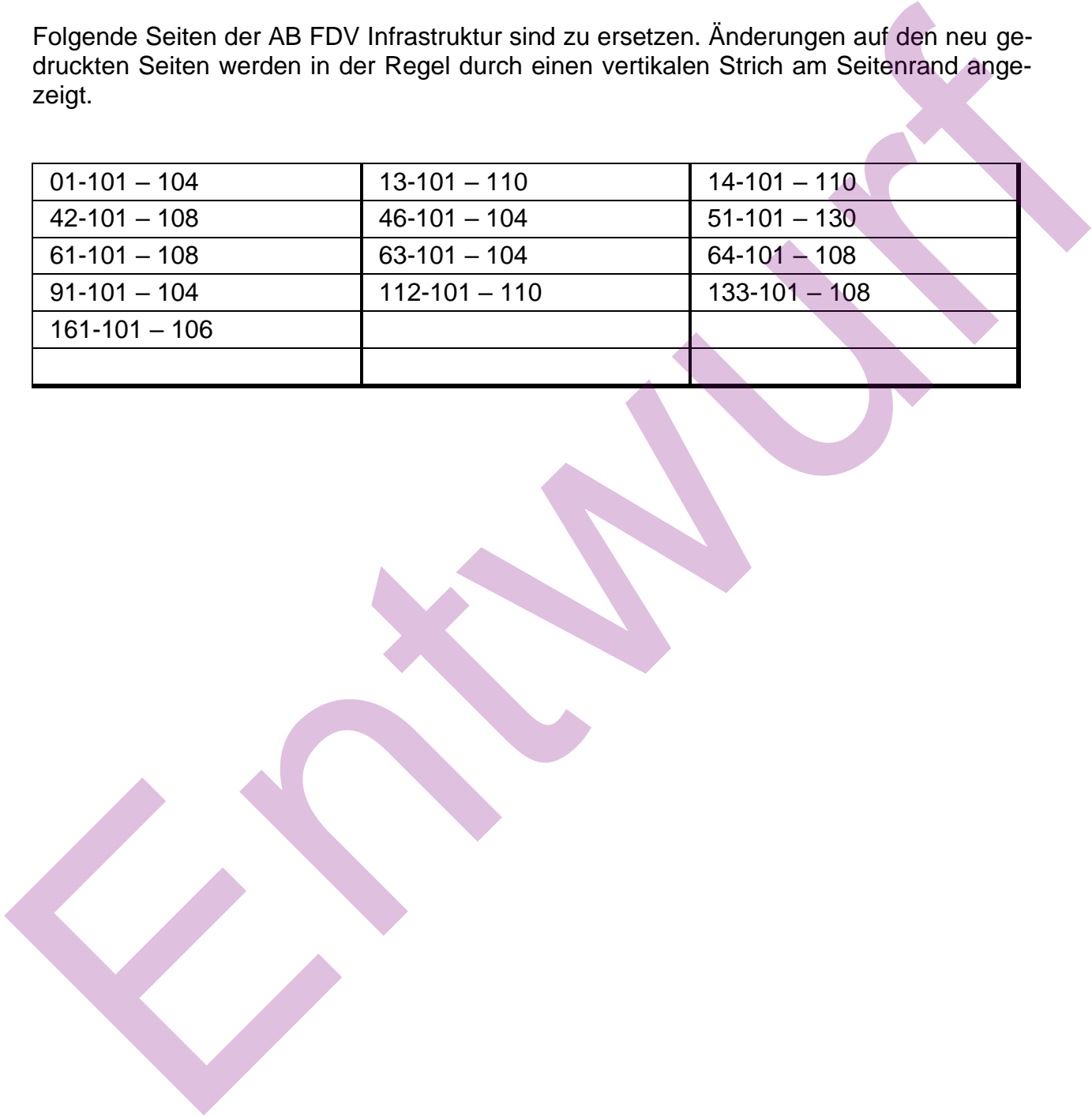
Änderungen Nr. 6

Änderungen auf den neu gedruckten Seiten werden in der Regel durch einen vertikalen Strich am Seitenrand angezeigt.

Ersatzseiten

Folgende Seiten der AB FDV Infrastruktur sind zu ersetzen. Änderungen auf den neu gedruckten Seiten werden in der Regel durch einen vertikalen Strich am Seitenrand angezeigt.

01-101 – 104	13-101 – 110	14-101 – 110
42-101 – 108	46-101 – 104	51-101 – 130
61-101 – 108	63-101 – 104	64-101 – 108
91-101 – 104	112-101 – 110	133-101 – 108
161-101 – 106		



1. Ausgangslage

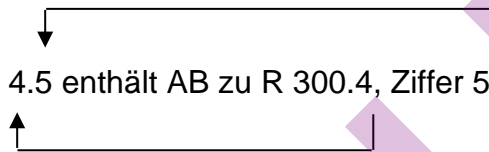
Wo aus technischen oder betrieblichen Gründen nötig, werden die FDV mit den vorliegenden Ausführungsbestimmungen (AB) präzisiert.

2. Nummerierung und Zuordnung

2.1. Nummerierung der Kapitel

Die AB FDV sind analog den FDV aufgebaut. Die Kapitel richten sich nach der Nummerierung der FDV.

Beispiel: Das Kapitel 4.5 enthält AB zu R 300.4, Ziffer 5.



2.2. Bezug zu den FDV

Jede Bestimmung in den AB FDV bezieht sich auf eine FDV-Ziffer.

Bei Präzisierungen und Ergänzungen ist unter dem Titel in kursiver Schrift aufgeführt (Beispiel):

Ergänzung zu R 300.4, Ziffer 5.2.

In Ausnahmefällen wird eine FDV-Bestimmung durch eine AB gänzlich ersetzt. In diesem Fall wird unter dem Titel in kursiver Schrift aufgeführt (Beispiel):

Ersatz für R 300.4, Ziffer 5.3.

3. Nutzungsrechte

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

4. Nummerierung und Verweise

Die D I-30111 war früher als R 301.11 bezeichnet. Verweise von anderen Vorschriften auf das R 301.11 beziehen sich automatisch auf die D I-30111.

5. Aufgehobene Vorschriften

Folgende Vorschriften sind aufgehoben. Deren weiterhin gültiger Inhalt wurde in die AB FDV oder andere Vorschriften überführt.

Nummer	Titel	Hinweis

6. Änderungsverzeichnis

Mit der Version 26-0 werden folgende wesentlichen Änderungen eingeführt:

Kapitel	Ziffer	Änderung
1.3	1.1	Begriff «Ganzzug» angepasst.
1.4	4.1.1	Neue Ziffer «Geschwindigkeitsreduktion Anlage» aus I-30060 überführt.
1.4	4.1.5	Neue Ziffer «Ausschalten Erhaltungsbezirk» aus I-30060 überführt.
1.4	4.1.6	Neue Ziffer «Einfahrt von Zügen in einen aktiven Erhaltungsbezirk» aus I-30060 überführt.
4.2	2.2	Ziffer angepasst: <ul style="list-style-type: none"> • Präzisierung, dass bei Rangierbewegungen mit SIM und EBV O2 in Anlagen, welche gemäss I-30121 keine Einschränkungen haben, auf die Mitteilung verzichtet werden kann. • Zweiter Absatz anwendergerecht umformuliert
4.6	1	Anpassungen für den Ablaufbetrieb im RBL
4.6	1	Version it.: Schreibfehler im Titel korrigiert.
5.1	6.1	Längenbeschränkung für Reisezüge: Eintrag für Olten angepasst.
5.1	6.1	Voraussichtlich ab Frühling 2023 werden für das SBB-Netz die Angaben zu Perronlängen auch über RCS-D verfügbar sein. Eintrag unterhalb der Tabelle ergänzt.
6.1	1.1	Neue Ziffer: «SBB Netz: ETCS Level 2, Umgehung Einfahrkontrolle Stufe 3» aus der I-30060 überführt.

