

Version réglementation	23-0	Classement de confidentialité	interne
Valable dès le	01.07.2021	Propriétaire	I-FUB
		Processus	Planifier et effectuer l'exploitation
		Langues disponibles	DE, FR, IT
Divisions concernées	Infrastructure, Voyageurs et Sociétés du groupe		
Utilisateurs spécifiques/Destinataires	mécanicien de locomotive et Direction ETF / LIDI-R : I-30121, A20		
Remplace	Version 22-0 ainsi que les documents abrogés sous chiffre 1.1		
Attribution	R 300.1-15		
Catégorie principale BVI :	D		

Dispositions d'exécution PCT

Prescriptions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre

y compris modifications n° 1 et 2

1 Généralités

Les modifications apportées aux pages réimprimées sont indiquées à l'aide d'une ligne verticale en marge du texte.

1.1 Les documents ci-après sont abrogés et leur contenu est repris dans les prescriptions :

	Numéro	Titre	Repris dans la prescription suivante
CFF	I-FUB 02/20	Anpassung I-30121, Strecken 541/c 542 und 551/552.	I-30121
CFF	I-FUB 15/20	Prescriptions d'exploitation complémentaires aux I-30111 / I-30121 : Introduction du corridor 4 mètres St-Gothard.	I-30111 I-30121
CFF	I-FUB 01/21	Adaptation au I-30121, ligne 142.	I-30121
CFF	I-FUB 06/21	Adaptation au I-30121, Gare frontière BR-DO.	I-30121
CFF	I-FUB 07/21	Adaptation I-30121 : Gare frontière SH et Nœud ZUE.	I-30121

*Sig.**Sig.**Sig.*

Nicolas Germanier

Roland Pfaffen

Klaus Bischof

Responsable Horaire et
Exploitation CFFResponsable de
l'Exploitation & Services BLSResponsable de
l'Exploitation SOB

1.2 Répertoire des modifications

La version 23-0 introduit les modifications importantes suivantes (les adaptations rédactionnelles ne sont pas reprises) :

Tronçon / page	Chiffre/ référence	Modification
BI	Tous	Les dispositions figurent dans la I-FUB 03/21.
BN-HOL	ZR	Holligen : départ du dépôt ou faisceau A / entrée dans le dépôt ou le faisceau A : Le signal M1 pour le dépôt a été retiré des tableaux, l'aiguille de raccordement correspondante ayant été démantelée.
BR-DO	GV	Iselle – Domodossola / Domo 2, signaux d'avertissement donnés par le sifflet de la locomotive : En gare de Domodossola, pour la protection des agents travaillant près du poste B, le mécanicien de locomotive donne un coup de sifflet d'avertissement dans les cas suivants : supprimé. Reprise de la I-FUB 06/21.
	GV	Signaux bas de manœuvre RFI : signification et comportement : nouvelle insertion. Reprise de la I-FUB 06/21.
	GV	Signaux bas de manœuvre RFI : validité : nouvelle insertion. Reprise de la I-FUB 06/21.
	ZR	Brig : profil des trains-autos du tunnel : Trains-navettes autos remplacés par trains-autos du tunnel (harmonisation avec le I-30111).
	ZR	Domodossola / Domo 2 : nouvelle insertion : assurer les véhicules garés.
BS	ZR	Ligne Basel SBB PB – Basel St. Johann – frontière étatique CH/F : nouvelle insertion : admission de véhicules.
	R	Basel SBB RB : assurer les véhicules garés : adaptation de diverses mesures pour assurer les convois.
COL	Tous	Les dispositions figurent dans la I-FUB 04/21.
GE	Z	Ligne Genève-La Praille (exclu) – Annemasse : restriction à la circulation de véhicules : complété par les courses d'essai et de mesures mandatées par l'infrastructure ; nouvelle présentation.
	ZR	Genève : restrictions à la circulation de véhicules : texte (par ex. NTN-bicourant) supprimé, n'est plus utile.
	R	Genève-La Praille : nouvelle insertion : V_{max} .

Tronçon / page	Chiffre/ référence	Modification
KO	GV	Konstanz: Umschaltung GSM-R (D) auf GSM-R (CH) statt auf P-GSM (CH).
LZ	R	Lancer de véhicules : suppression du faisceau 100.
OL	Z	Olten : nouvelle insertion : dérogations au point d'arrêt usuel.
RBL	R	Rangierbahnhof Limmattal : nouvelle insertion : garage des locomotives sur voies 481-484.
	R	Rangierbahnhof Limmattal : mouvements de manœuvre à destination du faisceau R : texte complété.
	ZR	Dietikon : nouvelle insertion : garage des véhicules : pas de contrôle final des passagers depuis les quais pour les trains de voyageurs non accompagnés.
RZO-LI	GV	Besondere Bestimmungen für Bahnübergangsanlagen auf RFI-Infrastruktur: Neuer Eintrag.
	ZR	Luino: Neuer Eintrag: Sichern der abgestellten Fahrzeuge.
SH	GV	Suppression du franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre. L'installation a été transformée. Reprise de la I-FUB 07/21.
	ZR	Garage de véhicules : nouvelle insertion : voie 21 interdite, pas de contrôle final des passagers depuis les quais entre 6h00 et 23h00 pour les trains de voyageurs non accompagnés.
STAO	Skizze	Netz- und Landesgrenze FS km 11.058 SBB km 6.549 statt Landesgrenze FS km 11+058 SBB km 6.549.
VER	Schéma	Signal de sortie « 55 » SNCF km 454.230, au lieu de km 39.743.
W	ZR	Winterthur : garage de véhicules : pas de contrôle final des passagers depuis les quais entre 6h00 et 23h00 pour les trains de voyageurs non accompagnés.
ZUE	ZR	Zürich Hardbrücke : nouvelle insertion : garage de véhicules : pas de contrôle final des passagers depuis les quais pour les trains de voyageurs non accompagnés.
	Z	Zürich Mülligen : nouvelle insertion : Franchissement des signaux présentant l'image arrêt. Reprise de la I-FUB 07/21.
	ZR	Zürich PB S41-44 : restrictions à la circulation de véhicules : complétées avec les courses d'essai et de mesures mandatées par l'infrastructure ; nouvelle présentation.

Tronçon / page	Chiffre/ référence	Modification
ZUE	ZR	Zürich PB T31-34 : restrictions à la circulation de véhicules : complétées avec les courses d'essai et de mesures mandatées par l'infrastructure ; nouvelle présentation.
111	Z	Nyon : nouvelle insertion : départ de la voie 40.
142	6.3.8	Nouvelle insertion : trains partants en conduite indirecte sur la ligne Rail 2000 (NBS/ABS). Reprise de la I-FUB 01/21.
161/171	ZR	Zürich Gubrist: : Restrictions dans la circulation des véhicules : supprimé, n'est plus utile.
211/b	R	Martigny : titre adapté : garage de véhicules au lieu d'assurer les véhicules contre la dérive ; nouvelle présentation
	R	St-Triphon : nouvelle insertion : rayon de validité des signaux d'évacuation, reprise de l'ancien OS 11393.
251/252/ 261	R	Moudon : nouvelle insertion : rayon de validité des signaux d'évacuation, reprise de l'ancien OS 11562.
	R	Payerne : nouvelle insertion : rayon de validité des signaux d'évacuation, reprise de l'ancien OS 11621.
271/272	R	Le Locle : nouvelle insertion : aiguille de raccordement 13.
291/292	Z	Ligne Grenchen Nord – Moutier : restrictions à la circulation de véhicules : complétée avec les courses d'essai et de mesures mandatées par l'infrastructure ; nouvelle présentation.
	R	Moutier : suppression des restrictions à la circulation de véhicules.
	R	Porrentruy : nouvelle insertion : rayon de validité des signaux d'évacuation, reprise de l'ancien OS 11653.
322/351	Z	Ligne Thun – Brig : Restrictions consécutives aux pentes et rampes : les dispositions pour les tracteurs du BLS sont supprimées (reprise de la D IBT 253/20).
	ZR	Hohtenn : nouvelle insertion : garage de véhicules (reprise de la D IBT 267/20).
331/332	R	Konolfingen: nouvelle insertion: restrictions à la circulation de véhicules.
391		Prescriptions pour la ligne de base du Lötschberg (LBS) : Nouveau chiffre 2.6.2, représentation des signaux d'arrêt ETCS utilisés sur la LBS (reprise de la D IBT 191/20).
	5.1	Titre adapté.

Tronçon / page	Chiffre/ référence	Modification
461/462	R	Arth-Goldau: Neuer Eintrag: Profil EBV O2. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Arth-Goldau: Neuer Eintrag: Streckencode. (Überführung aus I-FUB 15/20).
481	R	Moutier: Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge gelöscht.
483/484	R	Konolfingen: Neuer Eintrag: Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge.
491	Fdl	Sumiswald-Grünen: Abfahrprozess bei Ausfahrt aus Gleis 2 - 6 Richtung Grünenmatt // Anwendungsbedingungen / Bedienauflagen: diverse Bestimmungen gelöscht. Weiterhin gültige Vorgaben sind in der I-30121 der Emmentalbahn, Strecke 492 aufgeführt.
531/a 532	R	Altdorf: Neuer Eintrag: Abstellen von Fahrzeugen. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Arth-Goldau: Neuer Eintrag: Profil EBV O2. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Arth-Goldau: Neuer Eintrag: Streckencode. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Erstfeld: Neuer Eintrag: Profil EBV O2. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Erstfeld: Neuer Eintrag: Streckencode. (Überführung aus I-FUB 15/20).
533	5.1	Titel angepasst und neue Darstellung.
	9.13	Umgang mit Zügen in der Gegenröhre präzisiert.
541/a	R	Biasca: Neuer Eintrag: Profil EBV O2. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Biasca: Neuer Eintrag: Streckencode. (Überführung aus I-FUB 15/20).
541/c 542	Alle	Neuer Eintrag (Überführung aus I-FUB 02/20).
	R	Bellinzona / San Paolo: Neuer Eintrag: Profil EBV O2. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Bellinzona / San Paolo: Neuer Eintrag: Streckencode. (Überführung aus I-FUB 15/20).
551/552	Alle	Neuer Eintrag (Überführung aus I-FUB 02/20).

Tronçon / page	Chiffre/ référence	Modification
551/552	R	Bellinzona / San Paolo: Neuer Eintrag: Profil EBV O2. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Bellinzona / San Paolo: Neuer Eintrag: Streckencode. (Überführung aus I-FUB 15/20).
651/652	ZR	Herrliberg-Feldmeilen: Abstellen von Fahrzeugen: Neuer Eintrag Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen.
781/782	R	Arth-Goldau: Neuer Eintrag: Profil EBV O2. (Überführung aus I-FUB 15/20).
	R	Arth-Goldau: Neuer Eintrag: Streckencode. (Überführung aus I-FUB 15/20).

1 Objectif du règlement

Réunir les prescriptions locales pour les gares, la pleine voie ainsi que les installations dotées de la signalisation en cabine.

2 Structure

Les nœuds et gares frontières, dans leur ordre alphabétique et les lignes, dans leurs ordres de succession géographiques (selon la carte RADN) sont structurés selon l'exemple ci-après :

Nom de la gare (ou de la ligne)

- ZR** Prescriptions pour les trains et les mouvements de manœuvre
- Z** Prescriptions pour les trains
- R** Prescriptions pour les mouvements de manœuvre
- GV** Prescriptions à appliquer pour les points frontières
- Fdl** Prescriptions pour le chef-circulation

3 Table des matières

Nœuds/Gares frontières	Date d'édition
BCT Boncourt	01.07.2020
BI Biel/Bienne	01.07.2021
BN-HOL Bern / Holligen	01.07.2021
BR-DO Brig – Domodossola	01.07.2021
BS Basel	01.07.2021
BU Buchs SG	01.07.2020
CHI Chiasso	01.07.2020
COL Le Locle-Col-des-Roches	01.07.2021
GE Genève	01.07.2021
KB Koblenz	01.07.2020
KO Konstanz	01.07.2021
LS Lausanne	13.12.2020
LZ Luzern	01.07.2021
OL Olten	01.07.2021
RBL RB Limmattal	01.07.2021
RZO-LI Ranzo S. Abbondio – Luino	01.07.2021
SH Schaffhausen	01.07.2021
SMG St. Margrethen	01.07.2020
STAO Stabio	01.07.2021
TH Thun	01.07.2020
VAL Vallorbe	01.07.2020
VER Les Verrières	01.07.2021
W Winterthur	01.07.2021
ZUE Zürich	01.07.2021

No HS	Lignes	Date d'édition
111	(Coppet) – Nyon – Morges – (Lausanne)	01.07.2021
121	(Lausanne) – La Conversion – Bümpliz Süd – (Bern / Holligen) Laupen – Flamatt	01.07.2020
141	(Bern) – Burgdorf – (Olten)	01.07.2020
142	(Bern / Holligen / Solothurn) – Wanzwil – (Olten)	01.07.2021
151	(Olten) – Däniken – Lenzburg – Brugg AG - (Zürich)	13.12.2020
161	Brugg AG – Wettingen – (RB Limmattal)	01.07.2021
171	Wettingen – Würenlos – Regensdorf-Watt – Glattbrugg / (Zürich)	01.07.2021
201	(Lausanne) – Cossonay-P. – (Vallorbe – Frasne)	01.07.2020
202	(Vallorbe) – Le Day – (Le Pont)	01.07.2020
211/a	(Lausanne) – Pully – Villeneuve	01.07.2020
211/b	(Villeneuve) – Roche VD – (Sion)	01.07.2021
221	Sion – (Brig – Simplon-Tunnel – Domodossola)	01.07.2020
222	(Brig – Simplon-Tunnel – Domodossola / Domo 2)	
231	(Vevey) – Puidoux	01.07.2020
232	St-Gingolph – St-Maurice	01.07.2020
251	Palézieux – Payerne – Lyss – Büren a.A.	01.07.2021
261	Fribourg – Payerne – Yverdon-les-Bains	01.07.2021
271	(Frasne – Pontarlier – Les Verrières) – Neuchâtel	01.07.2021
272	(Le Locle-Col-des-Roches) – Neuchâtel	01.07.2021
281	La Chaux-de-Fonds – Mahlenwald – (Biel/Bienne)	01.07.2020

No HS	Lignes	Date d'édition
282	Moutier – Sonceboz-S – Mahlenwald – (Biel/Bienne)	01.07.2020
291	(Biel/Bienne) – Pieterlen – Delémont	01.07.2021
292	(Boncourt) – Porrentruy – Delémont	01.07.2021
301	(Lausanne) – Cossy-P. – Tüscherz – (Biel/Bienne)	01.07.2020
311	(Biel/Bienne) – Pieterlen – Wangen b.O. – (Olten)	01.07.2020
321	(Biel/Bienne) – Brügg – Zollikofen – (Bern)	01.07.2020
322	(Bern) – Ostermundigen – (Thun) – Reichenbach i.K.	01.07.2021
331	(Bern) – Langnau – (Luzern)	01.07.2021
341	(Basel) – Münchenstein - Delémont	13.12.2020
351	Reichenbach i.K. – Kandersteg – (Brig)	01.07.2021
361	Spiez – Interlaken Ost	13.12.2020
362	Spiez – Zweifelden	13.12.2020
371	(Bern / Holligen) – Belp – (Thun)	13.12.2020
372	(Bern / Holligen) – Schwarzenburg (+ Anlagebeschreibung)	01.07.2020
381	(Bern / Holligen) – Neuchâtel	01.07.2020
391	Reichenbach i.K. – Lötschberg-Basistunnel (LBT) – (Visp)	01.07.2021
411	(Basel) – Gelterkinden – (Olten)	01.07.2020
421	(Olten) – Läufelfingen – Sissach	01.07.2020
422	(Olten) – Brittnau-Wikon – (Luzern)	01.07.2020

No HS	Lignes	Date d'édition
431	(Luzern) – Ballwil – Lenzburg	01.07.2020
436	(Zofingen) – Suhr – Wettingen	01.07.2020
461	Zug – Ebikon – (Luzern)	01.07.2021
462	Thalwil – Arth-Goldau	01.07.2021
481	Solothurn – Moutier	01.07.2021
482	Solothurn – Burgdorf	13.12.2020
483	Burgdorf – Langnau i.E.	01.07.2021
484	Burgdorf – Konolfingen – (Thun)	01.07.2021
491	Ramsei – Sumiswald-G.	01.07.2021
492	(Huttwil) – Affolter-W. – Sumiswald ETB – Wasen i.E	01.07.2020
493	Langenthal – Huttwil – Wolhusen	01.07.2020
511	(Basel) – Kaiseraugst – Brugg AG	13.12.2020
521	Brugg AG – Lenzburg - Rotkreuz	13.12.2020
531/a	Rotkreuz – Brunnen – (Rynächt) – Erstfeld – Göschenen	01.07.2021
531/b	(Brunnen) – Rynächt – (Erstfeld)	01.07.2020
532	(Luzern) – Meggen – Arth-Goldau	01.07.2021
533	(Rynächt) – GBT – Pollegio Sorpasso – (Giustizia / Biasca)	01.07.2021
541/a	Göschenen – Bodio – (Pollegio Sorpasso) – Biasca	01.07.2021
541/b	Pollegio Sorpasso – (Biasca) – Giustizia – (Castione-A.)	01.07.2020
541/c 542	Castione-A. – Bellinzona – (Chiasso/Stabio)	01.07.2021

No HS	Lignes	Date d'édition
551	552 Bellinzona – Locarno / (Ranzo S. Abbondio)	01.07.2021
601	Stein-S. - Laufenburg – / (Zürich) – Wettingen – (Waldshut)	01.07.2020
602	(Winterthur) – Pfungen – (Koblenz – Waldshut)	01.07.2020
611	(Zürich) – Bülach – (Schaffhausen)	01.07.2020
612	Oberglatt - Niederwenigen	01.07.2020
631	(Zürich) – Thalwil – Pfäffikon SZ	13.12.2020
632	(Zürich) – Urdorf - Zug	13.12.2020
641	Pfäffikon SZ - Sargans	13.12.2020
642	(Buchs SG) - Chur	13.12.2020
651	(Zürich) - Tiefenbrunnen – Meilen – Rapperswil	01.07.2021
652	(Zürich) –Uster – Hinwil / Rapperswil	01.07.2021
661	(Zürich) - Dietlikon - Effretikon – Hinwil /- (Winterthur)	01.07.2020
702	(Zürich) –Wallisellen – Effretikon – (Winterthur) (Zürich) – Flughafen / Kloten – Effretikon – (Winterthur)	01.07.2020
711	(Winterthur) – Räterschen – St. Gallen – St. Fiden	13.12.2020
721	St. Gallen – Rorschach – (Buchs SG)	13.12.2020
731	(Winterthur) – Hettlingen – (Schaffhausen)	01.07.2020
732	(Winterthur) – Dinhard – Etzwilen	01.07.2020
741	(Winterthur) – Rickenbach-A. – Romanshorn	13.12.2020
742	Weinfelden – Sulgen – Gossau (SG) – St. Gallen	13.12.2020