Kapitel	Ziffer	Änderung
6.1	1.6.1	Ziffer mit «Nutzung von Ittis N-R» ergänzt. Aus I-30060 überführt.
6.1	5.2	Ziffer «Verzögerung der Abfahrt» mit dem Vorgehen bei kurzfristigen Gleisänderungen mit einem Perronwechsel ergänzt.
6.3	6.5.1	Neue Ziffer: «Fehlschlag der Aufstartkontrolle» aus I-30060 überführt.
6.4	4	Neue Ziffer: «Langsamfahrsignale im Übergangsbereich ETCS Level 0/1-Level 2 nicht aufgestellt» aus I-30060 überführt.
6.4	6.2.2	Fakultative Schutzstrecke zwischen Illnau und Fehraltorf hinzugefügt.
9.1	2.2.1	Letzter Aufzählungspunkt «ETCS L2 Bereich» ersetzt durch «Im Bereich der Führerstandssignalisierung» zur Vermeidung von Verwechslungen mit ETCS L1 LS.
9.13	1	Printversion it.: Verweis zur FDV-Ziffer korrigiert (in V-App stimmt die Zuordnung).
9.13	4	Version it.: «Gotthard-Scheiteltunnel» übersetzt (neu: galleria di valico)
11.2	1.1.1	Prozessablauf mit Index-Abgleich und Disponent Betriebsführende Stelle Fahrstrom ergänzt.
11.2	1.1.2	Prozessablauf mit Index-Abgleich und Disponent Betriebsführende Stelle Fahrstrom ergänzt.
11.2	1.2.1	Prozessablauf mit Verständigung des Disponenten Betriebsführende Stelle Bahnstrom ergänzt.
11.2	1.2.2	Prozessablauf mit Verständigung des Disponenten Betriebsführende Stelle Bahnstrom ergänzt.
11.2	2	Zentrale Leitstelle Bahnstrom mit Betriebsführende Stelle Bahnstrom ersetzt.
13.3	2.9	Neuer Link zu ADL-Handbuch eingefügt.
16.1	4.2	Betriebswehr durch Intervention ersetzt.

SBB Infrastruktur

BLS Netz AG

SOB Infrastruktur

Sig. Rudolf Büchi

Sig. Martin Johner

Sig. Klaus Bischof

Leiter Fahrplan und
Betrieb

Leiter Betrieb und
Services

Leiter Betrieb

Entwurf

Dienstfahrzeuge (nach AB EBV, AB 57.1)

- Schienengebundene Fahrzeuge
- selbstfahrend oder geschleppt, für Bau, Instandhaltung und Inspektion des Oberbaus, der Bauwerke, des Unterbaus und der Fahrleitungsanlagen (Oberleitung und Stromschiene), für den Betrieb auf Gleisen mit Gleisfreimeldeeinrichtungen
- Zweiwege-Fahrzeuge/-Maschinen
- selbstfahrend, für den Betrieb auf Schiene und Grund, auch für den Betrieb mit Signal- und Steuerungssystemen
- Ausgleisbare Maschinen
- selbstfahrend, nicht für den Betrieb mit Signal- und Steuerungssystemen
- Anhänger
- geschleppt, kein Transport auf ihren Schienenrädern zwischen den Baustellen, nicht für den Betrieb mit Signal- und Steuerungssystemen

Bemerkung: Tragbare Maschinen (z.B. Schraubmaschine) und Rollwagen (z.B. Rollwagen für Materialtransport) gelten als Arbeitsmittel und sind keine Dienstfahrzeuge.

Doppelstockwagen

Zweistöckige Fahrzeuge, die auf Strecken mit mindestens EBV Profil O2 verkehren dürfen. Die Hotelzug-Schlafwagen (WLBm und WLABm) gelten nicht als Doppelstockwagen im Sinne der AB FDV.

Elektrische Traktionsunterstützung

Das Gewicht eines Dampfzuges wird durch ein elektrisches Triebfahrzeug gefördert. Die Dampflokomotive fährt dabei mit minimalem Kesseldruck und Feuer im Betriebsmodus «Schmierdampf», ohne dabei Anhängelast zu fördern.

Ganzzug

Güterzug, der vom Verlade- bis zum Entladepunkt als Einheit verkehrt (z.B. Kieszug, Benzinzug). ~~Güterzug aus einheitlichem Wagenmaterial.~~

Grenzblockabschnitt

Der Blockabschnitt, der in Fahrrichtung eines Zuges beim letzten durch einen Bahnhof bedienten Signal beginnt und beim ersten durch den Nachbarbahnhof bedienten Signal endet.

Im Bereich der Führerstandssignalisierung ist die Schnittstelle zwischen zwei Bedienbereichen dem Grenzblockabschnitt gleichgestellt.

HP-Profil

Profil P60/384 – C60/384 – NT50/375

4 Grundsätze im Bereich der Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich

Ergänzung zu R 300.1, Ziffer 4.6.4

4.1 SBB-Netz: Erhaltungsbezirke

4.1.1 Geschwindigkeitsreduktion Anlage

Der Fahrdienstleiter stellt vor dem Einschalten des Erhaltungsbezirks sicher, dass die Geschwindigkeitsreduktion Anlage die v_{max} aller Züge auf 120 km/h reduziert hat.

4.1.14.1.2 Einschalten Erhaltungsbezirk zwingend notwendig

Bei Eingriffen, welche im Normalbetrieb verboten sind, müssen die entsprechenden Erhaltungsbezirke eingeschaltet werden.

Die verbotenen Eingriffe im Normalbetrieb werden durch die Instandhaltung geregelt.

4.1.24.1.3 Einschalten Erhaltungsbezirk erlaubt

In folgenden Fällen können die entsprechenden Erhaltungsbezirke als zusätzliche Sicherungsmassnahme eingeschaltet werden:

- Zur Behebung von Störungen an Zügen, die den Aufenthalt von Personen im Gleisbereich bedingen (z.B. Ausschalten von Bremsen, Trennen von Zügen, usw.)
- Auf den Nachbargleisen bei Störungen oder Ereignissen von Zügen, die Reisende befördern, wenn davon ausgegangen werden muss, dass sich Reisende im Gleisbereich aufhalten könnten
- Es halten sich im Normalbetrieb unerwartet Personen im Gleisbereich oder in Räumen mit beschränktem Zugang auf.

4.1.34.1.4 Einschalten Erhaltungsbezirk nicht nötig

In Fällen, wo eine Geschwindigkeitsreduktion ausreicht, müssen die entsprechenden Erhaltungsbezirke nicht eingeschaltet werden:

- Aufenthalt von Personal im Gleisbereich, welches keine Arbeiten ausführt oder in Anlagen arbeitet, auf welchen für diesen Zweck die Funktion «Geschwindigkeitsreduktion Anlage» vorgesehen ist.

4.1.5 Ausschalten Erhaltungsbezirk

Der Fahrdienstleiter muss vor dem Ausschalten eines Erhaltungsbezirks sicherstellen, dass sich keine Fahrzeuge in der Betriebsart «Shunting» (SH) im betroffenen Erhaltungsbezirk befinden.

4.1.6 Einfahrt von Zügen in einen aktiven Erhaltungsbezirk

Der Fahrdienstleiter darf Züge im Zusammenhang mit Erhaltungsarbeiten oder Ereignisbewältigung, unter Umgehung der richtungsabhängigen Sperren, in einen aktiven Erhaltungsbezirk einfahren lassen.

2 Rangieren mit Fahrzeugen, welche das Profil überschreiten

Ergänzung zu R 300.4, Ziffer 2.2.2

2.1 Grundsatz

Rangierbewegungen mit Fahrzeugen, welche das Profil überschreiten, dürfen nur entsprechend freigegebene Gleise befahren:

- Hauptgleise gemäss Übersichtskarten, Kapitel 5.1 «Zugbildung»
- Nebengleise und verbotene Hauptgleise sind in der I-30121 aufgeführt.
- Auf SIM-Strecken sind für SIM-Wagen verbotene Gleise gemäss R 300.2, Anlage 1, gekennzeichnet.

2.2 Verlangen des Fahrweges

Der Rangierleiter ist verpflichtet, beim Verlangen des Fahrweges dem Fahrdienstleiter mitzuteilen, wenn folgende Fahrzeuge in der Rangierbewegung eingereicht sind:

- SIM-Wagen *
- Fahrzeuge gemäss Profil EBV O2 *
- aussergewöhnliche Sendungen

*) In Bahnhöfen oder Rangierbereichen für die in der I-30121 keine Einschränkungen für SIM-Wagen und Fahrzeuge gemäss Profil EBV O2 aufgeführt sind, kann auf die entsprechende Mitteilung verzichtet werden.

Der Fahrdienstleiter ~~hat quittiert~~ dem Rangierleiter ~~die gewünschten Fahrstrassen~~ das Verlangen bzw. ergänzt die Zustimmung zur Rangierbewegung mit dem Zusatz

- «mit SIM-Wagen»,
- «mit Fahrzeug gemäss Profil EBV O2»,
- «mit aussergewöhnlichen Sendungen».

~~zu quittieren bzw. zuzustimmen.~~

1 Ergänzende Vorschriften über den Ablaufbetrieb mit Gleisbremsen*Ergänzung zu R 300.4, Ziffer 6.1*

Bei Benützung der Gleisbremsen ist das Ablaufen lassen in die Formationsgleise und das Anhalten von Wagengruppen von mehr als 40 m ohne bediente Handbremse unter den nachfolgenden Bedingungen erlaubt:

Bahnhöfe	Anzahl Achsen / Meter ①	Bedingungen
Lausanne-Triage	20 A	
Basel SBB RB - Gleise B 7 - 38 - Gleise F 1 - 16	350 m 36 A / 200 m	-- Förderwagen in Betrieb
Chiasso Sm	20 A 10 A beladene Kesselwagen 280 t pro Ablauf	
Buchs SG	20 A	
RBL	250 m pro Ablauf	Automatischer Ablaufbetrieb Förderwagen in Betrieb
	200 m pro Ablauf	Manueller Ablaufbetrieb Förderwagen in Betrieb

① Erlaubtes Maximalgewicht / Länge auf den Gleisbremsen nach den geltenden örtlichen Vorschriften.

Wenn die Talbremsen bei einem Ablauf ungenügend wirken, müssen die Hemmschuhleger sofort gewarnt werden. Die Hemmschuhe sind, sofern es die eigene Sicherheit erlaubt, weiter vorne zu legen und zwar unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit des Ablaufs.

Wenn bei einem Ablauf die Handbremsen bedient werden, ist die Verwendung der Talbremsen mittels örtlicher Weisung zu regeln.

6 Anhängelast

Ergänzung zu R 300.5, Ziffer 1.5

6.1 Längenbeschränkung für Reisezüge

Grundsatz

Die Zugbildung richtet sich nach den Gleislängen, damit ein problemloses Kreuzen / Überholen / Abstellen möglich ist.

Die Länge der haltenden Reisezüge richtet sich nach der Perronnutzlänge, damit ein gefahrloses Ein- und Aussteigen gewährt wird.

Die Längenbeschränkung für einzelne Züge ist im ZBP aufgeführt.

Die Zuglänge beinhaltet die Anhängelast inklusive Triebfahrzeuge.

Ermittlung der Perronnutzlänge: siehe I-30111, [6.1](#) Ziffer 4.2.1.

In Ausnahmefällen bzw. bei zu langen Zügen sind durch das EVU Massnahmen zu treffen, damit die Reisenden entsprechend verständigt sind und nicht gefährdet werden. Die Massnahmen sind der ISB im Voraus bekannt zu geben.

Einschränkungen zur Zugbildung eines Betriebspunktes oder einer Zuggattung bzw. Zuggruppe sind unten aufgeführt.

Betriebspunkt	Zuggattung / Bemerkungen	Meter
Basel SBB	- Alle	420
Bern	- IC 1, IC 6, IC 8, IC 61, IR 15 - IR16, IR 17 - IR 35 - IR 65 - Mehr auf Anfrage	404 402 300 305 260
Biel/Bienne	- IC 5 und 51	380
Chur	- RV der THURBO - FV (IR 13) - FV (IR 35) - IC 3 - Übrige - Mehr auf Anfrage	110 201 305 402 380
Kreuzlingen	- Alle - über 250 m: ein Wagen am Zugschluss abgeschlossen	260
Lausanne	- IC 1 - IC 5 - IR 15 - IR 90 - RE	402 380 335 335 300
Luzern	- Alle	345
Neuchâtel	- IC 5	380

Betriebspunkt	Zuggattung / Bemerkungen	Meter
Olten	- Alle	402380
	- Wendezüge	370320
Rapperswil	- RE LZ – SG – LZ	260
Romanshorn	- RV	230
Schaffhausen	- Alle	320
Seetal	- Alle	110
Sion	- Wendezüge	300
St. Gallen	- RV	180
	- IC 1 (nur in Gleis 1)	402
	- IC 5 (nur in Gleis 2)	380
	- IR (VAE)	230
	- IR 13	201
	- Mehr auf Anfrage	
Vevey	- Wendezüge	300
Weinfelden	- S5 und S7	110
Winterthur	- S26 und S35	165
Zug	- GD/LZ – ZUE	360
Zürich HB Hallengleise	- Alle	405
Zürich HB Löwenstrasse	- Alle	420
Zürich HB Museumstrasse	- Alle	300

SBB:

Die aktuellen Angaben zu den Perronnutzlängen sind auf dem [Bahnhofportal](#) oder in **RCS-D (Bahnhofinfo, Reiter Perronlängen)** zu finden.