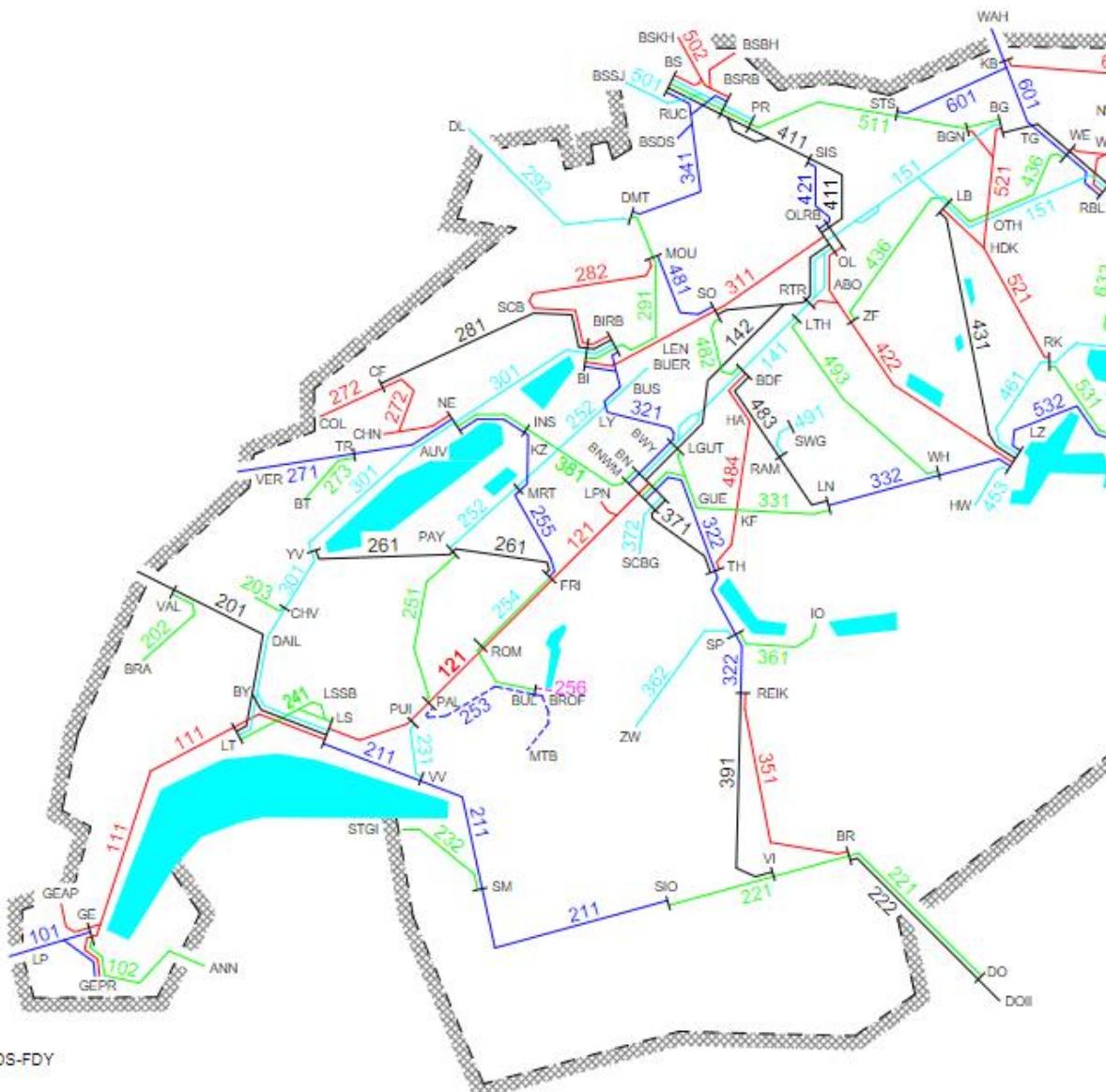
No HS	Lignes	Date d'édition
751	Rapperswil - Ziegelbrücke – Linthal	13.12.2020
752 753	Pfäffikon SZ / Nesslau - Wattwil – Wil	13.12.2020
754	(Winterthur) - Bauma – Rapperswil	13.12.2020
761	(Konstanz) – Kreuzlingen – Weinfelden – Wil	13.12.2020
771	(Schaffhausen) – Kreuzlingen	01.07.2020
772	Kreuzlingen - / (Konstanz) – Romanshorn – Rorschach	01.07.2020
781	Pfäffikon SZ – Arth-Goldau	01.07.2021
782	Wädenswil – Einsiedeln	01.07.2021
791	Wattwil – St.Gallen – Romanshorn	13.12.2020

4 Aperçu des feuilles et des versions linguistiques

Nœud / Gares frontières	D	F	I		No HS	D	F	I		No HS	D	F	I
BCT	X	X			161 171	X	X			492	X		
BI	X	X			201 202	X	X			493	X		
BN-HOL	X	X			211/a	X	X			511	X	X	
BR-DO	X	X	X		211/b	X	X			521	X		X
BS	X	X	X		221 222	X	X			531/a 532	X		X
BU	X				231 232	X	X			531/b	X		X
CHI	X		X		251 252	X	X			533	X		X
COL	X	X			261	X	X			541/a	X		X
GE	X	X			271 272	X	X			541/b	X		X
KB	X				281 282	X	X			541/c 542	X		X
KO	X				291 292	X	X			551 552	X		X
LS	X	X			301	X	X			601 602	X		
LZ	X	X	X		311	X	X			611 612	X	X	
OL	X	X	X		321	X	X			631 632	X		
RBL	X	X	X		322	X	X			641 642	X		
RZO-LI	X		X		331 332	X	X			651 652	X		
SH	X	X			341	X	X			661	X	X	
SMG	X				351	X	X			702	X	X	
STAO	X		X		361 362	X	X			711	X	X	
TH	X	X			371	X	X			721	X		
VAL	X	X			372	X	X			731 732	X		
VER	X	X			381	X	X			741 742	X	X	
W	X	X			391	X	X			751 752	X		
ZUE	X	X	X		411	X	X			753 754	X		
					421 422	X	X			761	X		
					431	X				771 772	X		
No HS					436	X				781 782	X		
111	X	X			461 462	X		X		791	X		
121	X	X			481	X							
141	X	X			482	X							
142	X	X			483 484	X							
151	X	X	X		491	X							

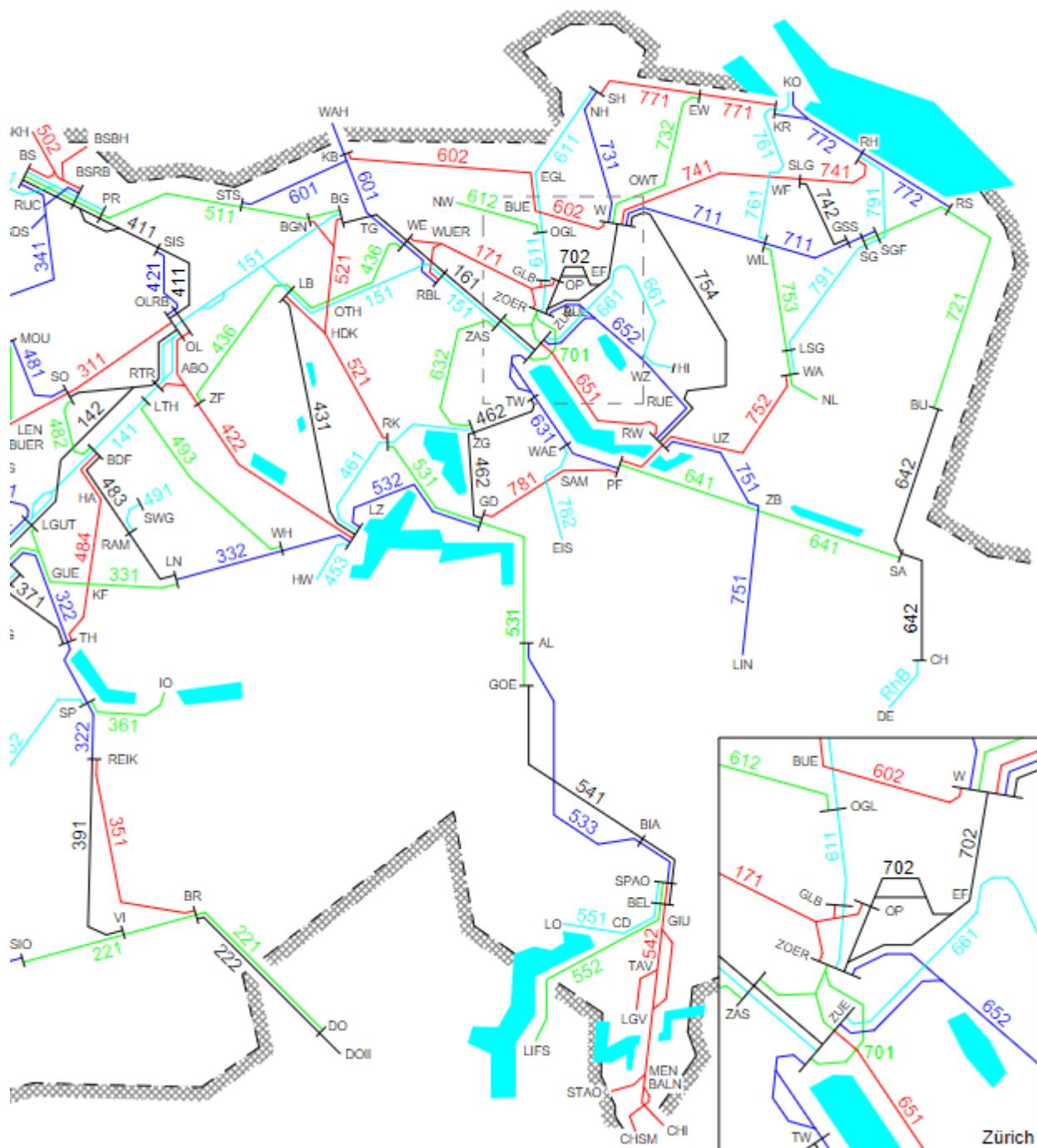
5 Carte RADN

Gültig ab / Valabile dès / Valevole dal 06.07.2020

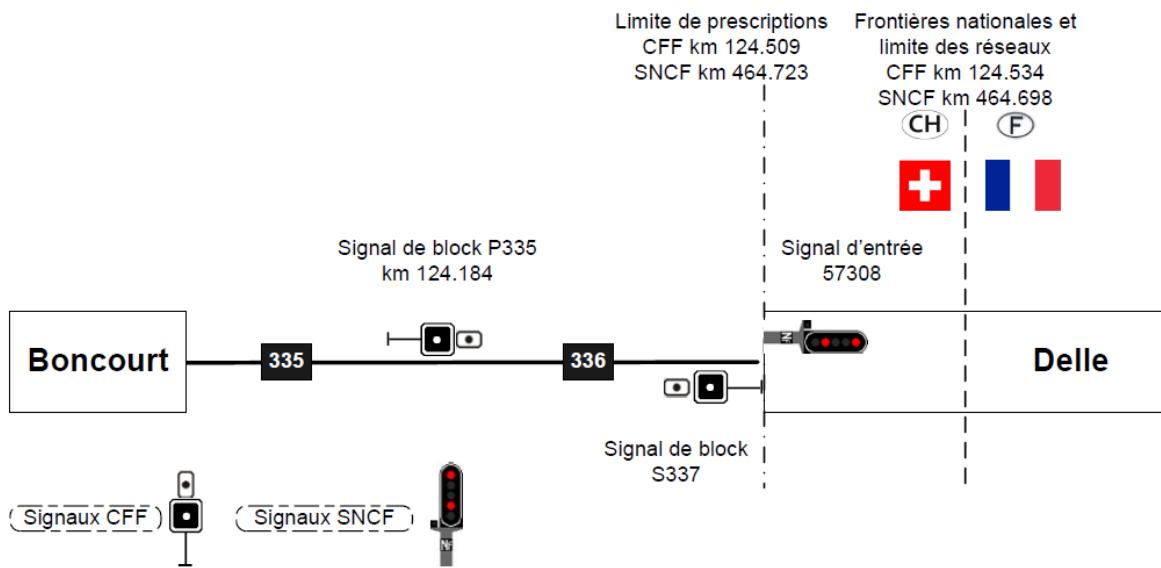


I-NAT-SAZ-SDS-FDY
30.06.2020
RADN

001



Domaine concerné



GV Principe de base

Les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont applicables jusqu'au signal d'entrée 57308 (direction Delle), resp. à partir du signal de block S337 (direction Boncourt). Dès resp. jusqu'à ces signaux les prescriptions françaises sont applicables.

GV Signalisation de la queue des trains

La queue des trains internationaux de et pour la France doit être signalée selon les prescriptions françaises (2 feux rouges).

GV Moyen de signalisation des véhicules

Entre la frontière nationale et Boncourt, on peut renoncer à emporter des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV ETCS Level 1 LS : transition

Delle – Boncourt :

Commutation manuelle en ETCS Level 1 avant le signal de sortie de Delle, en direction CH.

Delle – Belfort :

Commutation manuelle en ETCS Level NTC KVB avant le signal de sortie de Delle, en direction F.

GV Management des événements

Entre Boncourt et Delle, la gestion des événements est assurée comme suit :

- jusqu'à la frontière nationale km 124.534 : par les CFF. Entre la limite de prescription et la frontière nationale, les dispositions prévues par la réglementation SNCF seront prises par un agent SNCF assistant le manager d'événement CFF
- au-delà de la frontière nationale, en direction de Delle : par la SNCF.

Lorsqu'un train est en panne à cheval à la limite des deux réglementation (km 124.509) les principes suivants sont applicables :

Fourniture du secours :

La réglementation appliquée pour l'acheminement de l'engin moteur ou du train de secours est celle du côté d'où provient le véhicule moteur ou le train de secours.

Dégagement du train en panne :

La réglementation appliquée est celle du côté vers lequel le train en détresse est évacué.

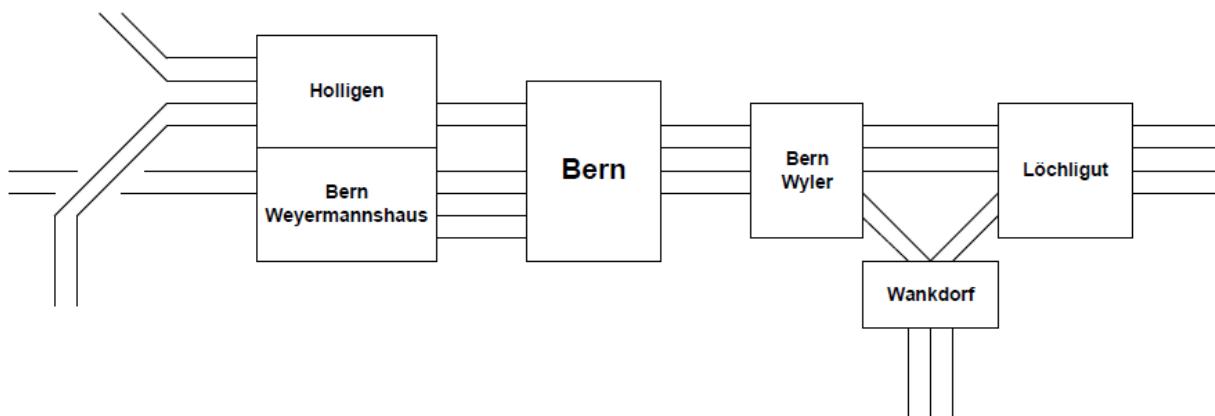
Boncourt**Garage de véhicules**

Voies 2 - 22 : le garage de véhicules est interdit.

Les dispositions se trouvent dans la I-FUB
03/21.

Motif :
adaptations durant la phase des travaux
de transformation BIRB/BIPO.

Domaine concerné



Bern

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les véhicules sur diplory ne peuvent circuler que sur les voies de halle 1-21 et 11-31. Toutes les autres voies de halle leur sont interdites (car équipées de contre-rail).

R Profil OCF O2

Toutes les voies (sans la voie 765) sont **ouvertes** au profil OCF O2.

La voie 765 est **interdite** au profil OCF O2.

Dépôt Aebimatt (faisceau T) :

Toutes les voies (sans les voies T16-T19 y.c. aiguille 333, T61) sont **ouvertes** au profil OCF O2.

Les voies T16-T19 y.c. aiguille 333, T61 sont **interdites** au profil OCF O2.

Bern Weyermannshaus

R Rayon bosse de débranchement voie 512

Rayon	Peut être franchie par
480 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe « » ou « xxx m » dont la valeur du rayon est < 480 m

Holligen

ZR Départ du dépôt ou du faisceau A

Le mécanicien de locomotive annonce son prêt au départ au chef-circulation par GSM-R ou téléphone 058 327 58 85. La sortie est réglée comme suit :

De	Pour	Circulation lors de l'établissement d'un itinéraire de manœuvre...
Dépôt	Bern	jusqu'au signal N2
	Bümpliz Nord	derrière le signal nain 29C. En relation avec un mouvement de manœuvre dans le faisceau A
	Fischermätteli	derrière le signal M2
	Weyermannshaus	directement pour Weyermannshaus
Faisceau A	Fischermätteli	derrière le signal M1 resp. M2

ZR Entrée dans le dépôt ou dans le faisceau A

De	Pour	Circulation effectuée en tant que ...
Bern	Faisceau A	train directement dans le faisceau A.
	Dépôt	train jusqu'au signal M2 présentant l'image <i>arrêt</i> . Après l'arrêt, le mécanicien de locomotive s'annonce au chef-circulation par GSM-R ou 058 327 58 85 pour d'autres instructions.
Bümpliz Nord	Faisceau A	train directement dans le faisceau A
	Faisceau A et dépôt	train jusqu'au signal N présentant l'image <i>arrêt</i> . Ensuite, peut circuler vers le faisceau A ou le dépôt une fois l'itinéraire de manœuvre établi .
Fischermätteli	Faisceau A et dépôt	train jusqu'au signal N présentant l'image <i>arrêt</i> . Ensuite, peut circuler vers le faisceau A ou le dépôt une fois l'itinéraire de manœuvre établi.
Weyermannshaus	Faisceau A et dépôt	mouvement de manœuvre directement dans le faisceau A resp. le dépôt.

ZR Courbes avec rayon < 135 m

Voie A53 : rayon minimum = 130 m.

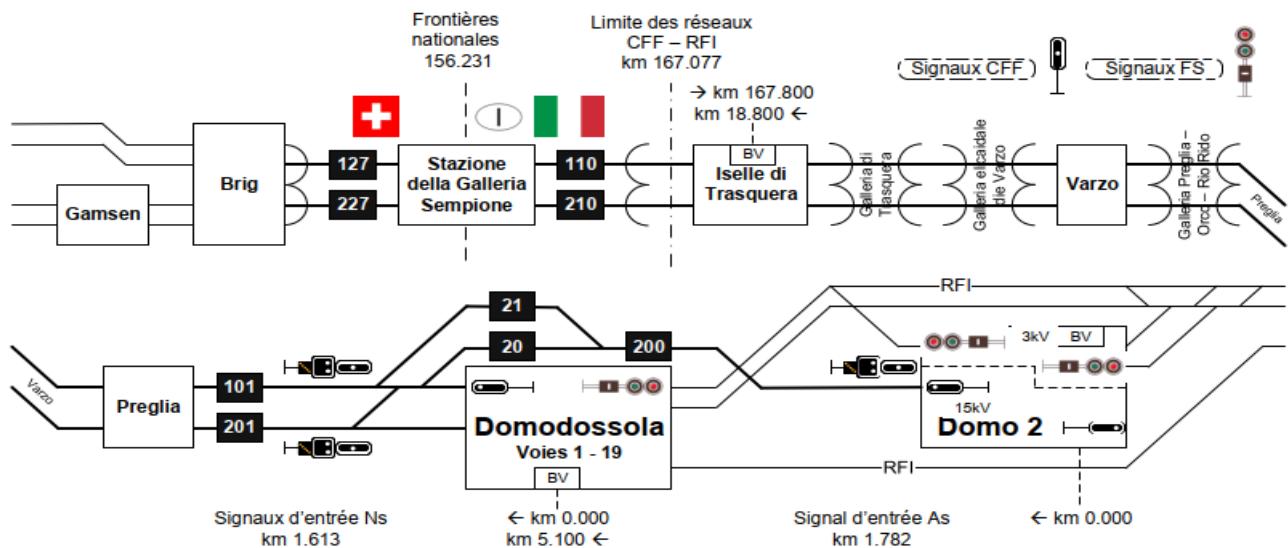
R Courbes avec rayon < 135 m

Voie A6 : rayon minimum = 120 m.

R Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.

Domaine concerné



GV

Principes de base

Par principe, les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont applicables. Sur l'entier de la ligne jusqu'à Domodossola / Domo 2, les signaux sont de type suisse.

La limite entre les réseaux CFF/RFI (Rete ferroviaria italiana) est située après le portail sud du tunnel du Simplon, en gare d'Iselle, au km 167.077 (au portail nord de la galerie d'Iselle).

Entre Iselle et Domodossola / Domo 2 :

Tous les signaux de manœuvre ainsi que ceux concernant les « travaux sur et aux abords des voies » sont de type RFI.

Tous les signaux de ralentissement, ainsi que ceux pour la préparation des trains et d'essai des freins sont de type suisse.

GV

Management des événements CH

Les CFF assurent le management des événements entre Brig et Iselle di Trasquera (point de raccordement des réseaux, km 167.077 / portail nord de la galerie d'Iselle).

GV

Management des événements I

La RFI assure le management des événements à partir d'Iselle di Trasquera (point de raccordement des réseaux, km 167.077 / portail nord de la galerie d'Iselle).

GV

Management des événements ETF

Conformément à l'accès au réseau en Italie, la responsabilité du dépannage, de l'évacuation, du remorquage, etc. d'un train à partir du point de raccordement au réseau RFI (km 167.077 / portail nord Galleria Iselle) incombe à l'ETF suisse concernée.