BLS:

Detaillierte Angaben über die Länge der BLS - Ausweichgleise und Perronkanten sind im Internet abrufbar unter www.bls.ch / Unternehmen / Leistungen für Dritte / Leistungen für Bahnunternehmen / Trassenverkauf und Netzzugang / Downloads / Betriebspunkte

SOB:

Für SOB-Bahnhöfe und -Haltestellen sind die Perronnutzlängen auf dem [Bahnhofportal](#) / Downloads / Übersicht über Perron- und Gleislängen abrufbar. Für den Zugang zum Bahnhofportal kontaktieren Sie bitte netzzugang@sob.ch.

ETB:

Detaillierte Angaben über die Länge der ETB – Ausweichgleise und Perronkanten sind im Internet abrufbar unter www.etb-infra.ch / Netzzugang / Dokumente Netzzugang ETB / Netzbeschreibung

1 Einstellen und Auflösen von Fahrstrassen

1.1 SBB-Netz: ETCS Level 2, Umgehung Einfahrkontrolle Stufe 3

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.1

Der Fahrdienstleiter darf für Test- und Probefahrten die Einfahrkontrolle Stufe 3 in einen Bereich der Führerstandssignalisierung mittels einer entsprechenden Berechtigung umgehen, wenn dies in der Fahrordnung für die Test- oder Probefahrt vorgesehen ist.

1.1.1.2 Ausschalten der Stellwerkautomatik

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.1.1

Der Fahrdienstleiter hat die Stellwerkautomatik (ASB, AB, ADG, DG, DS usw.) in folgenden Fällen auszuschalten:

- Automatik könnte über gesicherte Abschnitte eine Fahrstrasse einstellen
- Automatik könnte trotz zusätzlicher Belegung durch Fahrzeuge zwischen Zugspitze und nächstfolgendem Hauptsignal eine Fahrstrasse einstellen (z.B. bei Abkreuzmanöver auf dem Abfahrgleis).
- Automatik könnte über Abschnitte eine Fahrstrasse einstellen, die durch besondere Fahrzeuge befahren werden oder durch solche belegt sind
- Auf Anlagen ohne Zwergsignale bzw. ohne ETCS Rangiersignale: zum Rangieren
- Die erforderliche Bedienung kann nur bei ausgeschalteter Automatik vorgenommen werden.

1.2.1.3 Fahrstrassenspeicher; speichern verboten

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.1.1

Der Fahrdienstleiter darf keine Fahrstrasse speichern, wenn die zu speichernde Fahrstrasse den Fahrweg von besonderen Fahrzeugen berührt oder überschneidet.

1.3.1.4 Prüfen der Fahrstrasse

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.1.2

1.3.1.1.4.1 Rangierbewegung gegen Zugfahrstrasse bei automatischer Fahrstrasseneinstellung

Der Fahrdienstleiter hat darauf zu achten, dass durch das automatische Einstellen von Fahrstrassen keine unerlaubten Situationen von Rangierbewegungen gegen Zugfahrstrassen entstehen.

4.5.1.6 Auflösen von Fahrstrassen mit Notbedienung

Ersatz für R 300.6, Ziffer 1.1.4

Eine Zugfahrstrasse darf durch den Fahrdienstleiter mit einer Notbedienung aufgelöst werden, wenn

- kein Zug betroffen ist oder
- der betroffene Zug angehalten hat und sichergestellt ist, dass dieser nicht weiterfährt oder
- der betroffene Zug die Fahrstrasse vollständig verlassen hat. Dabei ist gemäss den Bestimmungen «Kernprozess Störungen» vorzugehen.
- im Bereich der Führerstandsignalisierung sichergestellt ist, dass für den betroffenen Zug keine CAB-Fahrerlaubnis für die aufzulösende Fahrstrasse vorhanden ist.

4.5.1.6.1 Auflösen von Fahrstrassen im Übergangsbereich ETCS Level 0/1 – Level 2

Wenn eine Zugfahrstrasse im Übergangsbereich ETCS Level 0/1 – Level 2 eingestellt ist, darf die Zugfahrstrasse mit «Notauflösung Zugfahrstrasse» NAZ aufgelöst werden, wenn:

- Der Zug die Fahrstrasse vollständig befahren und verlassen hat oder
- Der Zug still steht und die ETCS Fahrzeugausrüstung (OBU) abgerüstet ist [Betriebsart «Stand By» (SB) oder «No Power» (NP)].

Muss bei Nutzung von Ittis N-R die Zugfahrstrasse an das Signal mit EK 3 aufgelöst werden, ist an diesem Signal zu kontrollieren, ob die Schleuse eingelegt ist.

4.5.2.1.6.2 Auflösen von Fahrstrassen innerhalb ETCS Level 2

Bevor innerhalb ETCS Level 2 eine Fahrstrasse mit NAZ aufgelöst werden darf, muss bei einem startenden Zug die ETCS Fahrzeugausrüstung (OBU) abgerüstet werden [Betriebsart «Stand By» (SB) oder «No Power» (NP)].

2 Hauptsignal auf Halt bzw. fehlende CAB-Fahrerlaubnis

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.2.1

Geht ein Hauptsignal ohne offensichtlichen Grund nicht auf Fahrt oder fehlt die CAB-Fahrerlaubnis, hat der Lokführer nach einer Wartezeit von ungefähr drei Minuten mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.

5 Gleisänderungen: Vorgehen in Bezug auf wartende Reisende im Bahnhof

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.4

5.1 Information der Reisenden

Der Fahrdienstleiter hat die im Bahnhof wartenden Reisenden rechtzeitig und wiederholt mittels Lautsprecherdurchsagen und – falls vorhanden – mittels geänderter Fahrgastinformationsanzeige (FIA) oder vor Ort zu verständigen.

Kann der Fahrdienstleiter die Reisenden nicht verständigen, hat er den Lokführer darüber frühzeitig zu informieren. Dieser bzw. der Zugbegleiter hat nach Möglichkeit darauf zu achten, dass auch die auf einem anderen Perron wartenden Reisenden den Zug erreichen.

5.2 Verzögerung der Abfahrt

Bei einem Perronwechsel verzögert der Fahrdienstleiter die Abfahrt des Zuges um die notwendige Zeit, damit allenfalls auch kurz vor der Abfahrtszeit eintreffende Reisende den Zug erreichen können.

Bei kurzfristigen Gleisänderungen, verbunden mit einem Perronwechsel, ist die Abfahrt des Zuges durch den Fdl situativ um die nötige Zeit zu verzögern. Die prognostizierte Abfahrtszeit ist in RCS-D entsprechend anzupassen.

6.5.1 Fehlschlag der Aufstartkontrolle

Bei einem Fehlschlag der Aufstartkontrolle bei startenden Zügen mit unbekannter Position darf die Aufstartkontrolle mit einer händischen Zugfahrstrasseneinstellung umgangen werden. In allen anderen Fällen ist dieses Vorgehen nicht zulässig.

Entwurf

4 Langsamfahrsignale im Übergangsbereich ETCS Level 0/1–Level 2 nicht aufgestellt

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 4.2.6

Befindet sich eine Langsamfahrstelle weniger als 2500 m nach der CAB Tafel und es sind noch keine Langsamfahrsignale aufgestellt, schreibt der Fahrdienstleiter dem Lokführer folgende v_{\max} ab dem letzten Hauptsignal bis zur CAB Tafel vor:

- 40 km/h, wenn die Langsamfahrstelle mit 40 km/h oder weniger befahren werden muss oder
- die für die Langsamfahrstelle zulässige Geschwindigkeit, wenn diese mehr als 40 km/h beträgt.