GV Principes du management des événements

CFF Intervention n'intervient pas au-delà des points de raccordement des réseaux, sauf en cas de catastrophe ou de danger de mort accru et conséquemment à l'octroi d'une légitimation d'intervention par la RFI.

Aide d'urgence par le TES CFF ou le wagon de secours en cas de catastrophe

Dans le cadre de l'accord entre la Suisse et l'Italie sur la coopération dans le domaine de la prévision et de la prévention des risques majeurs et de l'assistance mutuelle en cas de catastrophe naturelle ou imputable à l'activité humaine (RS 0.131.345.4), CFF Intervention (I-FUB-INT) fournit le soutien nécessaire sur le territoire italien, à la suite de la demande d'aide effectuée par l'Italie à la Suisse, au niveau des Etats. La demande d'aide est accompagnée d'une légitimation pour intervenir. Les modalités de l'intervention sont déterminées par l'accord susmentionné. La demande d'aide est adressée aux CFF (Einsatzleitzentrale Intervention - ELZI) par le Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) ou l'Office fédéral des transports.

Seuls le responsable I-FUB, le responsable I-FUB-BF ou le responsable I-FUB-INT peuvent convoquer les forces d'intervention d'urgence en cas de catastrophe et autoriser leur déploiement.

Danger de mort accru

En cas de danger de mort accru et imminent de personnes (incendie ou déraillement/collision avec blessés/morts dans un train de voyageurs, de la chaussee roulante ou marchandises transportant des matières dangereuses) la demande parvient directement de la RFI à la Netzeleitung par écrit. Puis la Netzeleitung alarme le piquet A de I-FUB-INT.

Le piquet A de I-FUB-INT détermine si des vies peuvent être sauvées grâce à l'intervention du TES ; le cas échéant, il transmet l'autorisation d'intervention au superviseur ELZI. En cas de décision positive, ELZI alarme Intervention.

GV**Signalisation de la position parc**

Pour les véhicules ne pouvant pas montrer une lumière blanche sous la ligne de contact alimentée en 3 kV, la position parc ne doit pas être employée, afin d'éviter toute confusion avec le signal d'alerte (PCT 300.2 chiffre 8.1.2).

GV **v_{max} de la marche à vue sur l'infrastructure RFI**

La v_{max} 30 km/h est applicable en cas de *marche à vue*.

GV**Absence de contrôle d'une aiguille sur l'infrastructure RFI**

Le franchissement d'une aiguille sans contrôle électrique est autorisé en *marche à vue*, conformément aux normes RFI.

GV ETCS Level 1 LS : caractéristiques italiennes

Les différences suivantes doivent être prises en compte lors de la conduite sur le tronçon italien Iselle – Domodossola / Domo 2 :

- la v_{max} signalée n'est pas affichée sur le DMI
- la vitesse de libération peut varier en fonction du chemin de glissement disponible
- la v_{max} en mode d'exploitation « Staff Responsible » (SR) est réduite à 30 km/h
- lors de l'entrée sur une voie en cul-de-sac, aucune vitesse de libération n'est affichée
- les limites de manœuvre sont équipées de balises « Danger for Shunting ». Les mouvements de manœuvre en pleine voie doivent franchir celles-ci avec la fonction « Override EOA »
- pour les mouvements de manœuvre en pleine voie, la v_{max} 30 km/h est à observer
- lors de la conduite avec la fonction « Override EOA », la v_{max} 30 km/h est à observer.

Commutation en mode d'exploitation « Limited Supervision » (LS)

La commutation de l'ETCS Level 1 « Staff Responsible » (SR) en mode d'exploitation « Limited Supervision » (LS) ne peut s'effectuer que lors du franchissement d'un signal principal.

Dérangement à l'équipement de la voie

Le mécanicien de locomotive doit informer le chef-circulation si, lors du franchissement d'un groupe de balises, le texte d'annonce « Trackside Malfunction » s'affiche sur le DMI.

GV Iselle – Domodossola / Domo 2, signaux d'avertissement donnés par le sifflet de la locomotive

Des signaux d'avertissement doivent être donnés par le sifflet de la locomotive dans les cas suivants :

- à l'entrée de tous les tunnels
- à la hauteur du signal avancé des tronçons de ralentissement
- à l'approche d'un train, arrêté ou en mouvement.

En outre, des signaux « siffler » peuvent être placés sans avertissement préalable à proximité des chantiers.

Observation : répéter si nécessaire les coups de sifflet en cas de mauvaise visibilité ou de danger.

GV Installation de surveillance des chutes de pierres située entre les gares de Preglia et Varzo

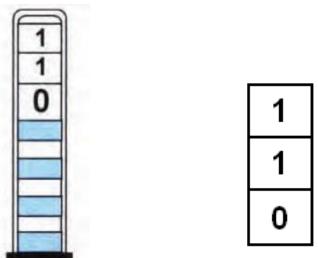
Les cantons de block 104 (Varzo-Preglia) et 204 (Preglia-Varzo) sont protégés par 4 filets de surveillance. La rupture d'un câble d'un des filets provoque la mise à l'arrêt des signaux de block 104S et 204S, resp. 104N et 204N.

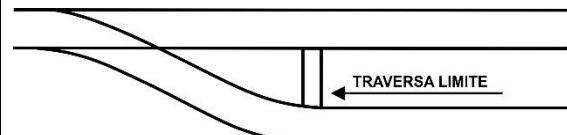
En cas d'alarme « surveillance des chutes de pierres », le chef-circulation de Varzo ou Preglia ordonne aux mécaniciens de locomotive à l'aide de l'*ordre 1* le franchissement du signal de block concerné présentant l'image d'*arrêt* et *la marche à vue* jusqu'au signal d'entrée (F I ou F II) de Preglia (sens de marche N→S), respectivement jusqu'au signal d'entrée (A I ou A II) de Varzo (sens de marche S→N).

Le mécanicien de locomotive du premier train concerné reçoit un ordre à quitter l'arrêt à la prochaine gare, où il communiquera ses constatations concernant l'état de la voie.

La marche à vue est prescrite à tous les trains jusqu'à ce que tous les filets réparés ou qu'un service de surveillance soit mis en place.

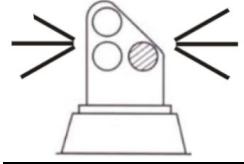
GV Images des signaux, signification et comportement sur l'infrastructure RFI

	Image : <i>limite de manœuvre</i> Signification : limite de manœuvre entre la gare et la pleine-voie
 Extérieur / Intérieur d'un tunnel	Image : <i>panneau kilométrique</i> Signification : le nombre indique le kilomètre (exemple ci-contre = 110)

	Image Signification	<i>Signal limite de garage</i> le signal (blanc) indique jusqu'à quel point les véhicules peuvent s'approcher de l'aiguille ou du croisement sans mettre en danger d'autres véhicules et sans être mis en danger eux-mêmes.
---	--------------------------------------	--

GV Signaux bas de manœuvre RFI

Signification et comportement

Ces signaux présentent :	
<u>En position arrêt</u>	<p>Deux feux blancs disposés horizontalement.</p> <p>Tous les mouvements de manœuvre doivent s'arrêter devant un signal bas de manœuvre RFI présentant l'image d'<i>arrêt</i>.</p>  
<u>En position avancer</u>	<p>Deux feux blancs disposés verticalement.</p> <p>Pour les mouvements de manœuvre, la position <i>avancer</i> s'adresse au chef de manœuvre.</p> <p>Un obstacle peut se trouver après un signal en position <i>avancer</i>.</p>  
<u>En position avancer (clignotant)</u>	<p>Deux feux blancs clignotants disposés verticalement.</p> <p>Valable seulement pour les circulations de trains partant de la gare avec un signal de groupe.</p> 

Ces signaux sont normalement implantés à gauche de la voie à laquelle ils s'adressent. Ils peuvent exceptionnellement se trouver à droite ; dans ce cas une flèche placée sous le signal indique la voie concernée.

Validité

La signalisation par les deux feux blancs clignotants disposés verticalement n'est valable que pour les circulations de trains au départ de la gare de Domodossola et indique la mise à voie libre du signal principal de groupe correspondant.

Les signaux bas de manœuvre RFI sont valables pour tous les mouvements de manœuvre. L'ordre d'avancer est donné séparément pour chaque mouvement de manœuvre.

Les signaux bas de manœuvre RFI doivent être aussi observés par les mécaniciens de locomotive des trains au départ d'une voie ne possédant pas son propre signal de voie.

Si le mécanicien de locomotive constate lors de son parcours qu'un signal bas de manœuvre RFI présente l'image d'arrêt et qu'il n'a pas été avisé comme indiqué dans le paragraphe *franchissement d'un signal bas de manœuvre RFI présentant l'image d'arrêt*, il doit :

- pour un train entrant, circuler en *marche à vue* jusqu'au point d'arrêt usuel et aviser ensuite le chef-circulation
- pour un train sortant de Domodossola et de Domo 2, arrêter le convoi et informer le chef-circulation. Après transmission de l'assentiment par le chef-circulation, le mécanicien de locomotive peut poursuivre sa marche.

Franchissement d'un signal bas de manœuvre RFI présentant l'image d'arrêt

- Un signal bas de manœuvre RFI peut être franchi à l'arrêt ou s'il présente une position incertaine sur ordre du chef-circulation (R 300.9). Des ordres par haut-parleurs sont interdits dans ces cas-là
- *L'ordre 1* pour franchir des signaux principaux présentant l'image d'arrêt comprend les signaux bas de manœuvre RFI en position d'arrêt du parcours concerné.



Signalisation de la position des branchements simples à l'aide d'une lanterne pivotante sur l'infrastructure RFI

Des lanternes RFI sont employées pour signaler la position de l'aiguille.

	Image 	<i>Position du branchement simple en position droite</i> Signification L'aiguille est tournée pour le parcours A-B
	Image 	<i>Position du branchement simple en position déviée</i> Signification L'aiguille est tournée pour le parcours A-C.

	Image	Position du branchement simple pour des convois provenant de la branche droite
	Signification	L'aiguille est tournée pour le parcours B-A
	Image	Position du branchement simple pour des convois provenant de la branche gauche
	Signification	L'aiguille est tournée pour le parcours C-A

GV **v_{max} dans les gares pour les trains avec wagons surbaissés (RoLa)**

Les limitations locales de la vitesse maximale sur les aiguilles en déviation sur le tronçon Iselle di Trasquera - Domodossola sont mentionnées comme suit dans la colonne des gares du tableau des parcours :

RoLa: Im x xx km/h

Les wagons surbaissés sont acheminés comme transport exceptionnel dans les autres trains de marchandises.

Ligne Brig - Iselle (Tunnel du Simplon)**ZR****Auto-sauvetage tunnel du Simplon**

Equipement pour l'auto-sauvetage en dérogation à l'équipement de base décrit dans le I-30111 :

- main courante continue et éclairée
- chemin piétonnier
- chemin de fuite marqué ; lors d'un événement, les chemins de fuite en direction des galeries perpendiculaires sont éclairés en vert
- unité d'alarme avec lumière d'orientation et bouton d'urgence env. tous les 100 mètres
- tous les 50 m, niche pour 5 personnes avec éclairage
- env. tous les 400 – 600 m, galerie perpendiculaire numérotée reliant l'autre tube, dotée d'un téléphone et de portes coulissantes surveillées.

ZR**Portes ouvertes donnant sur la voie ferrée (alarme : portes de galerie perpendiculaire ouverte)**

Procédure à suivre en l'absence de personnel d'entretien sur place :

Le chef-circulation :

- transmet par l'ordre 6, la *marche à vue* aux convois se trouvant sur le tronçon concerné
- mandate le mécanicien de locomotive du prochain train de marchandises ou de service, resp. du mouvement de manœuvre suivant, de contrôler la porte de la galerie perpendiculaire.

Le mécanicien de locomotive :

- s'arrête à la hauteur de la galerie perpendiculaire concernée
- constate la présence éventuelle de personnes
- ferme la porte de la galerie perpendiculaire et informe le chef-circulation.

Les personnes éventuelles seront récupérées par le train d'extinction et de secours (TES), sur mandat du chef-circulation.

Brig

ZR Profil des trains-autos du tunnel

Les voies 310, 403, 457, 458, 462, 463, 491, 587, 588, 592, 624, 625, 630, 631, 645, 901, 911, 912, 953, 954 sont interdites aux wagons porte-autos des trains-autos du tunnel 41-44.

Les voies 354, 459, 469, 479, 489 sont interdites aux convois avec wagons porte-autos des trains-autos du tunnel 41-44, si les portes des voitures-pilotes et d'autres véhicules ferroviaires sont ouvertes.

ZR Profil OCF O2

Les voies 354, 583, 584, 593, 594 sont interdites au profil OCF O2.

ZR Profil de voie longeant un quai de chargement

La voie 354 n'est ouverte qu'aux :

- véhicules moteurs (sans profil OCF O2) et tous les wagons de marchandises sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- les transports d'aiguilles selon AS-eee-0119/0120
- les chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

de Visp/Lalden	Voie 4	RE/Trains régionaux en double traction : avancer de manière que le signal E4 pour une sortie en sens inverse soit dégagé.
de Visp	Voie 3	Trains 8xx : arrêt devant l'indicateur de point d'arrêt « 3 ». Si la longueur du train est supérieure à 300 m, adapter le point d'arrêt en conséquence.
de Visp/Lalden	Voies 1, 2, 5, 6, 7	Les trains voyageurs s'arrêtent si possible au plus tard avant le passage à chars.

R Voies 439/499

L'accès aux voies 439/499 (point d'arrêt de la composition d'évacuation LBS pour Triage Kapo VS) doit être garanti.

R Mesures contre la dérive de trains ou de parties de train

Lorsqu'un mécanicien de locomotive d'un train terminant son parcours sur les voies 341-353 doit dételer lui-même sa locomotive, il assurera ce train contre la dérive en vidant la conduite générale après l'arrêt du train et en posant 2 sabots d'arrêt à la même hauteur sous les roues du premier wagon côté Visp.

R Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2, **sauf** les voies 310, 388, 403, 404, 453, 457, 458, 459, 461, 462, 463, 469, 479, 489, 491, 587, 588, 592, 624, 625, 630, 631, 645, 655, 656, 665, 901, 911, 912, 953, 954 et la plaque tournante.

R Rayon bosse de débranchement voie 645

Rayon	Peut être franchie par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur de rayon est < 300 m.

R Mouvements de manœuvre avec des véhicules répondant au profil OCF O2

Pour les itinéraires de manœuvre suivants sans changement de direction, on peut renoncer à l'information complémentaire au chef-circulation, contrairement au I-30111, chapitre 4.2, chiffre 2.2.

Voie d'origine	Voie de but (ou inversement)
1 – 9	454 - 456, 471 - 478, 511 - 515

R V_{max}

La v_{max} 10 km/h est applicable sur les voies 439, 449 et 499.

Domodossola / Domo 2

ZR Assurer les véhicules garés

Les ETF sont les responsables exclusifs du garage des véhicules et pour les assurer.

Dans ce contexte, des accords spécifiques doivent être signés entre les ETF afin de coordonner les activités relatives au garage (emplacement des sabots d'arrêt, etc.).

Les ETF doivent indiquer à RFI – Circolazione Area Milano [rfi-dci.cami@pec.rfi.it](mailto:rifi-dci.cami@pec.rfi.it) les mesures à prendre ultérieurement pour empêcher la dérive des véhicules garés, en tenant compte d'une pente maximale inférieure à

2,5‰ en direction du nord, dans les voies de garage de Domodossola et Domo 2.

ZR Remisage des locomotives électriques

Quelle que soit la période de l'année, les locomotives électriques doivent être remisées en étant déclenchées et avec les pantographes abaissés (y.c. lors des mesures hivernales).

ZR Signaux de manœuvre de pantographes RFI



Image : *signal avancé d'abaissement*

Signification : les pantographes doivent être abaissés au plus tard au niveau du signal d'abaissement



Image : *signal d'abaissement 3 kV*

Signification : abaisser les pantographes



Image : *signal de relevage de pantographe 3 kV*

Signification : autorisation de relever les pantographes 3 kV

ZR Zone commutable à Domodossola (voie 1)

A Domodossola, la ligne de contact de la voie 1 côté nord, est commutable 3kV/15kV. Un signal lumineux, fixé au bout de la marquise du quai de la voie 1, indique l'état de l'alimentation de la ligne de contact : '3' = 3kV, '15' = 15kV. Si le signal est éteint, il faut prendre contact avec le chef-circulation. Du côté sud, des signaux fixes de manœuvre de pantographes (selon R 300.2 resp. RFI) sont installés. Le signal final d'abaissement (selon R 300.2) placé au sud de la zone commutable n'indique pas l'état de l'alimentation de cette dernière.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

En règle générale, les trains entrant s'arrêtent devant le signal bas de manœuvre RFI (ouvert ou fermé) situé à l'extrémité de chacune des voies côté Milan.

Les trains Regio dont la charge remorquée ne dépasse pas 24 essieux, sont arrêtés de manière à ce que le véhicule moteur se trouve avant la section de protection entre les différents courants de la ligne de contact.

Les ETR 610 (RABe 503) doivent s'arrêter à la hauteur du panneau « point d'arrêt ETR 610 ».



Image : *point d'arrêt ETR 610*

Signification : point d'arrêt pour les trains formés d'ETR 610 (RABe503)

Les trains voyageurs (ETR 610, RABe 503 exceptés) entrant sur les voies 1 - 3 doivent s'arrêter conformément aux panneaux de point d'arrêt RFI.

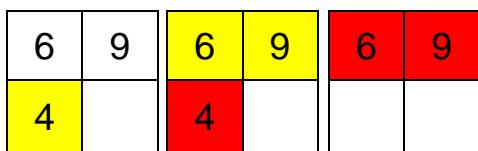


Image : *point d'arrêt*

Signification :

Numéros : nombre de voitures, indiqué dans le sens des aiguilles d'une montre

Fond blanc : numéros qui suivent

Fond jaune : avis d'arrêt

Fond rouge : point d'arrêt

R

Principe

Les mouvements de manœuvre sont effectués selon les normes RFI et exécutés sous la direction du personnel de la gare.

R

v_{max}

La v_{max} 30 km/h est applicable.

R

Ordres d'avancer

Les signaux des agents sont donnés de la manière suivante :

En avant	Mouvements horizontaux avec le drapeau enroulé ou avec une lanterne à feu blanc.
En arrière	Mouvements verticaux avec le drapeau enroulé ou avec une lanterne à feu blanc.
Ralentir	Présentation du drapeau rouge déroulé ou d'une lanterne à feu rouge, jusqu'à ce que la vitesse désirée soit atteinte.
Arrêt	Mouvements verticaux du drapeau rouge déroulé ou d'une lanterne à feu rouge

Remarque : les normes RFI ne comprennent pas d'indication de distance conformément aux PCT.

R

Mouvements de manœuvre de locomotives franchissant la section de protection 15 kV / 3 kV

A Domodossola et Domo 2, fascio Politensione, les systèmes de courant 15 kV und 3 kV sont séparés par des sections de protection.

Le mouvement de manœuvre permettant de franchir la section de protection s'effectue sous la forme d'un lancer, sans employé de manœuvre, aux conditions suivantes :

- assentiment transmis au moyen des signaux de manœuvre bas ou par des signaux à main
- au maximum 2 locomotives accouplées
- la voie à parcourir est libre de tout véhicule
- le mécanicien de locomotive a vérifié l'efficacité du frein à air
- la cabine de conduite desservie se trouve en tête de la course de manœuvre.

Le mouvement de manœuvre doit s'arrêter sitôt après le franchissement de la section de protection. Les courses de manœuvre ultérieures ne peuvent être

effectuées qu'avec la locomotive enclenchée, après contrôle du fonctionnement correct de cette dernière par le mécanicien de locomotive.

Le mouvement de manœuvre peut être exécuté à l'aide d'un autre véhicule moteur, accompagné par un employé de manœuvre, aux conditions suivantes :

1. L'employé de manœuvre avise tous les mécaniciens de locomotive sur les modalités d'exécution du mouvement à effectuer.
2. Tous les véhicules moteurs sont accouplés.
3. Le mouvement de manœuvre s'arrête à proximité de la section de protection, de façon à permettre son franchissement par un (léger) lancer.
4. L'employé de manœuvre dételle les locomotives et ordonne un (léger) lancer.

Le mouvement de manœuvre doit s'arrêter sitôt après le franchissement de la section de protection. Les courses de manœuvre ultérieures ne peuvent être effectuées qu'avec la locomotive enclenchée, après contrôle du fonctionnement correct de cette dernière par le mécanicien de locomotive. Les mouvements de manœuvre sous forme de laisser-couler et de (légers) lancers de véhicules moteurs (locomotives, automotrices, rames automotrices électriques) ne sont autorisés que si ces derniers sont occupés par un mécanicien de locomotive et que les mouvements peuvent s'arrêter à l'aide du frein à air.

Iselle di Trasquera

R Principe de base

Les mouvements de manœuvre sont exécutés selon les PCT, sous la direction d'un chef de manœuvre selon R 300.4.

Le lancer de véhicules est interdit.

Preglia

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

Les trains Regio en provenance de Varzo reçus sur voie 1 et sortant ensuite sur voie 200 (via la diagonale 1a/1b) doivent s'arrêter de manière que le premier véhicule ouvert aux voyageurs se trouve à quai.

R Principe de base

Les mouvements de manœuvre sont exécutés selon les PCT, sous la direction d'un chef de manœuvre selon R 300.4.

Le lancer de véhicules est interdit.

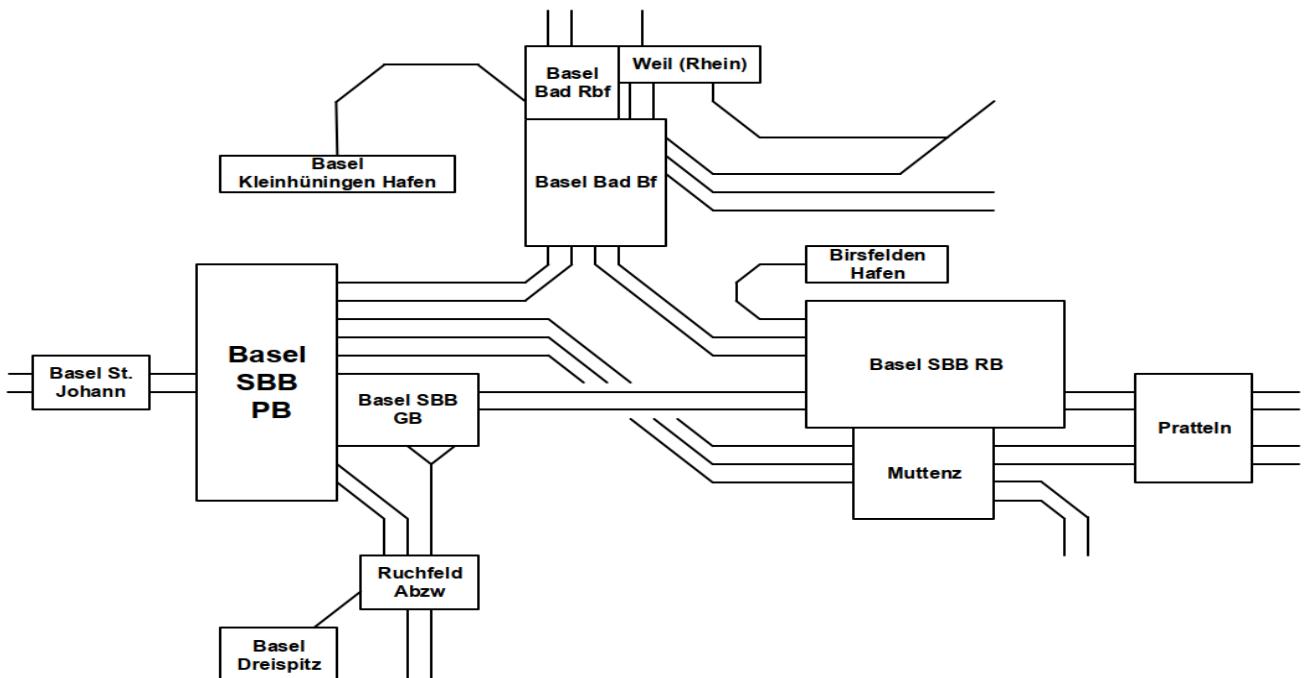
Varzo

R Principe de base

Les mouvements de manœuvre sont exécutés selon les PCT, sous la direction d'un chef de manœuvre selon R 300.4.

Le lancer de véhicules est interdit.

Domaine concerné



Franchissement de signaux d'entrée par des mouvements de manœuvre

Entre Basel SBB PB – GB – via la voie J96 – RB – Muttenz / Pratteln il n'y a pas de pleine voie. Par conséquent, les mouvements de manœuvre sont toujours effectués en tant que mouvements de manœuvre en gare. L'assentiment est donné par le signal nain.

Ligne Basel SBB GB – Basel SBB RB

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Basel SBB GB - RB	Restriction
Itinéraires D91 - 802 - A28 / J96 - A28	Les transports dépassant le gabarit HP (P60/384 – C60/384 – NT50/375) ne sont autorisés qu'en tant que transport exceptionnel (aS) (en raison du grillage du signal D28, km 2.985)

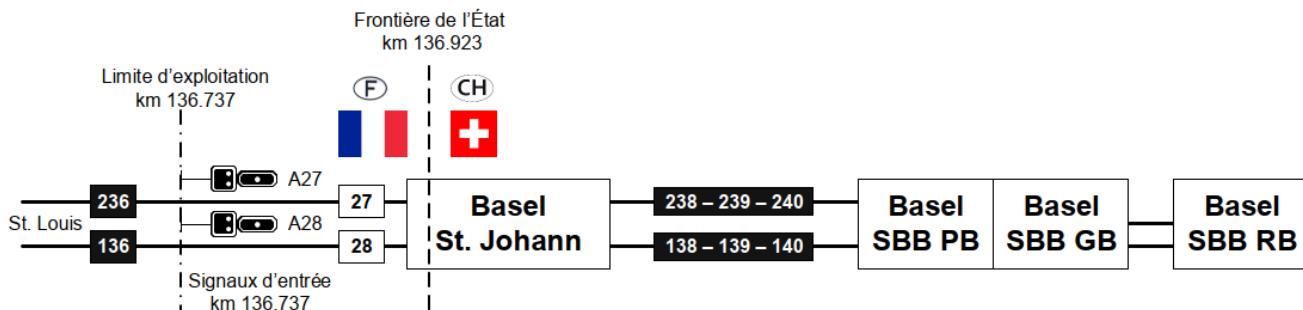
Ligne Basel SBB PB – Basel St. Johann – frontière nationale CH/F

ZR Admission des véhicules

Les véhicules suivants dépassant le profil OCF O1 sont admis sur la ligne Basel SBB PB – Basel St. Johann – frontière nationale CH/F :

- Rames automotrices de type TGV 2N2.

Domaine CH – F



GV Principe

Les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont valables jusqu'aux signaux d'entrée A27/A28 de Basel St. Johann côté St-Louis.

Les prescriptions françaises sont valables dès les signaux d'entrée A27/A28 de Basel St. Johann côté St-Louis.

GV Langues à appliquer

La langue officielle de la région de Basel est l'allemand.

Exception : afin de ne pas prétéritier le trafic de la région de Basel, les mécaniciens de locomotive et les accompagnateurs de trains internationaux de et pour la France peuvent également parler français avec les chefs-circulation de Basel SBB PB / GB / RB. Ils doivent toutefois emporter avec eux individuellement une copie des PCT R 300.1 chiffre 3.1.

GV Moyens de signalisation des véhicules

Sur le parcours entre la limite d'exploitation et Basel SBB PB / GB / RB, on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV Signalisation de la tête des trains

Les trains circulant entre la limite d'exploitation et Basel SBB PB / GB / RB et inversement peuvent également être signalés selon les prescriptions françaises (2 feux blancs au-dessus des tampons).

GV Signalisation de la queue des trains

Les trains circulant entre la limite d'exploitation et Basel SBB PB / GB / RB portent en queue des signaux de queue selon les prescriptions françaises (2 feux rouges).

GV Prescriptions de freinage

Entre la limite d'exploitation et Basel SBB PB / GB / RB et inversement, les prescriptions de freinage suivantes sont applicables, sous la responsabilité des ETF :

- les trains internationaux circulent selon les prescriptions de freinage de l'ETF
- les données spécifiques au pays resp. de l'infrastructure doivent être prises en compte (par ex. tableau des parcours, effort de retenue minimal, rapport de freinage partiel, etc.)
- en cas de modification de la formation d'un train à l'intérieur du champ d'application des PCT, les prescriptions suisses sont applicables.

GV ETCS Level 1 LS : transition

Basel SBB PB – Basel St. Johann :

Commutation dynamique en NTC KVB ou NTC RPS avant le groupe de signaux avancés F*(km 139.950), pour les véhicules équipés du KVB.

Basel St. Johann – Basel SBB PB :

Commutation dynamique en ETCS L1 LS avant le groupe de signaux D de St. Johann.

GV Système du contrôle de la marche des trains KVB à Basel SBB PB

Les signaux suivants sont en outre équipés avec le système de contrôle de la marche des trains français KVB (pas de système de contrôle de la marche des trains « crocodile »). Ces signaux doivent être franchis selon les processus opérationnels pour l'utilisation du KVB en Suisse :

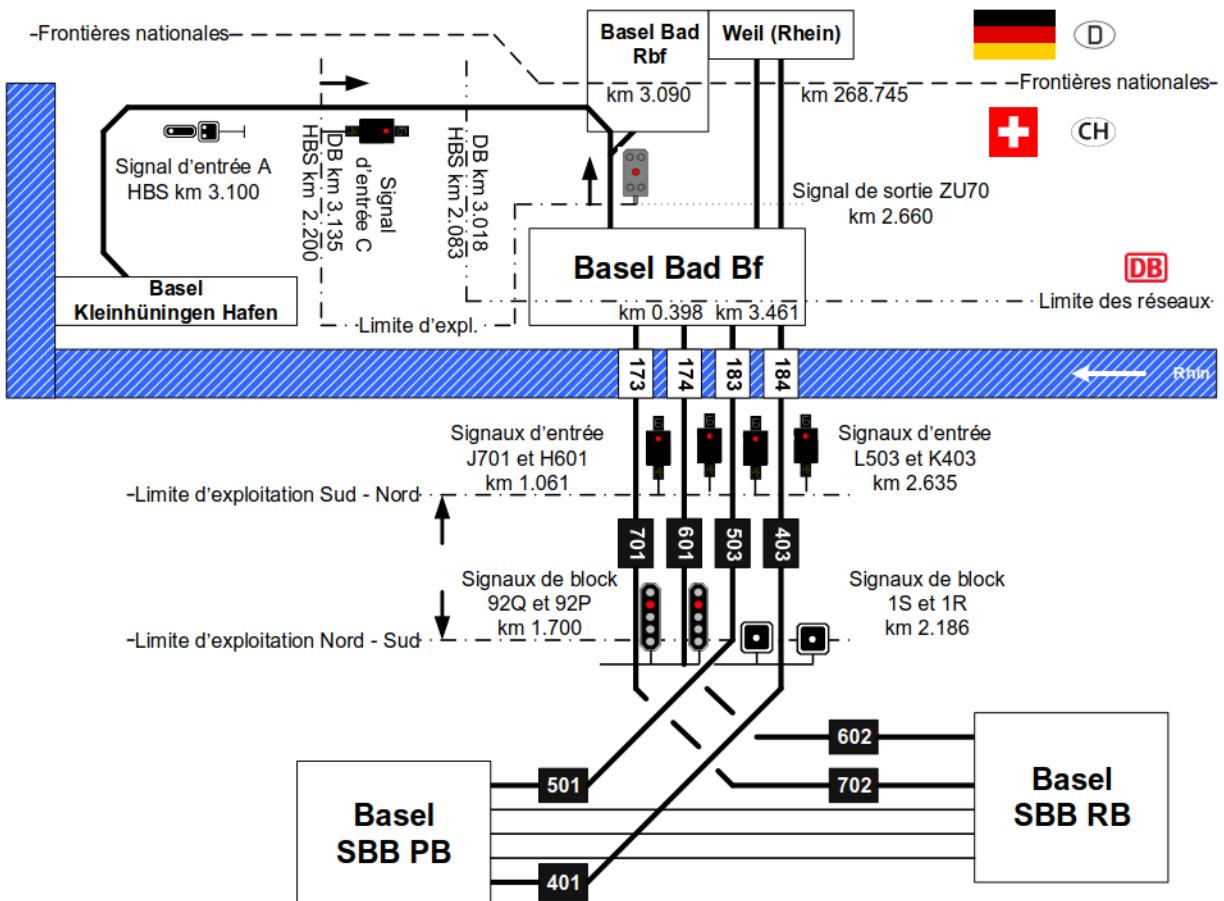
Signal	Emplacement
A12/DH*12, A13/DH*13	Signaux d'entrée en provenance de Basel St. Johann
C31, C33, C35, C45, C46, C47	Signaux de sortie de Basel SBB PB en direction de Basel St. Johann
B18, B19	Signaux de sortie de la ligne marchandises SNCF en direction de Basel St. Johann
B*19, B*28	Signaux avancés de sortie de la ligne marchandises SNCF en direction de Basel St. Johann
H19, H28	Signaux de voie de la ligne marchandises SNCF en direction de Basel SBB GB

Les voies G30, G31, G33 et G35 sont équipées de la protection d'heurtoir avec le KVB.

Pour le trafic entre la France et la Suisse, les changements de systèmes de contrôle de la marche des trains ont lieu à plusieurs endroits à Basel SBB PB (via la ligne marchandises SNCF et via par les voies passant par les halles) ; voir également les manuels d'utilisation particuliers.

En cas de panne du système KVB, les prescriptions selon les PCT « Dérangement aux équipements de sécurité des trains » sont applicables.

Domaine CH – D



Principe

Trains sens Nord – Sud :

- la réglementation DB est valable jusqu'aux signaux principaux CFF 1R, 1S, 92P, 92Q
- les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont valables dès les signaux principaux CFF 1R, 1S, 92P, 92Q.

Trains sens Sud – Nord

- les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont valables jusqu'au signaux d'entrée DB K403, L503, H601, J701
- la réglementation DB est valable dès les signaux d'entrée K403, L503, H601, J701.

Trains Basel Bad Rbf – Basel Kleinhüningen Hafen

- la réglementation DB est valable jusqu'au signal ZU70, en direction de Basel Kleinhüningen Hafen ; ensuite, les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont applicables
- les PCT sont valables jusqu'au signal d'entrée C, en direction de Basel Bad Rbf ; ensuite, la réglementation DB est applicable.

GV Moyens de signalisation des véhicules

Sur le parcours entre la limite d'exploitation et Basel SBB PB / GB / RB, on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV Signalisation de la queue des trains

Entre Basel Kleinhüningen Hafen / Basel Bad Rbf / Weil am Rhein resp. Basel SBB PB/RB, les trains peuvent être équipés de signaux de queue selon les réglementations suisses ou allemandes.

Les trains en provenance d'Allemagne à destination de la Suisse sans arrêt à Basel PB/RB ou Muttenz, doivent être équipés de signaux de queue selon les prescriptions suisses, au plus tard à partir de Basel Bad Bf.

Les trains en provenance de Suisse à destination de l'Allemagne sans arrêt à Basel Bad Bf, Basel Bad Rb ou Weil am Rhein, doivent être équipés de signaux de queue selon la réglementation allemande, à partir de Basel PB/RB ou Muttenz.

Les trains de Basel Kleinhüningen Hafen à destination de la Suisse sans arrêt à Basel PB/RB ou Muttenz doivent être équipés de signaux de queue selon la réglementation suisse, au plus tard à partir de Basel Bad Bf.

GV Prescriptions de freinage

Entre la limite d'exploitation et Basel SBB PB / GB / RB et inversement, les prescriptions de freinage suivantes sont applicables, sous la responsabilité des ETF :

- les trains internationaux circulent selon les prescriptions de freinage de l'ETF
- les données spécifiques au pays, resp. de l'infrastructure doivent être prise en compte (par ex. tableau des parcours, effort de retenue minimal, rapport de freinage partiel etc.)
- En cas de modification de la formation d'un train à l'intérieur du champ d'application des PCT, les prescriptions suisses sont applicables.

GV ETCS Level 1 LS : transition**Domaine CH – D :**

Dans le sens nord-sud, le véhicule commute en ETCS Level 1 LS avant le pont du Rhin (après la limite du réseau, ligne voyageurs km 3.470 / ligne marchandises km 0.435).

Au sud de la limite d'exploitation nord-sud, le véhicule doit toujours être démarré en ETCS Level 1.

Basel Kleinhüningen Hafen :

En direction de Kleinhüningen Hafen, le véhicule commute en ETCS L1 LS avant la limite d'exploitation Sud-Nord, à la hauteur du km HBS 2.057.

En direction de Basel Bad Rbf, le véhicule doit toujours être démarré en ETCS Level 1.

GV Système du contrôle de la marche des trains PZB

En cas de panne du système PZB, les prescriptions selon les PCT « Dérangement aux équipements de sécurité des trains » sont applicables.

GV Transmission d'ordres

La communication d'ordres par l'intermédiaire de la transmission en phonie pour Basel Bad Bf, Basel Bad Rbf et Weil am Rhein est autorisée. Si les mécaniciens de locomotive d'ETF ne sont pas en possession de formulaires d'ordre pré imprimés selon la réglementation DB, ils doivent consigner le texte intégral de l'ordre selon les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) resp. la réglementation DB 408.2411 paragraphe 1, alinéa 3, phrase 2.

Basel Bad Bf

R Mouvements de manœuvre selon la réglementation DB

Tous les mouvements de manœuvre doivent être exécutés selon la réglementation DB, y compris ceux franchissant les signaux de barrage Ls 173II, 174II, 183II et 184II, jusqu'aux signaux d'entrée K403, L503, H601 et J701.

Les mouvements de manœuvre au-delà des signaux d'entrée susmentionnés en direction de la pleine voie sont exécutés selon les PCT.

Aucune voie en direction de Basel SBB PB/RB n'est dotée d'un panneau d'arrêt de manœuvre (signal Ra 10 selon l'ouvrage de référence DB-Ril 301 « Signalbuch »).

Basel Bad Rbf

R Mouvements de manœuvre selon la réglementation DB

Tous les mouvements de manœuvre doivent être exécutés selon la réglementation DB. Les mouvements de manœuvre au-delà du signal d'arrêt manœuvre situé au km 2.892 de même que les mouvements de manœuvre en pleine voie s'effectuent selon les PCT.

Basel Kleinhüningen Hafen

R Rayon bosse de débranchement

Rayon	Peut être franchie par
250 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 250 m.



Véhicules assurés avec des sabots d'arrêt

On peut renoncer à la pose de panneaux de mise en garde pour sabots d'arrêt. Chaque véhicule sur rails garé doit donc être considéré comme étant assuré avec des sabots d'arrêt.

Avant de donner l'ordre d'avancer, le chef de manœuvre doit s'assurer que plus aucun sabot d'arrêt ne se trouve sous les véhicules à déplacer.

Basel SBB GB



Transbordement de marchandises dangereuses sur les voies Z1 et Z18

Le transbordement de marchandises dangereuses au moyen de grue sur pneumatiques n'est autorisé que sur les voies Z1 et Z18.



Sabots d'arrêt

Sur les voies Z1, Z2 et Z18, en raison du profil de rail utilisé, on ne peut utiliser que les sabots d'arrêt verts avec une largeur d'éclisse de 80 mm.

Les sabots d'arrêt verts ne peuvent être utilisés que pour assurer des véhicules. Le lancer et le laisser-couler de véhicules sur des sabots d'arrêt sont interdits sur les voies Z1, Z2 et Z18.



Mouvement de manœuvre en direction d'itinéraire de train

Compte tenu des nécessités d'exploitation, les courses de manœuvre suivantes en direction d'un itinéraire de train établi sont autorisées, en complément au R 300.4 chiffre 2.3.2 :

- si la voie de destination demandée par le chef de manœuvre se trouve après l'itinéraire de train établi et que la course de manœuvre n'est pas exécutée sous la forme d'une pousse non accompagnée

ou

- si les conditions pour l'établissement du parcours sans demande sont remplies et que la voie de destination se trouve avant ou après l'itinéraire de train établi.

De ce fait, le mécanicien de locomotive et le chef de manœuvre doivent s'attendre en tout temps à des circulations de train coupant l'itinéraire demandé.

Basel SBB PB



Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies G18, G19 sont interdites aux TGV.

ZR Profil OCF O2

Les voies A35, A36, A45, A47, G18, G19 sont **interdites** au profil OCF O2, en direction de l'ouest et sous le pont d'Erdbeegraben.

Les TGV 2N2 sont **autorisés** via les voies A35, A36, A45, A47.