45 Ergänzende Bestimmungen zu Stromabnehmersignalen

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 4.3.3

4.15.1 Bekanntgabefrist

Die Infrastrukturbetreiberin hat den betreffenden Stellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den internen Fachdiensten das Aufstellen von Stromabnehmersignalen mindestens 72 Stunden im Voraus bekanntzugeben. Die 72 Stunden Frist beginnt mit dem Versand der elektronischen Mitteilung an die EVU.

Die betreffenden Stellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die internen Fachdienste sind verantwortlich, ihre Lokführer innert dieser Frist zu verständigen.

56 Befahren von spannungslosen Abschnitten

Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 4.3.5

5.16.1 Schutzstrecken

Der Lokführer hat Schutzstrecken mit ausgeschaltetem Hauptschalter zu befahren. Bei Fahrzeugen ohne Hauptschalter hat er den Steuerkontroller bzw. Fahrschalter frühzeitig auf 0 zu stellen.

5.26.2 Senken der Stromabnehmer beim Befahren von Schutzstrecken

Sind in einem Zug mit Stromabnehmerabständen zwischen 20 und 150 m mehrere Stromabnehmer gehoben, so hat der Lokführer beim Befahren der Schutzstrecken nach Ziffer 5.2.1 zur Vermeidung von Kurzschlüssen alle Stromabnehmer zu senken.

Bei Zügen mit Zwischendienst bzw. Schiebedienst darf der Stromabnehmer der Zwischen- bzw. Schiebelok gehoben bleiben.

	Strecke	Zwischen den Bahnhöfen	km
652	Zürich - Wallisellen	Zürich Oerlikon - Wallisellen	6.425
661	Zürich - Stettbach - Effretikon - Hinwil	Zürich Stadelhofen - Stettbach Illnau - Fehraltorf * ③	104.452 6.085
702	Zürich Oerlikon - Winterthur	Zürich Oerlikon - Opfikon	6.571
702	Zürich Oerlikon - Winterthur	Zürich Oerlikon - Zürich Flughafen	6.571
702	Zürich - Wallisellen	Zürich Oerlikon - Wallisellen	6.425
721	St. Margrethen - Rorschach	Rheineck - Rorschach * ③	58.910
752	Pfäffikon SZ - Rapperswil	Hurden - Rapperswil * ③	1.160
	Rapperswil - Wattwil	Kaltbrunn - Wattwil	21.350
753	Nesslau - Wattwil - Wil	Lichtensteig - Dietfurt	16.380
761	Konstanz - Wil	Konstanz - Kreuzlingen	61.350
772	Konstanz - Romanshorn	Konstanz - Kreuzlingen Hafen	100.768
781	Pfäffikon SZ - Arth-Goldau	Kaltenboden - Biberbrugg	10.400
782	Wädenswil - Einsiedeln	Kaltenboden - Biberbrugg	10.400
SZU	Zürich PB/VB - Zürich Giesshübel	Wiedikon - Zürich Giesshübel	0.424

* fakultative Schutzstrecke

- ① ferngesteuerte Schutzstrecke ohne Lokführerschalter. Schaltungen über BZ Mitte GSM-R 1300
- ② ferngesteuerte Schutzstrecke ohne Lokführerschalter. Schaltungen über BZ Süd GSM-R 1300
- ③ ferngesteuerte Schutzstrecke ohne Lokführerschalter. Schaltungen über BZ Ost GSM-R 1300
- ④ Alle Stromabnehmer sind zu senken bei einem Stromabnehmerabstand von 20 bis 180 m

5.36.3 Anhalten unter der Schutzstrecke

5.3.16.3.1 Anhalten unter einer ferngesteuerten Schutzstrecke

Bei ferngesteuerten Schutzstrecken, d.h. Schutzstrecken ohne Hörnerschalter, hat der Lokführer das Ein- bzw. Ausschalten gemäss Ziffer 5.3.2 über die BZ zu verlangen und sich bestätigen zu lassen.

Für den manuellen Notbetrieb befindet sich eine Notkurbel innerhalb des Gehäuses des Motorantriebes (Öffnen mit Wagenschlüssel). Diese wird im Auftrag der BZ benutzt. Weiteres Vorgehen gemäss Ziffer 5.3.2

2.2 Freifahren von gestörten Gleisabschnitten

2.2.1 Vorgaben für das Freifahren

Die Infrastrukturbetreiberin bezeichnet die Gleisabschnitte, auf welchen das Freifahren angewendet werden darf.

In folgenden Fällen darf Freifahren nicht angewendet werden:

- Fahrt mit Hilfssignal
- Vorbeifahrt am *Halt* zeigenden Signal
- Rangierbewegungen
- Im ersten Abschnitt nach oder vor einer nicht dauernd aktiven Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM).
- [ETCS L2 Bereich](#) **Im Bereich der Führerstandsignalisierung**

2.2.2 Technische Bedingungen

- Dauernd aktive Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM)
- GFM Abschnitt ist maximal 1500 m lang

2.2.3 Vorgehen des Fahrdienstleiters

- Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass sich der betroffene Bahnhof im Orts-, Fern- oder Parallelbetrieb befindet.
- Der Fahrdienstleiter verfolgt die Fahrt an der Sicherungsanlage und beobachtet dabei, ob die umgangenen GFM-Abschnitte in der richtigen Reihenfolge erreicht und verlassen werden. Im Grenzblockabschnitt sind beide Fahrdienstleiter dafür verantwortlich.