Toutes les voies situées à l'est du pont d'Erdbeergraben sont **ouvertes** au profil OCF O2.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

Trains TGV en traction simple en direction de la France	Voie 5	Point d'arrêt à la hauteur du tableau « Sektor D »
---	--------	--

GV Essai du frein

Direction CH : selon description du travail

Direction D : trains voyageurs par le personnel DB
autres trains selon description du travail

Direction F : personnel SNCF

R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Les mouvements de manœuvre en provenance / à destination de Basel SBB PB jusqu'aux/dès les signaux d'entrée DB K403 et L503 circulent selon les PCT R 300.4

R Demande du parcours

Après le dételage de la loc à un train arrivant sur une voie en cul-de-sac, le chef de manœuvre doit demander le parcours pour le mouvement de manœuvre suivant en conduite directe au chef-circulation.

R Annonce du prêt à circuler

Courses de manœuvre en conduite directe de trains navettes terminant leur prestation, de la voie d'entrée G1 – G17, en direction de Basel SBB GB / Vorbahnhof : le mécanicien de locomotive s'annonce prêt au départ à la fin des travaux de (dé-)chargement au chef-circulation.

R Mouvement de manœuvre en direction d'itinéraire de train

Compte tenu des nécessités d'exploitation, les courses de manœuvre suivantes en direction d'un itinéraire de train sont autorisées, en complément au R 300.4 chiffre 2.3.2 :

- si la voie de destination demandée par le chef de manœuvre se trouve après l'itinéraire de train établi et que la course de manœuvre n'est pas exécutée sous la forme d'une pousse non accompagnée

ou

- si les conditions pour l'établissement du parcours sans demande sont remplies et que la voie de destination se trouve avant ou après l'itinéraire de train établi.

De ce fait, le mécanicien et le chef de manœuvre doivent s'attendre en tout temps à des circulations de train coupant l'itinéraire demandé.

Basel SBB RB

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De Pratteln	Voies E3-13	Point d'arrêt de la locomotive : au-delà du frein de voie d'immobilisation Point d'arrêt du premier wagon : de manière qu'au moins un essieu soit dans le frein de voie d'immobilisation
Tous les trains	Voies D61-72	Point d'arrêt de la locomotive : avant l'installation fixe d'essai des freins

R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Les mouvements de manœuvre en provenance / à destination de Basel SBB RB jusqu'aux/dès les signaux d'entrée DB H601 et J701 circulent selon les PCT R 300.4

R Rayon bosse de débranchement

RB 1 bosse de débranchement A62 et A63

Rayon	Peut être franchie par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 300 m

Le franchissement des freins de voie électrodynamiques est interdit pour les Ee 3/3.

RB 2 bosse de débranchement et installation de chariots haleurs E/F

Rayon	Peut être franchie par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 300 m

Le franchissement des freins de voie électrodynamiques est interdit pour les Ee 3/3, les automotrices, les machines de chantier, les Tm III 902-924 et les wagons surbaissés.

Bosse de débranchement secondaire F41

Rayon	Peut être franchie par
333 m	Tous les véhicules, (y.c. SNCF et DB) exceptés ceux munis du signe ou « xxx m » dont la valeur du rayon est < 333 m

R

V_{max}

Les freins de voie secondaires des voies de formation peuvent être franchis à la V_{max} 15 km/h jusqu'à ce que le premier véhicule ait franchi le frein de voie secondaire concerné.

R

Débranchement en direction d'itinéraire de train

Le débranchement sur les voies F01, F02 und F03 est autorisé pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- les sabots à tige sont posés à la hauteur du marquage permanent, 75 m avant la fin de voie
- l'installation de chariots de halage est automatiquement arrêtée si le contact du chariot de halage situé 90 m avant l'extrémité de la voie est franchi.

R

Véhicules assurés à l'aide de sabots d'arrêt

On peut renoncer à la pose de panneaux de mise en garde pour sabots d'arrêt. Chaque véhicule sur rails garé doit donc être considéré comme assuré avec des sabots d'arrêt.

Avant de donner l'ordre d'avancer, le chef de manœuvre doit s'assurer que plus aucun sabot d'arrêt ne se trouve sous les véhicules à déplacer.

R

Mouvement de manœuvre en direction d'itinéraire de train

Compte tenu des nécessités d'exploitation, les courses de manœuvre suivantes en direction d'un itinéraire de train sont autorisées, en complément au R 300.4 chiffre 2.3.2 :

- si la voie de destination demandée par le chef de manœuvre se trouve après l'itinéraire de train établi et que la course de manœuvre n'est pas exécutée sous la forme d'une pousse non accompagnée

ou

- si les conditions pour l'établissement du parcours sans demande sont remplies et que la voie de destination se trouve avant ou après l'itinéraire de train établi.

De ce fait, le mécanicien de locomotive et le chef de manœuvre doivent s'attendre en tout temps à des circulations de train coupant l'itinéraire demandé.

A Basel SBB RB les mouvements de manœuvre en direction d'un itinéraire de train établi selon les prescriptions ci-dessus sont interdits :

(Basel Bad Bf -) 702/602 - A30 - A16

(Basel Bad Bf -) 702/602 - A36 - G93 - G89 - G83 - G75 - G55 - F35
(Basel SBB GB -) 802 - A28 - A43 - G89 - G83 - G75 - G55 - F35
(Basel SBB GB -) 802/902 - A41 - G91 - G80 - G60 - F40
(Basel SBB GB -) 902 - A29 - A32 - A02 - L05 - B03
(Basel SBB GB -) 902 - A29 - A32 - A01
(Basel SBB GB -) 902 - A29 - A32 - A15
(Pratteln -) 316 - D80 - D61 - B52 - B02
(Pratteln -) P01/P03 - E02 - E32 - E20 - T30 - F40
(Pratteln -) P01/P03 - E03
(Pratteln -) P01/P03 - E08
(Pratteln -) P01/P03 - E09
(Pratteln -) P01/P03 - E11
(Pratteln -) P01/P03 - E44 - E14
(Pratteln -) P01/P03 - E45 - E15 - E25 - F65 - F35
Dès le signal T86 - 336 (- Pratteln)
Dès le signal T90 - 316 (- Pratteln)

Motif : la v_{max} de l'itinéraire de train établi est supérieure à 40 km/h.

R

Assurer les véhicules contre la dérive

Faisceau A :

Les trains arrivants sur les voies A1–A13 et dont les wagons seront triés à Basel RB par le personnel I-FUB-BF doivent, après l'arrêt, être assurés contre la dérive par l'ouverture du robinet de frein et la pose de 2 sabots d'arrêt à même hauteur, sous les roues du wagon situé le plus à l'ouest (direction Basel). Une fois les mesures précitées effectuées, elles seront de plus confirmées au chef-circulation ouest par téléphone (051 225 03 62). Si, par suite de leurs caractéristiques techniques, des véhicules ferroviaires (par ex. machines de chantier, locomotive remorquée) garés ne peuvent pas être assurés contre la dérive à l'endroit prévu par des sabots d'arrêt, ou si le wagon se trouvant le plus à l'ouest du faisceau est garé sur les aiguilles, les mesures prises conformément aux PCT pour éviter les dérives sont à indiquer au chef-circulation ouest (051 225 03 62). Pour tous les autres trains sur les voies A1–A13, le chef-circulation ouest (051 225 03 62) sera avisé, lorsque les mesures de sécurité selon les PCT et pour une pente de 0 à 5 % auront été effectuées.

Le principe suivant est applicable : celui qui dételle la locomotive a la responsabilité d'assurer la charge.

Faisceau B (formation) :

Les véhicules sont assurés selon les PCT R 300.4, dispositions complémentaires pour le débranchement, protéger.

Voie B6 : Les véhicules doivent être assurés conformément aux PCT, pour une déclivité de 0 à 5 % (pente en direction de Pratteln).

Faisceau C :

Les véhicules sont assurés au moyen d'un sabot d'arrêt et de deux freins d'immobilisation.

Faisceau D (départ) :

Les véhicules reliés à l'installation fixe des freins par du personnel instruit à cet effet et sont assurés par deux sabots d'arrêt comme suit :

- en tête du train aux deux premiers wagons possibles, un sabot d'arrêt par wagon (pente en direction de Basel).

Les GI/ETF sont responsables de fournir la preuve de l'instruction donnée à l'installation fixe des freins.

Si la fonctionnalité de l'installation fixe des freins n'est pas garantie, les véhicules doivent être assurés conformément aux PCT, pour une déclivité de 0 à 5 % (pente en direction Basel).

Voie D 88 : Les véhicules doivent être assurés conformément aux PCT pour une déclivité de 31 % (pente en direction de Basel).

Faisceau E :

Les trains sur les voies E 03 – E 13 doivent être assurés contre la dérive à l'aide des freins de voie d'immobilisation. L'utilisation des freins de voie d'immobilisation est réservée au personnel instruit. Les GI/ETF sont responsables de prouver l'instruction correspondante. Les trains se trouvant sur les autres voies du faisceau E sont à assurer avec un effort de retenue minimal calculé pour une pente de 11 %.

Faisceau F (formation) :

Les véhicules sont assurés selon les PCT R 300.4, dispositions complémentaires pour le débranchement, protéger.

Voie F 41 (dos d'âne secondaire) direction Basel : les véhicules sont assurés selon les PCT et pour une pente de 6 %.

Voie F 41 (dos d'âne secondaire) direction Pratteln : les véhicules sont assurés selon les PCT et pour une pente de 33 %.

Faisceau G (départ) :

Les véhicules reliés à l'installation fixe des freins par du personnel instruit à cet effet et sont assurés par deux sabots d'arrêt comme suit :

- en tête du train aux deux premiers wagons possibles, un sabot d'arrêt par wagon (pente en direction de Pratteln).

Les GI/ETF sont responsables de fournir la preuve de l'instruction donnée à l'installation fixe des freins.

Si la fonctionnalité de l'installation fixe des freins n'est pas garantie, les véhicules doivent être assurés conformément aux PCT, pour une déclivité de 8 % (pente en direction de Pratteln).

Faisceau J :

Les véhicules sont assurés au moyen d'un sabot d'arrêt et de deux freins d'immobilisation.

Faisceau R :

Les véhicules sont assurés au moyen d'un sabot d'arrêt et de deux freins d'im-mobilisation.

Basel St. Johann**R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre**

Dès Basel St Johann, sur la pleine voie en direction de St-Louis, les mouvements de manœuvre en pleine voie ne sont en principe pas autorisés à circuler. En cas d'incident exceptionnel sur le tronçon (par exemple pour dépanner un train en détresse), les mouvements de manœuvre en pleine voie sont à exécuter selon les prescriptions françaises. Pour ce faire, le chef-circulation CFF doit utiliser une Fiche SNCF.

Birsfelden Hafen**R Rayon bosse de débranchement**

Rayon	Peut être franchie par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 300 m

R Véhicules assurés avec des sabots d'arrêt

On peut renoncer à la pose de panneaux de mise en garde pour sabots d'arrêt.

Chaque véhicule sur rails garé doit donc être considéré comme assuré avec des sabots d'arrêt.

Avant de donner l'ordre d'avancer, le chef de manœuvre doit s'assurer que plus aucun sabot d'arrêt ne se trouve sous les véhicules à déplacer.

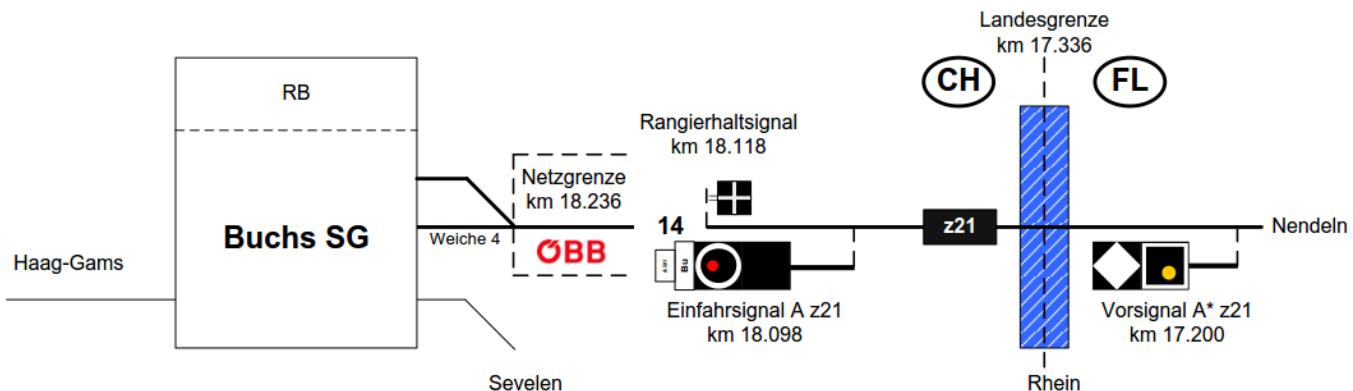
Pratteln**Z Dérogations au point d'arrêt usuel**

De Basel	Voies en cul-de-sac 460/470	Arrêt avant le dernier signal nain 460A
----------	-----------------------------	---

R Rail de mesure dynamique sur voie 460

Lors de pesages étendus sur la voie 460, une check-list circulation doit être utilisée pour donner l'assentiment pour franchissement du signal nain 460A présentant l'image d'arrêt. (Cause : ne possède pas les équipements nécessaires pour l'établissement d'itinéraires de manœuvre de et pour la voie 470).

Bereich



Buchs SG

GV Grundsatz

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

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

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

Bei Unterhalt auf dem ÖBB Gleis 14 innerhalb der Netzgrenze bis Weiche 4 durch ÖBB-Personal sichert der Fahrdienstleiter in Buchs SG gemäss den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 (Abkürzung ÖBB-RW 30.01) "gefährdete Rotte im Bahnhof".

GV Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)

Auf dem Gleis z21 zwischen Landesgrenze km 17.336 bis Buchs SG wird das Ereignismanagement durch die SBB wahrgenommen, ab der Landesgrenze in Richtung Österreich durch die ÖBB-Infrastruktur AG.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

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

GV Besetzschilder

Es gelten die FDV.

GV Bremsvorschriften

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

- Die internationalen Züge verkehren gemäss den Bremsvorschriften der EVU

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

GV Zollkontrolle

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

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

GV Verfahren bei Störungen an *Halt* zeigenden Signalen

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

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

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

- Bei der Einfahrt ab dem Einfahrtsignal A z21
- Bei der Ausfahrt bis zum Einfahrtsignal A z21 der Gegenrichtung

GV ETCS Level 1 LS: Transition

(Feldkirch) – Buchs SG – Sargans / St. Margrethen:

In Buchs SG muss vor der Weiterfahrt Richtung CH eine statische Transition von ETCS Level NTC PZB nach ETCS Level 1 durchgeführt werden.

Buchs SG – (Feldkirch):

In Buchs SG muss vor der Weiterfahrt Richtung A eine statische Transition von ETCS Level 1 nach ETCS Level NTC PZB durchgeführt werden.

Z Vorbeifahrt an *Halt* zeigenden Hauptsignalen

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

Für Einfahrten von Haag nach Buchs RB endigt die Fahrstrasse beim Signal H153. Der Lokführer fährt nach Zustimmung am Zwergsignal als Rangierfahrt nach Buchs RB weiter.

Z**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 Rangierfahrt bis zum Ausfahrtsignal J153.

R**Profil EBV O2**

Gleise 813, 814, 921 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R**Radius Ablaufberg**

Radius	darf befahren werden von
300 m	alle Fahrzeuge ausser solche mit Zeichen  oder «  xxx m» dessen Minestradius < 300 m beträgt

R**Ablaufbetrieb gegen Zugfahrstrasse**

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeit und unter den nachfolgenden aufgeführten Bedingungen, ist der Ablaufbetrieb in die Gleise 101-108/201-208 erlaubt, ohne dass der Lokführer und der Rangierleiter durch den Fahrdienstleiter verständigt werden, wenn der Ablauf:

- in ein besetztes Richtungsgleis führt, wo abgestellte Wagen ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert sind
- in ein leeres Richtungsgleis führt
- spätestens 200m vor dem Zwergsignal endet und mit bedienter Handbremse ausgeführt oder mit zwei Hemmschuhen aufgehalten wird und nach dem Stillstand ordnungsgemäss gegen Entlaufen gesichert wird.

R**Sichern der abgestellten Fahrzeuge****In allen Gleisen, ausgenommen Wannengleise Gleise 101-108, 201-208**

Werden Fahrzeuge länger als 30 Minuten abgestellt, sind diese gemäss FDV für eine Neigung von 00 bis 05 % zu sichern.

In den Wannengleisen Gleise 101-108 und 201-208

Die Gleise 101-108 und 201-208 sind Wannengleise. Die Bestimmungen des I-30111 Kapitel 4.1 (Sichern von Fahrzeugen in Wannengleisen) gelten mit folgenden Bedingungen:

Die Fahrzeuge sind grundsätzlich am tiefsten Punkt des Wannengleises abzustellen (tiefster Punkt befindet sich in der Mitte der Wannengleise). Zusätzlich sind ankommende Züge bis 100 Meter gegen das Entlaufen zu sichern. Es sind möglichst Feststellbremsen zu verwenden. Fehlen solche, sind Hemm-

schuhe zu legen (beidseitige Kennzeichnung mit Hemmschuhwarntafeln). Begründung: Umwelteinflüsse wie starker Föhn, Sturm, Gewitter etc. können zum Entlaufen von einzelnen ungesicherten Fahrzeugen führen.

In allen Gleisen während dem Ablaufbetrieb

Die Sicherung der Fahrzeuge, in allen Gleisen in welche Abläufe vorgesehen sind, geschieht gemäss FDV R 300.4, Ergänzende Bestimmungen für den Ablaufbetrieb, Sichern.

Die ortsfesten Bremsanlagen sind gemäss örtlicher Anweisung zu benutzen.

R

V_{max}

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

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

R

Ablaufbetrieb: Ausführungsbestimmungen

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

Ein manuell oder automatisch ausgelöster HALT bewirkt:

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

Nach der Auslösung HALT ist der Ablaufbetrieb sofort zu stoppen.

Es darf kein Ablaufbetrieb ohne Blinklicht erfolgen.

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

«Halt» kann ausgelöst werden:

- manuell durch den Fahrdienstleiter mit dem roten Schaltknopf AB-HALT auf dem ABAS (MSR32) oder der Funktionstaste F5 bzw. F8 auf der Tastatur (MSR32)
- manuell durch einen Mitarbeiter mit den HALT-Tasten neben dem Ablaufberggleis 855 (mit «drehen» muss diese danach wieder entriegelt werden)
- automatisch bei:
 - Kuppelfehlern
 - Falschläufern
 - Wagen mit Ablaufbergverbot in der Zerlegung
 - Wagenstillstand in der Verteilzone
 - Störungen

Der Ablaufbetrieb darf erst wieder eingeschaltet werden nach:

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



Ablaufberg: Ablauf mit bedienter Handbremse

Die Handbremse darf erst nach dem Verlassen der Gleisbremse benutzt werden, ansonsten berechnet die Bremsensteuerung falsche Bremsdaten. Dadurch wird der Ablauf zu wenig oder gar nicht gebremst.



Ablaufberg: mehrere Abläufe nacheinander ins gleiche Gleis

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

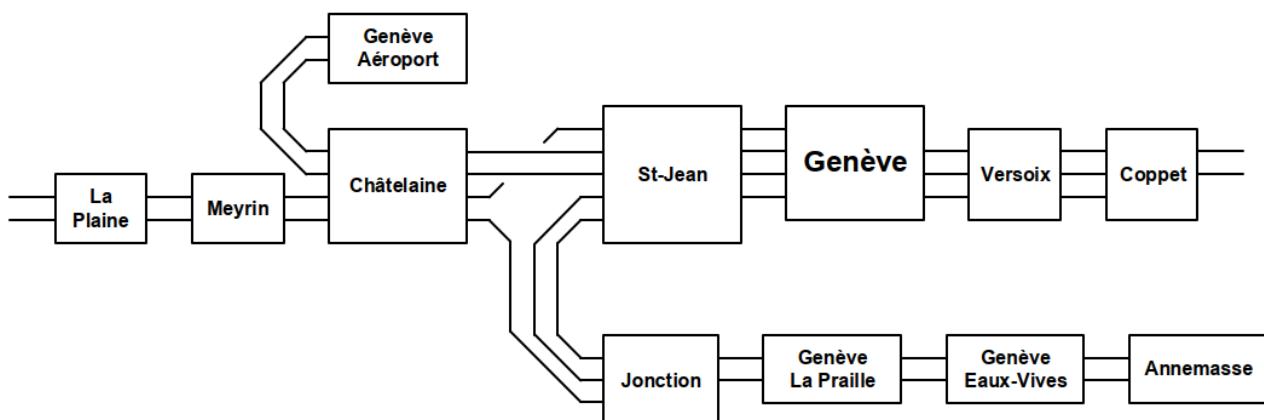
Die Bestimmungen sind in der
I-FUB 03/20 zu finden

Grund:
Anpassungen während der Umbauphase.

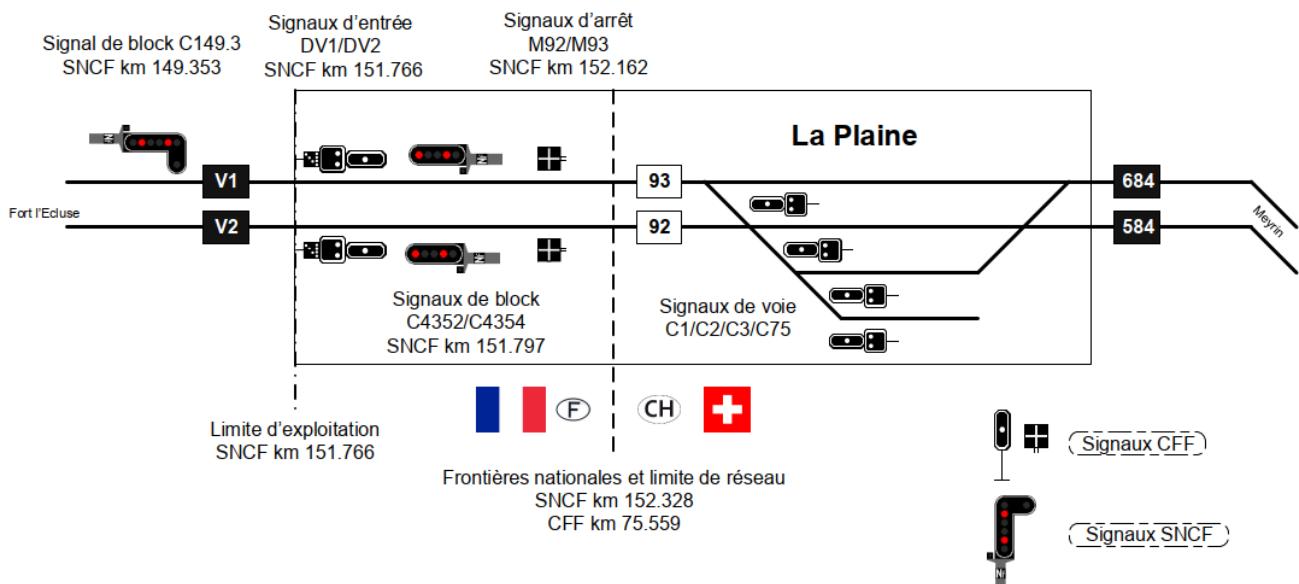
Les dispositions se trouvent dans la I-FUB
04/21.

Motif :
adaptations durant la phase des travaux
de transformation.

Domaine concerné



Domaine CH – F : La Plaine



GV Principe

Les prescriptions suisses sont applicables dès les signaux d'entrée DV1 et DV2 - de type L suisse - de La Plaine, au km SNCF 151.766.

GV Signalisation de la tête des trains

Les trains circulant entre la limite d'exploitation et Genève / Genève-La Praille et inversement peuvent également être signalés selon les prescriptions francaises (2 feux blancs au-dessus des tampons).

GV Signalisation de la queue des trains

Les trains circulant entre la limite d'exploitation et Genève / Genève-La Praille portent en queue des signaux de queue selon les prescriptions françaises (2 feux rouges).

GV Moyens de signalisation des véhicules

Entre la limite d'exploitation et Genève / Genève-La Praille on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV Préannonce et saisie des données des trains

Tous les trains marchandises en provenance de France doivent être précédés d'une annonce CIS BM1 ou BM7. Sans annonce CIS-BM1, CIS-BM7 ou autorisation de la Gestion du réseau CFF, le train doit rester sur territoire français.

GV ETCS Level 1 LS : transition**Fort l'Ecluse (F) – La Plaine :**

Commutation dynamique en ETCS L1 LS avant les signaux d'entrée DV1/DV2 de la gare de La Plaine (km 151.275).

La Plaine - Fort l'Ecluse (F) :

Commutation dynamique en Level NTC KVB avant les signaux d'arrêt manœuvre M92/M93 de La Plaine (km 152.285).

GV Système du contrôle de la marche des trains KVB

En cas de panne du système KVB ou Crocodile, les directives selon les PCT « Dérangement aux équipements de sécurité des trains » sont applicables.

GV Management des événements

En gare de La Plaine, la gestion des événements est assurée comme suit :

- du km SNCF 152.328 / CFF 75.559 (frontière nationale) jusqu'au km, 151.766 (signaux DV 1 et DV 2) en direction de Fort l'Ecluse : par la SNCF
- du km SNCF 152.328 / CFF 75.559 (frontière nationale) en direction de Genève : par les CFF.

Lorsqu'un train est en panne à cheval à la limite des deux réglementations (Km 151.766) les principes suivants sont applicables :

Fourniture du secours

La réglementation appliquée pour l'acheminement de l'engin moteur ou du train de secours est celle du côté d'où provient l'engin moteur ou le train de secours.

Dépanner un train en détresse

La réglementation appliquée est celle du côté vers lequel le train en détresse est évacué.

GV Prescriptions de freinage

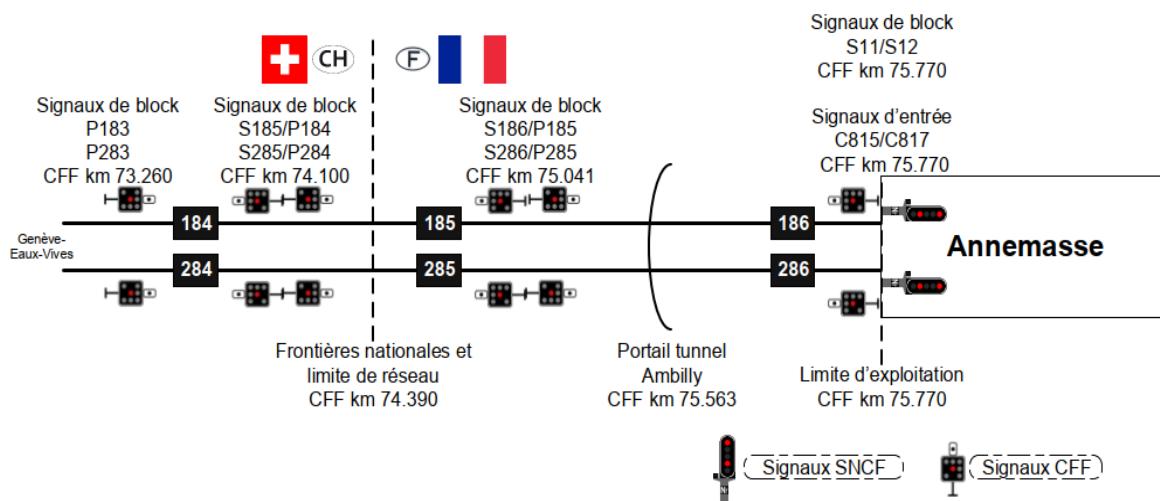
Entre la limite d'exploitation et Genève / Genève-La Praille et inversement, les prescriptions de freinage suivantes sont applicables, sous la responsabilité des ETF :

- les trains internationaux circulent selon les prescriptions de freinage de l'ETF
- les données spécifiques au pays resp. de l'infrastructure doivent être prises en compte (par ex. tableau des parcours, effort de retenue minimal, rapport de freinage partiel)
- en cas de modification de la formation d'un train à l'intérieur du champ d'application des PCT, les prescriptions suisses sont applicables.

GV Dispositions douanières

Pour les trains sans arrêt prévu entre la frontière et Genève, l'embarquement ou le débarquement de voyageurs est interdit en dehors de la gare de Genève. En cas de transbordement impératif, il faut l'autorisation des services de douane et de police de Suisse et de France. La demande d'autorisation est formulée par le CE Ouest.

Domaine CH – F : Genève-La Praille – Annemasse



GV Principes

Les prescriptions suisses (PCT) sont applicables dès les signaux S11 et S12 de type L resp. jusqu'aux signaux d'entrée C815 et C817 de type français d'Annemasse (km CFF 75.770).

GV Signalisation de la tête des trains

Les trains circulant entre la limite d'exploitation et Genève et inversement peuvent également être signalés selon les prescriptions françaises (2 feux blancs au-dessus des tampons).

GV Signalisation de la queue des trains

Les trains circulant entre la limite d'exploitation et Genève portent en queue des signaux de queue selon les prescriptions françaises (2 feux rouges).

GV Moyen de signalisation des véhicules

Sur le parcours entre la limite d'exploitation et Genève, on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV Préannonce et saisie des données des trains

Tous les trains marchandises en provenance de France doivent être précédés d'une annonce CIS-BM1 ou BM7. Sans annonce CIS-BM1, CIS-BM7 ou autorisation de la Gestion du réseau CFF, le train doit rester sur territoire français.

GV ETCS Level 1 LS : transition

Genève Eaux-Vives – Annemasse :

Commutation dynamique en NTC KVB ou NTC RPS à la hauteur de la frontière nationale (km 74.666), pour les véhicules équipés du KVB.

Annemasse – Genève Eaux-Vives :

Commutation dynamique en ETCS Level 1 LS après les signaux de voie de la gare d'Annemasse (km 75.900).

GV Signaux SNCF

Quelques signaux SNCF sont implantés entre la frontière nationale et la limite d'exploitation :

Images et significations des signaux, comportement		
	Image Signification	<i>Pancarte Z</i> début de la zone de limitation permanente de vitesse La pancarte Z est précédée d'un signal avancé pour réduction de vitesse selon PCT R 300.2, chiffre 2.3
	Image Signification	<i>Pancarte R</i> fin de la zone de limitation permanente de vitesse
	Image Signification	<i>Indicateur de distance (mirliton)</i> repérage des signaux à visibilité réduite C815 resp. C817 ; les indicateurs sont implantés 100 m avant ces signaux

GV Management des événements

En pleine voie, la gestion des événements est assurée comme suit :

- la limite entre les deux prescriptions (km CFF 75.770) est également applicable pour la gestion des événements
- lorsqu'un train est en panne à cheval à la limite des deux réglementations (km 75.770) les principes suivants sont applicables :

Fourniture du secours

La réglementation appliquée pour l'acheminement de l'engin moteur ou du train de secours est celle du côté d'où provient l'engin moteur ou le train de secours.

Dépanner un train en détresse

La réglementation appliquée est celle du côté vers lequel le train en détresse est évacué.

Evacuation d'un train

Dans la zone délimitée par les signaux P183 / P283 resp. S12 / S11, le mécanicien de locomotive déverrouille selon les possibilités les portes de chaque côté de son convoi en cas de processus d'évacuation.

Auto-sauvetage tunnel

Equipement pour l'auto-sauvetage contrairement à l'équipement de base selon I-30111 :

- aucun téléphone fixe
- équipé du dispositif automatique de mise à terre (AEE).

Prescriptions de freinage

Entre la limite d'exploitation et Genève-La-Praille et inversement, les prescriptions de freinage suivantes sont applicables, sous la responsabilité des ETF :

- les trains internationaux circulent selon les prescriptions de freinage de l'ETF
- les données spécifiques au pays resp. de l'infrastructure doivent être prises en compte (par ex. tableau des parcours, effort de retenue minimal, rapport de freinage partiel, etc.)
- en cas de modification de la formation d'un train à l'intérieur du champ d'application des PCT, les prescriptions suisses sont applicables.

Tronçon Genève-La Praille (exclu) - Annemasse

Restrictions à la circulation de véhicules

Interdit pour :

- les wagons avec matières dangereuses
- les transports exceptionnels.

Les véhicules thermiques ne sont autorisés que pour :

- les services d'entretien et d'intervention
- les courses d'essai et de mesures mandatées par l'infrastructure.

Les trains de marchandises ne sont autorisés qu'en cas d'interruption de longue durée du tronçon entre Annemasse et Bellegarde.

Châtelaine

Z Restrictions à la circulation de véhicules

Les itinéraires comprenant un changement de tension de la ligne de contact (signalés au moyen de signaux de changement de tension) sont autorisés uniquement avec des véhicules capables d'effectuer un changement de tension dynamique et circulant exclusivement avec le contrôle de la marche des trains suisse.

Coppet

Fdl Commutation des modes d'exploitation

La commutation des modes d'exploitation $v_{réduite} \rightarrow v_{max}$ n'est permise qu'en l'absence de mouvement de manœuvre ou de véhicules garés dans la zone d'action. De même, aucun convoi ne peut circuler à l'aide d'un signal auxiliaire ou de la procédure franchissement de signaux présentant l'image arrêt.

Genève

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Voies A 06 et A 07 : les sorties de trains en direction de Lausanne sont interdites pour les véhicules équipés du système français KVB de contrôle de la marche des trains restant enclenché en permanence.

ZR Profil OCF O2

La voie A 05 est interdite pour le profil OCF O2.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

Trains voyageurs de Lausanne	Voie 2	Pour les trains d'une longueur égale ou supérieure à 400 m : point d'arrêt à l'extrémité du quai.
------------------------------	--------	---

Z Autorisations de départ dans les cas spéciaux

Les trains partant des voies B 6 - B 50 ainsi que des faisceaux D, P, F et les voies 410 – 412 reçoivent l'autorisation de départ par GSM-R.

Z Trains en transit CH-F-CH : abaissement des pantographes

Les mécaniciens de locomotive des trains à traction électrique, de et pour la France en transit à Genève et sans échange de véhicule moteur doivent, dès leur arrêt à quai, abaisser les pantographes et prendre contact avec le chef-circulation.

R Profil OCF O2

Les voies suivantes sont ouvertes au profil OCF O2 :

- tout le faisceau B

- tout le faisceau C
- voie D 02
- voie D 05, sauf dès l'extérieur de la halle en direction de la plaque tournante
- voies D 06, D 11 – D 15 et D 28 (mais AV 151 interdit !)
- voies F 01 – F 10
- voies H 1 – H 7, H 19
- voies 410, 411, 412.

Genève-Aéroport

Z Bulletin de freinage

Pour les trains ayant leur terminus à Genève, la longueur du train et le poids de la charge remorquée ne sont pas annoncées au mécanicien de locomotive. L'accompagnateur de train veille à ce que la charge remorquée et le rapport de freinage ne changent pas.

L'annonce reste obligatoire lorsque :

- la v_{max} ou la catégorie du train est modifiée
- la locomotive est échangée ou une loc. supplémentaire est mise en tête.

R Profil OCF O2

La voie 91 est ouverte au profil OCF O2.

Genève La Praille

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Tous les itinéraires comprenant un changement de tension de la ligne de contact (signalés au moyen de signaux de changement de tension) sont autorisés pour des véhicules capables d'effectuer un changement de tension dynamique et circulant avec le contrôle de la marche des trains suisse et français. Exception : les itinéraires de la voie 272 pour les voies 61 et 62 et inversement, où seuls les véhicules avec le contrôle de la marche des trains suisse sont autorisés.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

Trains marchandises transportant des matières dangereuses	Voies 5 – 7, 10 – 13 et 19 – 24	Dans les 2 heures précédent, pendant et jusqu'à 1 heure après une manifestation publique au Stade de La Praille ou entre le samedi à 12h30 et le lundi à 04h00 : un arrêt avant le point d'arrêt usuel sera ordonné, y compris signe de la main à l'orée de la « zone d'exclusion »
---	---------------------------------	---

R Profil OCF O2

La voie 716 est ouverte au profil OCF O2.

R Rayon bosse de débranchement voie 514

Rayon	Peut être franchie par
800 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 800 m.

R Restrictions concernant les mouvements de manœuvre et le stationnement de certains wagons de marchandises dangereuses

Remarques préliminaires

Sont concernés par ces restrictions les wagons portant les panneaux de signalisation orange avec les numéros ONU ci-après :

- wagons d'essence : UN 1203
- wagons de substances représentatives du chlore : 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.
- wagons de substances représentatives du propane : 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.

La « zone d'exclusion » est définie par une aire de 200 mètres à partir de la limite du stade. Sur le terrain, elle est délimitée d'un côté par les jougs portant les numéros de voies situés au km 64.897, couvrant les voies 1 à 24 et 432 à 442 et de l'autre côté, par le pont de l'autoroute situé au km 65.558.

Pendant les manifestations ouvertes au public se déroulant au stade de Genève ainsi que 2 heures avant et 1 heure après, il faut :

- cesser tout mouvement de manœuvre de wagons de substances représentatives du chlore
- s'assurer que les wagons d'essence ou de substances représentatives du chlore resp. du propane ne se trouvent pas à l'intérieur de la « zone d'exclusion »

- surveiller en permanence par du personnel qualifié tout wagon d'essence ou de substances représentatives du chlore resp. du propane resté bloqué pour des raisons techniques dans la « zone d'exclusion ».

Du samedi à 12h30 au lundi à 4h00, il faut cesser :

- tout mouvement de manœuvre de wagons de substances représentatives du chlore ou du propane
- tout tri de wagons d'essence.

Exceptions en cas de besoin :

- la manœuvre y c. celle des wagons d'essence peut être prolongée le samedi jusqu'à 15h30, 10 fois/an
- en plus, 10 fois/an les trains complets d'essence arrivants peuvent être expédiés entre le samedi à 12h30 et le lundi à 4h00.

R**V_{max}**

La V_{max} 10 km/h est applicable sur l'aiguille 263 et la voie 620.

Genève-Sécheron

Z**Point d'arrêt Genève-Sécheron**

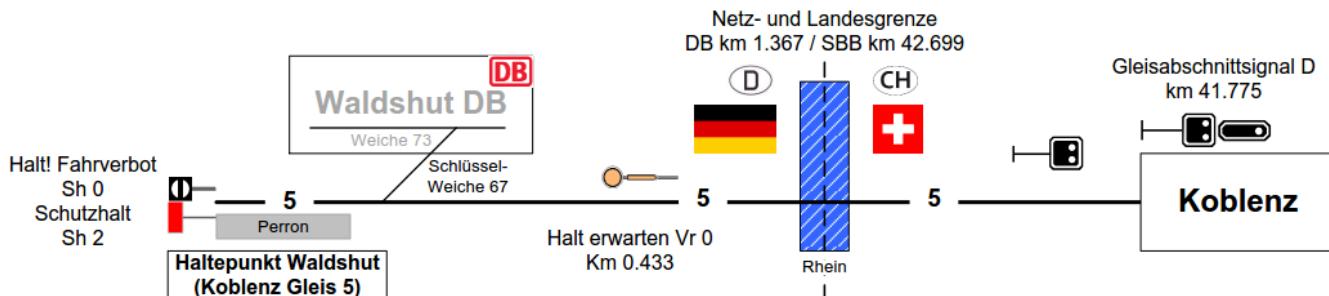
Les mêmes dispositions que pour un départ depuis une halte sont à appliquer.

Jonction

ZR**Profil OCF O2**

La voie J 11 est interdite au profil OCF O2.

Bereich



Koblenz

GV Grundsatz

In Koblenz Gleis 5 gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV), ausgenommen ist die Signalisierung auf deutschem Gebiet.

In Koblenz Gleis 5 zwischen Landesgrenze km 42.699 bis Haltepunkt Waldshut gilt für die Signalisierung das Signalbuch Richtlinie 301 der DB Netz AG mit folgenden Spezialitäten:

- 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.

Die operative Betriebsführung von Gleis 5 obliegt der SBB AG.