2.2.4 Freigegebene Gleisabschnitte

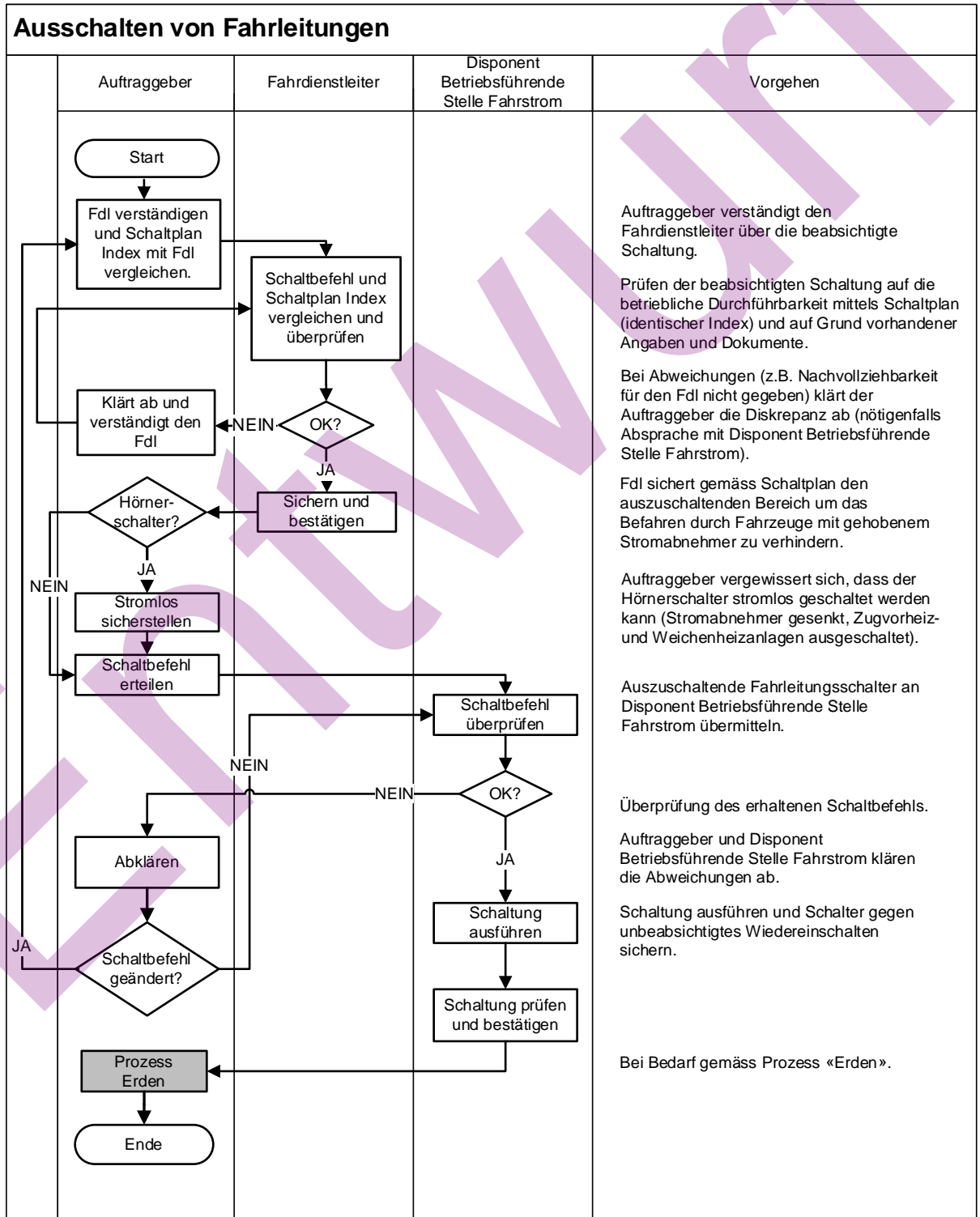
- Region Ost / SOB: [Übersichtskarte SBB](#) / [Übersichtskarte SOB](#)
- Region Mitte: [Übersichtskarte](#)
- Region West: [Übersichtskarte](#)
- Region Süd: [Übersichtskarte](#)