GV Ereignismanagement

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.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

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

ZR Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge in Koblenz Gleis 5

Zugelassen sind:

- RABe 520 000-016
- 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 18t	Höchstzulässige Meterlast 5,0 t/m
---------	------------------------------------	--------------------------------------

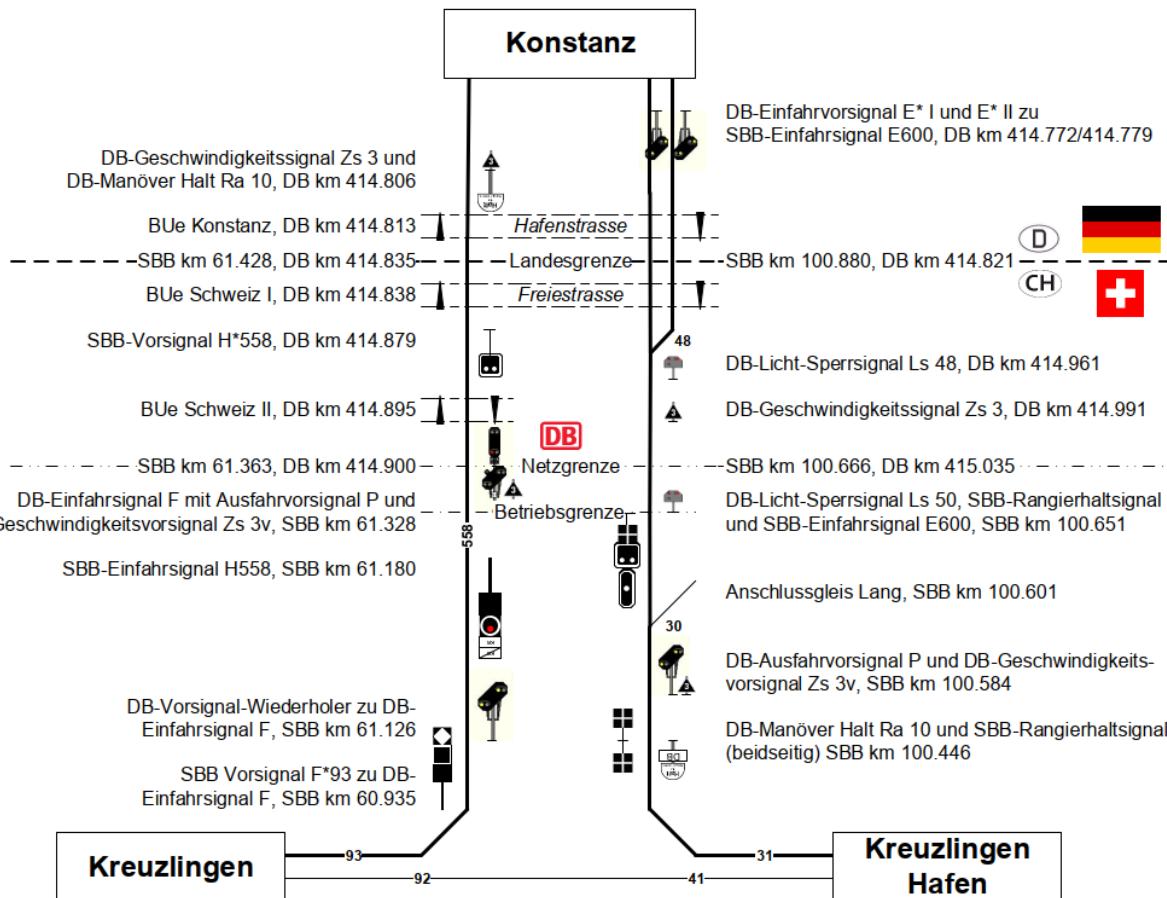
Z Haltepunkt Waldshut

Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

R Profil EBV O2

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

Bereich



Konstanz

GV Grundsatz

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

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

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

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

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

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

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

Das DB-Rangierhaltsignal Ra 10 mit Zusatztafel „DB“ (SBB km 100.446) gilt nur für Rangierfahrten aus Richtung Konstanz mit DB-Lokführer gemäss Regelwerk der DB Netz. Für eine allfällige notwendige Vorbeifahrt an diesem Signal erteilt der Fahrdienstleiter Konstanz einen Befehl gemäss Regelwerk der DB Netz.

Für Rangierfahrten mit SBB-Lokführer gilt das SBB-Rangierhaltsignal am SBB-Einfahrtsignal E600 (SBB km 100.651) bzw. bei SBB km 100.446 gemäss FDV. Für eine allfällig notwendige Vorbeifahrt an diesen Signalen erteilt der Fahrdienstleiter SBB die Zustimmung gemäss FDV.

GV Ereignismanagement

Zwischen der Landesgrenze und den Einfahrtsignalen E 600 bzw. F wird das Ereignismanagement durch die DB Netz AG wahrgenommen.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

Zwischen der Betriebsgrenze und Kreuzlingen / Kreuzlingen Hafen kann auf das zusätzliche Mitführen der schweizerischen Signalmittel verzichtet werden.

GV Signalisation Zugschluss

Die Züge zwischen Konstanz und Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen und umgekehrt führen Zugschlusssignale gemäss FDV.

GV Bremsvorschriften

Zwischen der Betriebsgrenze und Kreuzlingen / Kreuzlingen Hafen und umgekehrt gelten, in der Verantwortung der EVU, die nachfolgenden Vorschriften:

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

GV Örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen Bahnhof Konstanz

Von v_{max} 40 km/h abweichende Einfahrgeschwindigkeiten werden durch Geschwindigkeitsanzeiger Zs 3v bzw. Zs 3 signalisiert.

GV Zugfahrten ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals

Im Störungsfall erfolgt die Zustimmung des Fahrdienstleiters Konstanz zur Vorbeifahrt am *Halt* zeigenden Ausfahrtsignal für Züge in Fahrtrichtung nach Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen mit *Befehl 1* gemäss FDV.

GV Sicherung Bahnübergangsanlagen

Im Störungsfall erfolgt der Auftrag des Fahrdienstleiters Konstanz zur Sicherung der Bahnübergangsanlagen Konstanz, Schweiz I und Schweiz II mit *Befehl 8* gemäss FDV.

GV Umschaltung GSM-R (D) auf GSM-R (CH)

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.

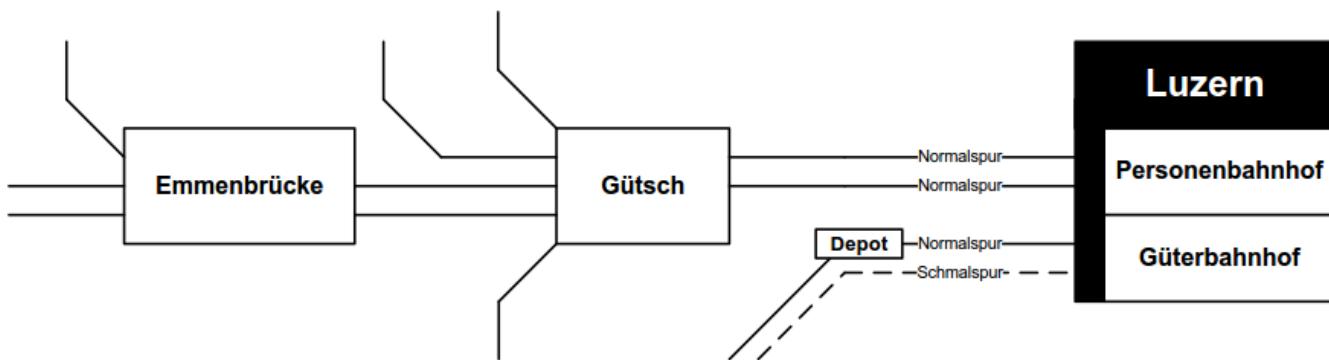
Umschalttafeln sind nicht vorhanden.

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.

Les dispositions se trouvent dans la
I-FUB 07/20

Motif :
adaptations durant la phase de travaux de
transformation.

Domaine concerné



Ligne Emmenbrücke – Gütsch

Z Conduite indirecte des trains

Faute de capacité en sillons entre Gütsch et Luzern, les trains de Maintenance peuvent circuler entre Gütsch et Emmenbrücke et inversement en conduite indirecte selon les PCT.

Emmenbrücke

R Restrictions à la circulation de véhicules

Les mouvements de manœuvre avec des voitures depuis la voie 531 sont interdits en raison de la contre-courbe avec alignement intermédiaire des courbes à partir de l'aiguille 9.

La voie 531 a une contre-courbe ($R1 = -150 \text{ m}$, $R2 = 130 \text{ m}$) avec un alignement intermédiaire (7,427 m). Les dispositions selon les prescriptions d'exploitation « transports » sont applicables.

R Profil OCF O2

Les voies 23, 24 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Mouvements de manœuvre sur la voie 83

Sauf ordre contraire, les locomotives suivent le train ou le mouvement de manœuvre partant jusqu'au premier signal nain. Si le mouvement ne peut pas suivre immédiatement le train ou le mouvement de manœuvre partant, le mécanicien, demande un assentiment au chef-circulation.

Luzern

R Garage de véhicules

Le garage de voitures avec portes louvoyantes est interdit sur la voie 522.

Le garage de véhicules est interdit sur les voies 429 et 430, à la hauteur du marquage du lieu d'enraillement.

R Profil de la voie à quai 599

La voie 599 (à quai) n'est ouverte que pour :

- Voitures à 4 essieux de types VU IV, EV Bpm, EC Apm, Apm Pano, IC Bt, IC 2000 sans portes ouvertes
- Re 460
- Re 482
- Re 484.

R Profil OCF O2

Toutes les voies (sauf les voies 429-430, 577-578, 597, 663-665) sont **ouvertes** au profil OCF O2.

Les voies 429-430, 577-578, 597, 663-665 sont **interdites** au profil OCF O2.

R Lancer de véhicules

Le lancer de véhicules de et pour la gare voyageurs (PB) de même que de et pour les faisceaux de voies 500 et 900 est interdit.

R Mouvement de manœuvre qui suit un train partant dans les gares en cul-de-sac

Sauf ordre contraire, les locomotives des trains arrivant resp. les navettes/rames automotrices de tête suivent le train partant ou le mouvement de manœuvre à distance de chemin de freinage jusqu'au premier signal nain. La même procédure est applicable pour des voitures qui arrivent en tête du train qui sont détélées et repoussées. Si le mouvement ne peut pas suivre immédiatement le train ou le mouvement de manœuvre partant, le mécanicien, respectivement le chef de manœuvre demande un assentiment au chef-circulation.

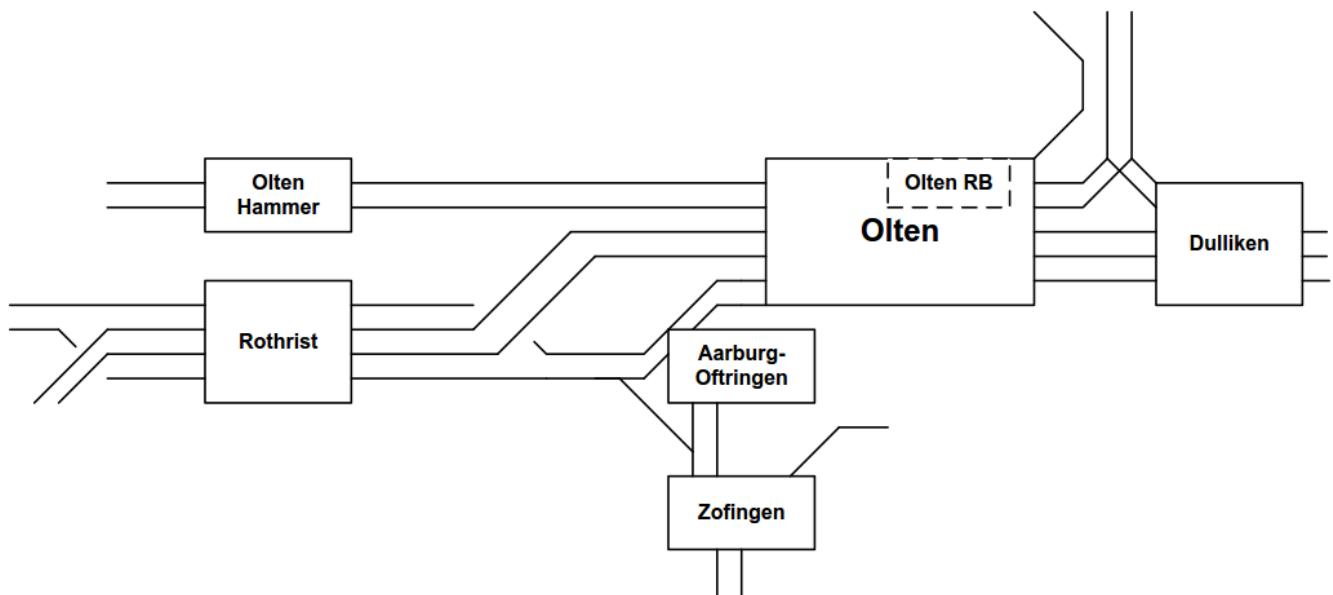
R Stationnement de la locomotive

Lorsque le tableau de service prévoit « Laisser la loc », le mécanicien quittera le véhicule moteur seulement lorsque ce dernier resp. les véhicules de renfort (aux trains navettes) auront été détélés. Si aucun employé de manœuvre n'est présent pour dételer, il faudra informer le chef-circulation.

R Mouvements de manœuvre en provenance du dépôt

Les mouvements de manœuvre qui sortent du dépôt (faisceau 200) peuvent avancer jusqu'au premier signal nain, respectivement jusqu'au poste d'interphone sans l'assentiment du chef-circulation.

Domaine concerné



R Franchissement de signaux d'entrée par des mouvements de manœuvre

Sur les tronçons Olten Hammer – Olten – Olten RB il n'y a pas de pleine voie. Par conséquent, les mouvements de manœuvre sont toujours effectués en tant que mouvements de manœuvre en gare. L'assentiment est transmis par le signal nain.

Olten

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

Du sud / de l'ouest	Voies 2, 3	ICN en UM : point d'arrêt à la hauteur de l'indicateur du point d'arrêt 4
---------------------	------------	--

Z Signaux indicateur de direction – image R

Pour informer le personnel sur le fait qu'un itinéraire est établi en direction d'Olten RB, la lettre « R » est affichée sur les signaux indicateurs de direction.

R Mouvement de manœuvre Olten – Olten RB

Pour les mouvements de manœuvre passant du domaine centralisé du poste directeur d'Olten PB au domaine non centralisé de Olten RB, la limite entre ces domaines se trouve à la hauteur du signal d'arrêt de manœuvre V 598.

Lorsque le signal de manœuvre V 598 présente l'image d'arrêt, le mécanicien de locomotive peut prendre contact avec le Poste 3 (RStw 3) au moyen du GSM-R 1309.

R Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.

Olten Hammer**R Profil OCF O2**

Les voies 1, 6, 7, 8, 9 sont ouvertes au profil OCF O2.

Olten RB**ZR Responsabilité de la desserte des aiguillages**

Durant les heures d'ouverture des installations d'Olten RB, les aiguilles (y.c. celles à main) ne peuvent être desservies que par du personnel d'Infrastructure dûment formé et examiné.

ZR Assurer à l'aide de sabots d'arrêt

Si des sabots d'arrêt sont utilisés pour assurer des trains ou parties de train, les sabots devront être posés de chaque côté afin d'éviter toute dérive de la charge en direction de l'ouest et de l'est/nord.

Z Autorisations de départ dans les cas spéciaux

Les trains partant en direction du sud et de l'ouest reçoivent une autorisation de départ par GSM-R.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De l'ouest	voies E4, G1-5	Arrêt avant le signal limite de garage du groupe d'aiguilles
De Hauenstein / Läufelfingen	voie E4	Arrêt selon les prescriptions « voie à utilisation restreinte »

R Mouvement de manœuvre Olten – Olten RB

Pour les mouvements de manœuvre passant du domaine centralisé du poste directeur d'Olten PB au domaine non centralisé de Olten RB, la limite entre ces domaines se trouve à la hauteur du signal d'arrêt de manœuvre V 598.

Lorsque le signal de manœuvre V 598 présente l'image d'arrêt, le mécanicien de locomotive peut prendre contact avec le Poste 3 (RStw 3) au moyen du GSM-R 1309.

R v_{max}

La v_{max} 15 km/h est applicable sur le faisceau F.

R Profil OCF O2

Toutes les voies, y compris industrielles, sont ouvertes au profil OCF O2.

Rothrist**Z Mise en place de trains**

Les trains prêts au départ sur les voies 2 - 4 doivent être placés au moins 50 mètres avant le groupe de signaux D. Motif : la dernière balise d'annonce se trouve 50 m avant les signaux D2 – D4.

R Profil OCF O2

Les voies 675, 676 sont ouvertes au profil OCF O2.

Fdl Initialisation de l'installation d'alarme

La commande de secours INIT annule l'enclenchement de l'alarme sur les itinéraires déjà établis.

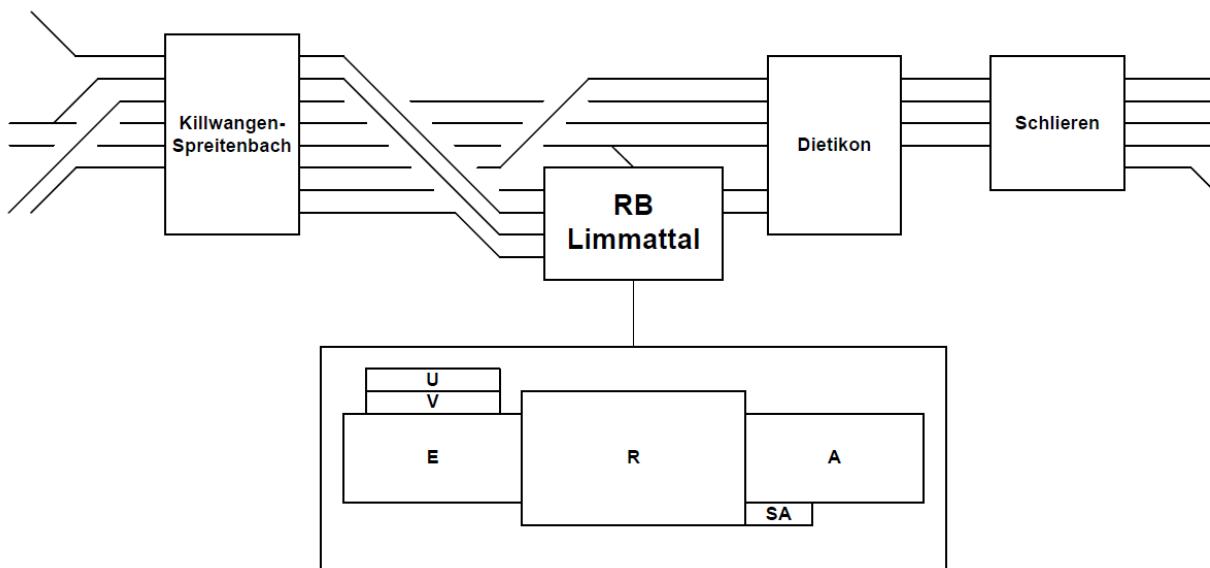
Par conséquence, avant l'emploi de cette desserte de secours, il faut s'assurer :

- qu'avant l'exécution terminé d'INIT, aucun itinéraire n'est établi, resp. pourrait être établi (par ex. en exploitation automatisée) vers la zone concernée par l'alarme
- que l'alarme dans la zone d'alarme est assurée par d'autres mesures.

Zofingen**R Profil OCF O2**

Les voies 6, 56, 66 sont ouvertes au profil OCF O2.

Domaine concerné



Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Entre Dietikon – RB Limmattal et RB Limmattal et Killwangen-Spreitenbach, il n'y a pas de pleine voie (à l'exception de la voie 310). Par conséquent, les mouvements de manœuvre sont toujours effectués en tant que mouvements de manœuvre en gare. L'assentiment est transmis par le signal nain.

Rangierbahnhof Limmattal



Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.

Exception : les voies 162, 164, 283, 403, 654, 655, 664, 678 sont interdites au profil OCF O2.



v_{max}

Franchissement de la bosse de débranchement principale : v_{max} 5 km/h lors d'un régime de débranchement en mode manuel.

Franchissement des freins de voies Dowty : v_{max} 5 km/h pour les voies 611-618 et 681-688 ; v_{max} 5 km/h ; v_{max} 15 km/h pour les autres voies.

Pour leur respect sont responsables :

- le chef de manœuvre pour les mouvements de manœuvre en conduite indirecte

- le mécanicien de locomotive pour les mouvements de manœuvre en conduite directe
- le mécanicien de locomotive pour les trains partants.

Des panneaux indicateurs métriques signalent au mécanicien de locomotive du train partant l'endroit à partir duquel le train a franchi les freins Dowty.

Franchissement des freins de voie Eldyn : v_{max} 15 km/h pour le premier véhicule (ouverture des mâchoires de frein flottants), pour les voies 611-688 ouest.

Le franchissement du sommet de la bosse de débranchement s'effectue à la v_{max} 15 km/h. Lors d'un mouvement de manœuvre tiré en provenance du faisceau R en direction de la bosse de débranchement, la v_{max} 15 km/h est à appliquer dès le franchissement de la première aiguille rencontrée à partir du faisceau, afin d'éviter une compression de la charge (danger de déraillement).