1 Schalten von Fahrleitungen

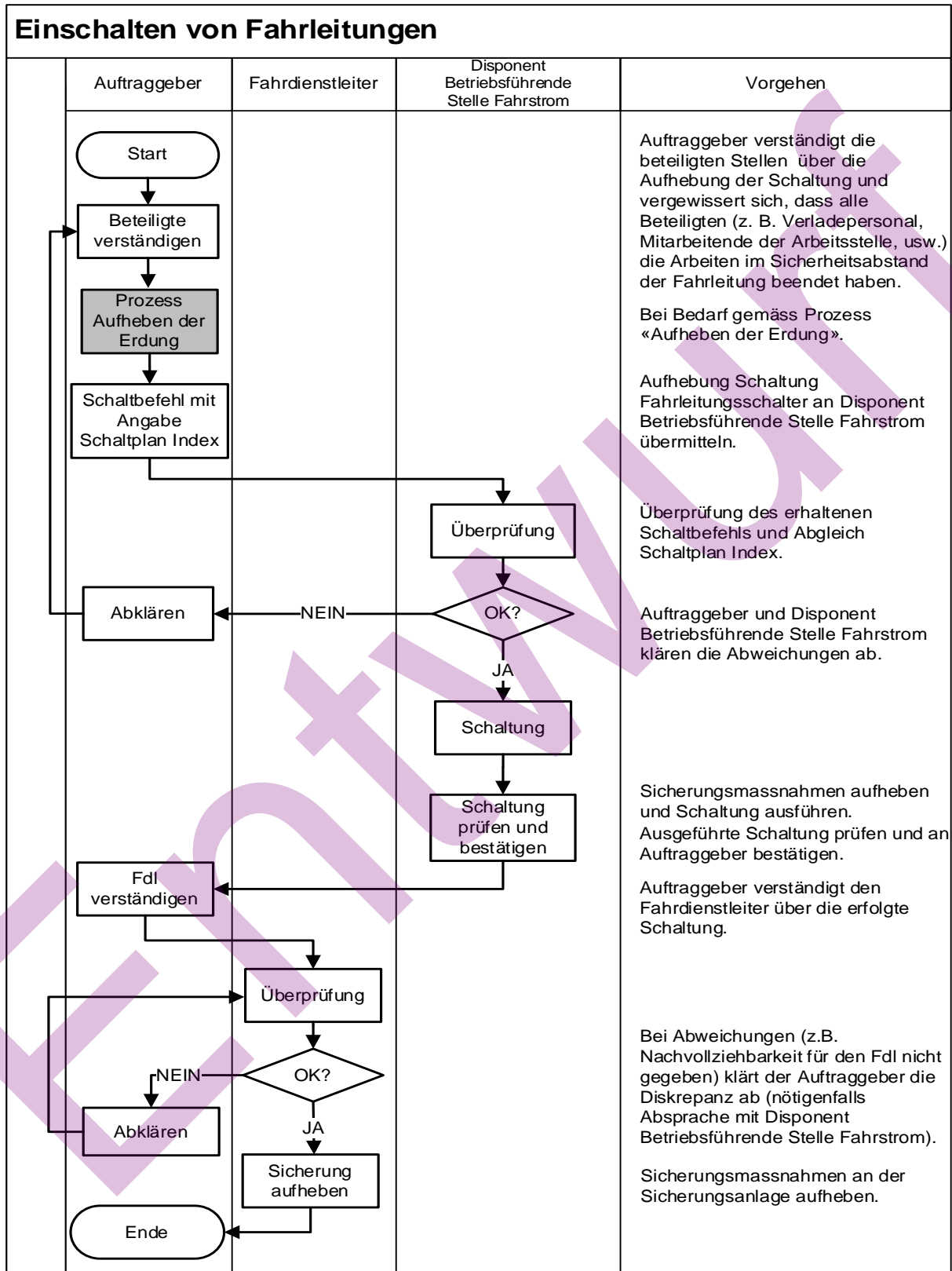
Ergänzung zu R 300.11, Ziffer 2.1

1.1 Fernbediente Anlagen

1.1.1 Prozess Ausschalten

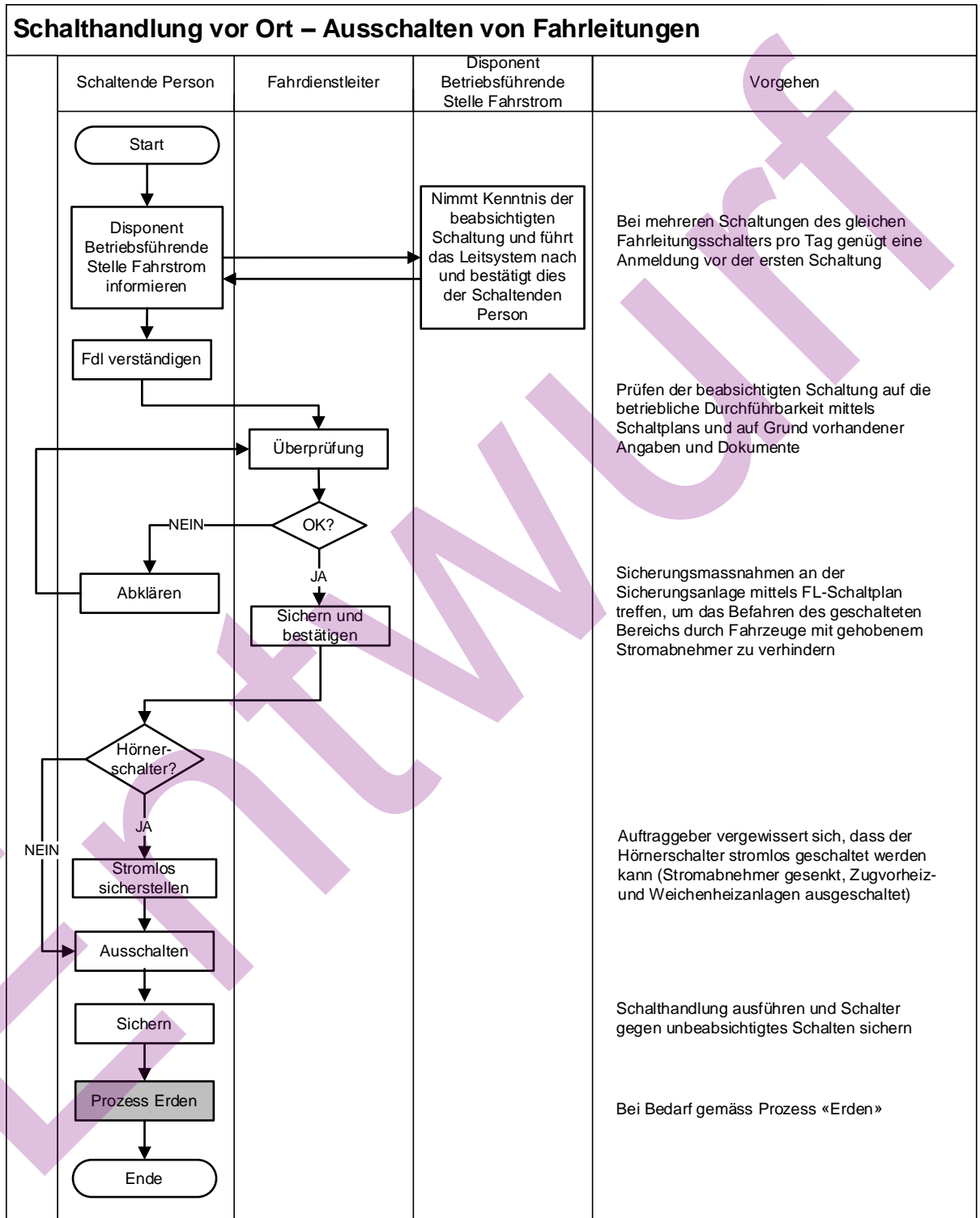


1.1.2 Prozess Einschalten



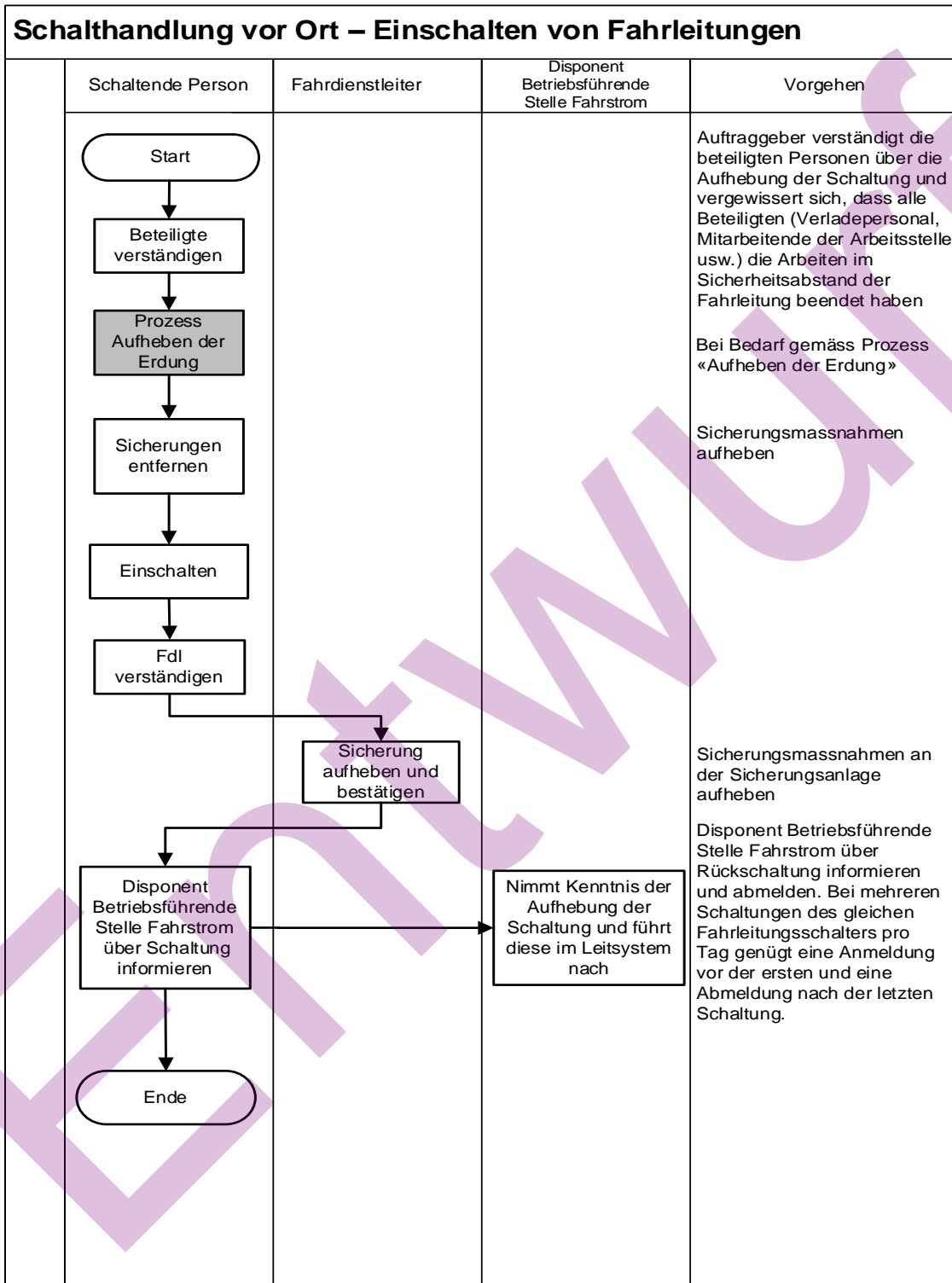
1.2 Örtlich bediente Anlagen

1.2.1 Prozess Ausschalten



Die schaltende Person verständigt bei Betätigung von Fahrleitungsschaltern vor Ort den Fachdienst. Bei mehreren Schaltungen des gleichen Fahrleitungsschalters pro Tag genügt eine Anmeldung vor der ersten und eine Abmeldung nach der letzten Schaltung.

1.2.2 Prozess Einschalten



Die schaltende Person verständigt bei Betätigung von Fahrleitungsschaltern vor Ort den Fachdienst. Bei mehreren Schaltungen des gleichen Fahrleitungsschalters pro Tag genügt eine Anmeldung vor der ersten und eine Abmeldung nach der letzten Schaltung.

2 Passwort

Ergänzung zu R 300.11, Ziffer 2.1.2

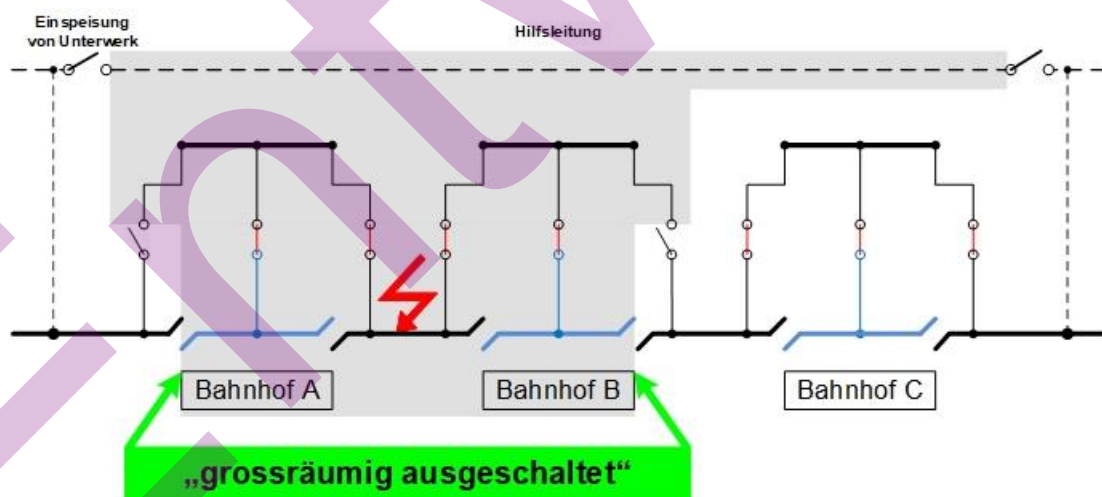
Fernerteilte Befehle zum Schalten werden mit einem Passwort belegt. Die Vergabe des Passwortes durch die ~~Zentrale Leitstelle~~ ~~Bahnstrom~~ ~~Betriebsführende Stelle~~ **Fahrstrom** bzw. den Fachdienst erfolgt nach einer Passwortliste. Somit wird sichergestellt, dass ein Passwort pro Tag nur einmalig verwendet wird.

3 Grossräumige Ausschaltung

Im Notfall, Zweifelsfall oder wenn noch kein Mitarbeiter mit ausdrücklicher Berechtigung zum selektiven Ausschalten vor Ort ist, wird grossräumig ausgeschaltet.





Um die direkte Gefährdung von Personen durch die Fahrleitungsanlage zu vermindern, kann im Ereignisfall die Fahrleitung grossräumig ausgeschaltet werden, ohne vorgängig den Zugverkehr zu stoppen und die Sicherung an der Stellwerkanlage durchzuführen (gemäss R 300.9).

Das «grossräumige Ausschalten» umfasst das Ausschalten aller unter Hochspannung stehenden Fahr-, Hilfs- und Speiseleitungen innerhalb eines geografischen Bereichs sowie die an diesen Bereich angrenzenden Fahrleitungen.



2.7.2 Begründungssymbole

Die Begründungssymbole können durch den Nutzer zusätzlich eingeblendet werden. Die Systembedienung zum Ein- und Ausblenden sind dem ADL-Handbuch zu entnehmen.

Anzeige	Bedeutung
 Schnellfahrt	Lenkung Schnellfahrt
 Fixzeit	Lenkung auf eine bestimmte Ankunfts- bzw. Durchfahrtszeit an einem definierten Betriebspunkt.
 Konflikt mit Vorzug	Lenkung aufgrund eines Konfliktes mit einem vorausfahrenden Zug.
 Konflikt mit Folgezug	Lenkung aufgrund eines Konfliktes mit einem nachfolgenden Zug.

2.8 Systemstörungen

Systemstörungen sind dadurch erkennbar, dass die Fahrempfehlung ohne End- bzw. Cancel-Meldung abgebrochen wird. Der ADL-Balken ist schwarz.

Der Lf fährt in diesem Fall entsprechend der zuvor angezeigten v_{opt} bis höchstens zum angegebenen Zielort weiter. Danach erfolgt die Weiterfahrt gemäss dem Vorgehen der End-Meldung.

2.9 Links zum ADL-Handbuch:

Link zum ADL-Handbuch im SBB-Intranet:

http://infocenter.sbb.ch/rcs/dokumente/ADL/Handbuch/Handbuch_ADL_d.pdf

<https://dms.sbb.ch/OTCS/llisapi.dll?func=ll&objAction=download&objId=59225357>

Interessierte ohne Zugang zum SBB Intranet wenden sich per Mail an adl@sbb.ch.

I-30111

4 Brandschutzmassnahmen

4.1 Halteort

Der Lokführer wählt den Halteort so, dass der Aschenkasten nicht über technischen Einrichtungen (z.B. ZUB-Schleife, Eurobalisen, usw.) zum Stehen kommt. Ist dies nicht möglich, muss die Aschenkastenspritze betätigt werden, damit keine glühende Kohle auf den Gleiskörper fällt.

4.2 Verantwortlichkeit des EVU / Kosten

Das EVU ist für den Brandschutz im Zusammenhang mit ihrem Rollmaterial verantwortlich. Auf Anfrage hat das EVU der ISB aufzuzeigen, welche Massnahmen getroffen wurden, um das Brandrisiko zu minimieren. Gemäss den Allgemeinen Geschäftsbedingungen ([AGB-ISB](#)) trägt das EVU zudem die Kosten, welche aus den getroffenen Brandschutzmassnahmen resultieren. Für weitere Kosten, die der ISB (z.B. [Betriebswehr](#) [Intervention](#)) sowie beteiligten Dritten (z.B. Feuerwehr) durch die Beseitigung von Umweltschäden, Brandbekämpfung, usw. entstehen, muss das EVU ebenfalls aufkommen. Weiter ist das EVU, vor jeder Fahrt, für die technische Kontrolle der Dampflokomotiven zuständig.

4.3 Ansprechpartner für EVU

EVU richten Fragen betreffend Brandschutzmassnahmen rechtzeitig an:

- SBB: netzleitung@sbb.ch
- BLS: netzzugang@bls.ch
- SOB: bf@sob.ch
- ETB: netzzugang@etb-infra.ch

4.4 Kurzfristige Einschränkungen

BLS Netz AG, SBB Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb (Netzleitung, BZ, Fdl), SOB Infrastruktur Betrieb bzw. ETB-Infra behalten sich vor, Fahrten mit Dampflokomotiven im Rahmen der Netzzugangsverordnung zu verbieten (z.B. bei Trockenheit, Feuerverbot im Freien, usw.).