Z Départ d'un faisceau de voies en tant que mouvement de manœuvre

Du faisceau E en tant que mouvement de manœuvre jusqu'aux signaux B41, B27, B28 resp. H151.

Z Franchissement d'un signal de sortie ou de voie présentant l'image d'arrêt

En cas de dérangement sur les tronçons de voie 165, 208, 308, 010, 110, 210 il existe la possibilité de supprimer le train et de lui faire franchir le tronçon en dérangement en mouvement de manœuvre. Le dernier signal nain avant le dérangement doit présenter l'image *avancer prudemment*.

Faisceau E

- Les trains entrant de l'ouest sur les voies 701-718 peuvent franchir les signaux K701-K718 présentant l'image *arrêt* sur balancements du bras de l'employé de manœuvre ou à la suite de l'assentiment à quittancer transmis par le chef-circulation et avancer jusqu'au premier signal nain présentant l'image *arrêt*.
- Les trains entrant de l'est sur les voies 701-708 peuvent franchir les signaux L701-L708 présentant l'image *arrêt* sur balancements du bras de l'employé de manœuvre ou à la suite de l'assentiment à quittancer transmis par le chef-circulation et avancer jusqu'au premier signal nain présentant l'image *arrêt*.

Faisceau A (RBLD)

- Les trains entrant sur la voie 114 en provenance de l'est doivent, sur signes de l'employé de manœuvre ou à la suite de l'assentiment à quittancer transmis par le chef-circulation, franchir le signal C114 présentant l'image *arrêt* et poursuivre leur marche jusqu'au premier signal nain présentant l'image *arrêt*.

R Rayon bosse de débranchement

Bosses de débranchement principale et secondaire

Rayon	Peut être franchies par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 300 m.

R Restrictions à la circulation de véhicules

Le franchissement des freins de voie Eldy est interdit pour les Ee 3/3, automotrices, Tm III 902-924 et wagons surbaissés.

Le franchissement des freins de voie Dowty est interdit pour les wagons surbaissés.

R Mouvements de manœuvre en direction d'itinéraire de train

Compte tenu des nécessités d'exploitation, dans les faisceaux A, E, R et U, de même que sur les voies 262 et 263, les courses de manœuvre suivantes en direction d'un itinéraire de train sont autorisées en complément au R 300.4 chiffre 2.3.2 :

- si la voie de destination demandée par le chef de manœuvre se trouve après l'itinéraire de train établi et que la course de manœuvre n'est pas exécutée sous la forme d'une pousse non accompagnée

ou

- si les conditions pour l'établissement du parcours sans demande sont remplies et que la voie de destination se trouve avant ou après l'itinéraire de train établi.

De ce fait, le mécanicien et le chef de manœuvre doivent s'attendre en tout temps à des circulations de train coupant l'itinéraire demandé.

R Débranchement en direction d'itinéraire de train

Le débranchement sur le faisceau de formation est autorisé pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- les voies sont protégées par des sabots à tige
- le débranchement est commandé par ordinateur et les contacts de fin de voie sont en fonction
- après leur arrêt, les véhicules sont assurés réglementairement contre la dérive.

R Sabots sur le faisceau de formation

Si des mouvements de manœuvre dans le sens Est - Ouest nécessitant le retrait d'un sabot d'arrêt à tige resp. de 2 sabots d'arrêt doivent être exécutés, le chef de manœuvre doit obtenir l'assentiment du Spécialiste de la manœuvre débranchement (SMan Débr) et de tous les collaborateurs concernés. A l'issue de la manœuvre, le chef de manœuvre est responsable que la voie concernée est à nouveau armée d'un sabot d'arrêt à tige resp. de 2 sabots d'arrêt et que le SMan Débr ait été informé à ce propos.

R Mouvements de manœuvre interdits

Par suite d'efforts extrêmes sur les tampons, les mouvements de manœuvre en conduite indirecte suivants sont interdits :

- de la voie 233 pour la bosse de débranchement secondaire

- des voies du faisceau R sur la bosse de débranchement principale resp. secondaire.



Assurer les véhicules contre la dérive

Faisceau d'arrivée (E)

Les voies du faisceau de réception sont en cuvette. Les dispositions du I-30111 4.1 (assurer des véhicules sur des voies en cuvette) sont applicables aux conditions suivantes :

En cas de garage de véhicules dans le faisceau de réception pour une durée supérieure à 30 minutes, l'employé de manœuvre doit assurer la charge au moyen du dernier frein d'immobilisation côté Killwangen (ouest). S'il n'est pas possible d'immobiliser la charge avec le dernier frein d'immobilisation, l'employé de manœuvre en informera le régulateur débranchement en lui indiquant sur quel véhicule, y compris le numéro du wagon, le frein d'immobilisation a été utilisé.

Faisceau de départ (A)

Les véhicules sont assurés au moyen des installations fixes d'essai du frein utilisées par du personnel instruit spécifiquement. De plus, l'employé de manœuvre doit assurer la charge au moyen du frein d'immobilisation extrême côté Killwangen (ouest). Si la charge ne peut pas être assurée par le dernier frein d'immobilisation, l'employé de manœuvre avisera le Contrôleur Technique Cargo (CTC) sur quel véhicule, y compris numéro du wagon, le frein d'immobilisation a été utilisé. Si les véhicules ne peuvent pas être assurés au moyen desdites installations, ils le seront selon les PCT et pour une pente de 0 à 5 %.

Faisceau de formation (R)

Les véhicules sont assurés selon les PCT R 300.4, dispositions complémentaires pour le débranchement, protéger.

Les installations fixes d'essai du frein sont à employer selon les directives locales.

Faisceaux d'échange et de répartition (U / V)

En cas de garage de véhicule sur les faisceaux d'échange et de répartition pour une durée supérieure à 30 minutes, l'employé de manœuvre doit assurer le dernier véhicule côté Dietikon (est) au moyen d'un frein d'immobilisation. Si la charge ne peut pas être assurée par le dernier frein d'immobilisation, l'employé aux manœuvres avisera le chef-circulation sur quel véhicule, y compris numéro du wagon, le frein d'immobilisation a été utilisé.



Garage de véhicules

Lors de garages de trains ou parties de trains de même que pour les wagons individuels, il faut tenir compte, pour la voie mentionnée ci-dessous, de la pente suivante afin de déterminer les moyens de freinage nécessaires, indépendants du frein à air.

Voie	Pente en %	Direction
746	17	Faisceau U



Garage des locomotives sur les voies 481-484

Sur le faisceau d'attente des locomotives (voies 481-484) et quelle que soit leur provenance, les locomotives doivent être garées immédiatement avant le signal nain côté Dietikon et les suivantes doivent être accolées.



Signal de débranchement



Image

Régime de débranchement enclenché

Signification

Le régime de débranchement est enclenché ; signifie au chef de manœuvre l'assentiment pour commencer le débranchement



Régime de débranchement : observation du parcours lors de l'approche en direction de la bosse de débranchement

Lors du régime automatique (télécommande), l'observation du parcours ainsi que le son de contrôle sont abandonnés durant la pousse en direction de la bosse de débranchement.

En cas d'exploitation manuelle (sans télécommande), l'approche en direction de la bosse de débranchement s'effectue comme suit :

- Après obtention de l'assentiment « ZUSM DURCHGEFUEHRT » donné par l'ordinateur, le Spécialiste de la manœuvre Débranchement communique au chef de manœuvre de la bosse de débranchement par radio l'assentiment pour la pousse en direction de la bosse de débranchement. Ce message doit contenir le numéro de la voie de la bosse de débranchement, ainsi que le numéro de service de la locomotive de manœuvre
- Le chef de manœuvre quitte la voie du faisceau de réception et celle de la bosse de débranchement ainsi que le numéro de service de la locomotive de manœuvre. Il donne au mécanicien de locomotive par radio l'ordre de pousser le convoi vers la bosse de débranchement en précisant le numéro de la loc ainsi que la voie du faisceau E et enclenche la surveillance de liaison
- Le chef de manœuvre est responsable de l'observation du parcours et des signaux. Il déterminera son emplacement en conséquence. Les indications des distances sont communiquées de façon à assurer l'arrêt du premier wagon à une distance de 3 longueurs de wagon du sommet de la bosse de débranchement
- Pendant la pousse dirigée manuellement par radio, le chef de manœuvre ne doit effectuer aucune autre fonction
- Le signal **A** (régime de débranchement enclenché) équivaut pour le chef de manœuvre à un assentiment pour que la pousse se transforme en poussée pour le débranchement
- Le chef de manœuvre donne l'ordre de pousser et enclenche la surveillance de liaison.

En cas d'extinction du signal **A** (régime de débranchement enclenché), le chef de manœuvre ordonne immédiatement l'arrêt au mécanicien de locomotive.

L'illumination à nouveau du signal A équivaut à un assentiment pour poursuivre la manœuvre.

En cas de régime d'exploitation manuel avec approche effectuée pendant la pousse pour le débranchement d'un convoi sur l'autre voie de la bosse de débranchement (mouvements alternés), la règle suivante est à appliquer :

- Un autre chef de manœuvre à la bosse de débranchement est responsable de l'approche du convoi suivant
- Si le débranchement manuel doit être arrêté (par ex pour un déréglage ou pour vidanger un solde d'air), l'ordre d'arrêt est transmis par le chef de manœuvre resp. le perchiste directement au mécanicien de locomotive. Pour des raisons de sécurité, il faut en plus presser sur le bouton STOP
- Lorsque toutes les conditions pour continuer le travail sont réunies, le chef de manœuvre indique ceci au Spécialiste de la manœuvre Débranchement, lequel transmet l'assentiment à l'ordinateur. Une fois le signal A (régime de débranchement enclenché) allumé, le chef de manœuvre transmet au mécanicien de locomotive l'ordre d'avancer pour la poursuite de la pousse.

En cas d'éventuel STOP (par exemple lors d'un dérangement du régime de débranchement), le Spécialiste de la manœuvre Débranchement ordonne l'arrêt directement au mécanicien de locomotive. Le consentement pour la poursuite est à transmettre au chef de manœuvre.

R

Bosse de débranchement : prêt pour la pousse en vue du débranchement

Le Spécialiste de la manœuvre Débranchement obtient l'annonce de prêt pour le débranchement du chef-circulation.

Le perchiste annonce l'obtention de la liste de débranchement au Spécialiste de la manœuvre Débranchement en précisant les 3 derniers chiffres du numéro du train. Cette annonce d'obtention de la liste de débranchement est en même temps une confirmation pour le Spécialiste de la manœuvre Débranchement que le perchiste est prêt.

Pour chaque convoi, le perchiste compare le numéro du wagon du premier wagon avec celui inscrit sur la liste de débranchement.

R

Bosse de débranchement : dételage des wagons lors de l'approche en direction de la bosse de débranchement

Le dételage des wagons durant l'approche en direction de la bosse de débranchement peut débuter seulement lorsque le signal A est allumé ou si la pousse est arrêtée.

R

Installation de chariot de halage : prescriptions

Si le crocheur doit atteler des wagons situés à l'est de la poulie de renvoi, il doit préalablement demander auprès du Spécialiste de la manœuvre Débranchement un "15 Meter" (15 mètres) pour la voie concernée. Le crocheur doit attendre la confirmation de l'exécution de cette commande "15 Meter".

Lorsque le crocheur demande une commande „Förderanlage Beidrücken“ (*appuyer à l'aide de l'installation de chariot de halage*), le Spécialiste de la manœuvre Débranchement doit en plus entrer une commande „15 Meter“ (15 mètres) dans le système, puis donner confirmation au crocheur.

Si une commande "15 Meter" (15 mètres) ou „Förderanlage Beidrücken“ (*appuyer à l'aide de l'installation de chariot de halage*) doit être supprimée, le Spécialiste de la manœuvre Débranchement doit en convenir préalablement avec le crocheur.

Le crocheur commence à atteler les wagons depuis le premier à avoir été débranché : ceci signifie qu'en principe, il travaille dans le sens le sens inverse du chariot de halage. Les trois derniers wagons précédents le chariot de halage ne peuvent être accouplés que si ce dernier est clairement à l'arrêt (demande d'appuyer à l'aide de l'installation de halage ou chariots de halage interdits). Il est interdit d'accoupler ou d'appuyer des wagons se trouvant entre le garage du chariot de halage et ce dernier.

Le sens de travail ne peut être modifié que si le crocheur s'est assuré préalablement de l'emplacement précis du chariot de halage.

Il n'est autorisé de pénétrer entre deux wagons que si l'emplacement du chariot de halage est clairement déterminé et que la charge est assurée contre la dérive. (Sabots d'arrêt posés devant la charge, frein à main serré etc.).

Il n'est permis de pénétrer sur la voie que si le chariot de halage est suffisamment éloigné (au minimum 20 m). Un chariot de halage peut en tout temps se mettre en mouvement.

Si on doit accoupler des véhicules à la hauteur du garage du chariot de halage, on doit préalablement demander au Spécialiste manœuvre Débranchement, d'interdire le chariot de halage.

R Mouvements de manœuvre dans le faisceau R

Pendant le régime de débranchement, le Spécialiste de la manœuvre Débranchement a l'autorisation de circuler jusqu'au dernier signal nain en direction de l'est de la partie orientale des voies du faisceau de formation.

Si le Spécialiste de manœuvre Débranchement demande un « Förderanlage Beidrücken » (FABE- *appuyer à l'aide de l'installation de chariot de halage*), aucun assentiment pour circuler à destination de la voie de formation concernée ne doit être transmis. Le Spécialiste de la manœuvre Débranchement avise le CC Est, lequel protège la voie de formation concernée.

Si des mouvements de manœuvre sont exécutés dans le faisceau R durant le débranchement, ou que des charges doivent être manœuvrées dans le faisceau R, le chef de manœuvre doit obtenir préalablement l'assentiment du Spécialiste de la manœuvre Débranchement et, si nécessaire, de tous les collaborateurs concernés.

Par principe, il n'existe aucune dépendance entre les postes d'aiguillages ouest et est par les voies R. Dans le sens ouest – est, le point d'arrêt est situé au signal de nain du faisceau R, côté est. Dans le sens est – ouest, le point d'arrêt est situé au plus tard avant le garage du chariot de halage côté ouest.

R Droit de circuler dans le faisceau R (voies 611 - 688)

Lors du régime de débranchement, dans le sens ouest – est, le droit de circuler appartient au poste d'aiguillage ouest. Pour des circulations en provenance de l'est à destination du faisceau R, un assentiment doit avoir été préalablement donné par le Spécialiste de la manœuvre Débranchement.

En dehors du régime de débranchement, le droit de circuler doit être demandé auprès du chef-circulation correspondant.

R SA Serviceanlage (centre d'entretien Cargo) : zone de l'atelier de réparation des wagons

Les aiguilles de la zone de l'atelier de réparation des wagons peuvent être desservies des manières suivantes :

- par le chef-circulation du poste d'aiguillage concerné (atelier de réparation « est » resp. atelier de réparation « ouest »). Les prescriptions pour installations dotées d'aiguilles centralisées sans signaux nains sont applicables,
Ou
- par le chef de manœuvre via l'application WLB de LISA. Les prescriptions pour installations non dotées d'aiguilles centralisées sont applicables.

Une desserte combinée n'est pas possible.

Les deux signaux d'évacuation présentent toujours l'image *manœuvre autorisée* en cas de desserte par le poste d'aiguillage.

En cas de desserte par l'application WLB de LISA, les signaux d'évacuation présentent l'image *manœuvre autorisée* ; lors de la phase de manœuvre des aiguilles, ils présentent l'image *manœuvre interdite*.

En cas de talonnage d'aiguille, il faut dans tous les cas faire appel à du personnel examiné. Jusqu'à la levée du dérangement, les mouvements de manœuvre sont interdits.

Dietikon

ZR Garage des véhicules

Pas de contrôle final des passagers depuis les quais pour les trains de voyageurs non accompagnés.

R Profil OCF O2

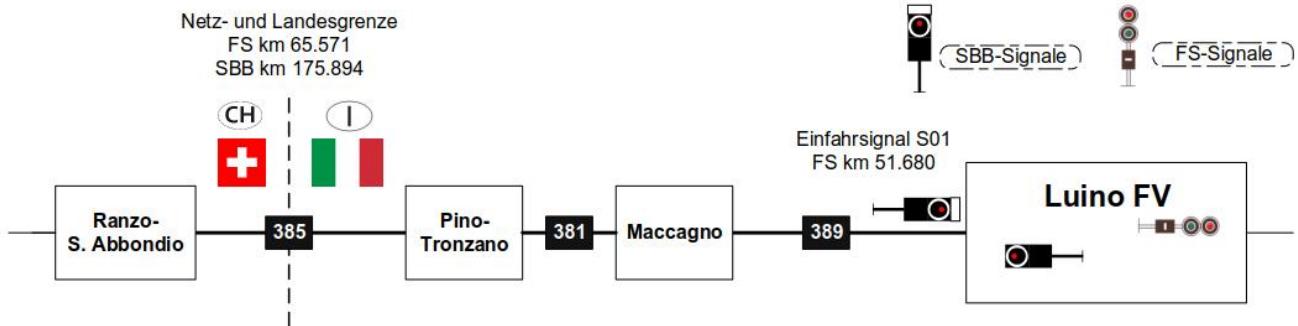
La voie 41 est ouverte au profil OCF O2.

Schlieren

R Profil OCF O2

Les voies 8, 11, 27, 37, 62, 68, 70, 77 sont ouvertes au profil OCF O2.

Bereich



GV Grundsatz

Es gelten grundsätzlich die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Die Signale sind für die ganze Strecke bis Luino FV nach schweizerischer Bauart ausgeführt.

GV Ereignismanagement CH

Das Ereignismanagement wird zwischen Ranzo-S. Abbondio bis zur Landesgrenze (Netzanschlusspunkt km 175.894) durch die SBB wahrgenommen.

GV Ereignismanagement I

Das Ereignismanagement wird ab Landesgrenze (Netzanschlusspunkt km 175.894) Richtung Italien durch die RFI wahrgenommen.

GV Grundsätze Ereignismanagement

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

Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall

Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet SBB Intervention (I-FUB-INT) die nötige Unterstützung auf italienischem Staatsgebiet, nachdem Italien die Schweiz auf staatsrechtlicher Ebene um Hilfe ersucht hat. Mit dem 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.

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

Akute Lebensgefahr

Bei unmittelbarer, akuter Lebensgefahr von Personen (Brand oder Entgleisung/Kollision mit Verletzten/Toten eines Reise-, RoLa- oder Güterzuges mit Gefahrgut) erfolgt die Anfrage von RFI direkt schriftlich an die Netzeleitung. Netzeleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Pikett von I-FUB-INT.

Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden könnten und erteilt die Einsatzerlaubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die Intervention.

GV

Signalisation Parkstellung

Für Fahrzeuge, die kein weisses Licht unter der Fahrleitung 3 kV zeigen können, darf die Parkstellung nicht verwendet werden, um Verwechslungen mit dem Warnsignal (FDV 300.2 Ziffer 8.1.2) zu vermeiden.

GV

v_{max} Fahrt auf Sicht RFI-Infrastruktur

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

GV

Fehlende Weichenüberwachung auf RFI-Infrastruktur

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

GV

Besondere Bestimmungen für Bahnübergangsanlagen auf RFI-Infrastruktur

Der Lokführer, der eine gestörte Bahnübergangsanlage zu befahren hat, muss wie folgt vorgehen:

Barrierenholmen geschlossen:

- die Geschwindigkeit ist vor dem Befahren des Übergangs auf Schritttempo zu vermindern
- Achtungssignale abgeben und mit dem vordersten Fahrzeug auf den Bahnübergang fahren
- auf die zulässige Geschwindigkeit beschleunigen, sobald das erste Fahrzeug den Bahnübergang befahren hat.

Barrierenholmen offen:

- Der Bahnübergang kann nur überquert werden, wenn er vor Ort bewacht wird (RFI-Personal oder Polizei).

GV ETCS Level 1 LS: Italienische Ausprägung

Folgende Unterschiede sind beim Befahren der italienischen Strecke zu beachten:

- Die signalisierte v_{max} wird auf dem DMI nicht angezeigt
- Die Befreiungsgeschwindigkeit kann entsprechend dem vorhandenen Durchrutschweg variieren
- Die v_{max} in der Betriebsart «Staff Responsible» (SR) ist auf 30 km/h reduziert
- Bei der Einfahrt in ein Kopfgleis wird keine Befreiungsgeschwindigkeit angezeigt
- Die Rangiergrenzen werden mit «Danger for Shunting»-Balisen ausgerüstet. Bei Rangierbewegungen auf die Strecke müssen diese mit der Funktion «Override EOA» überfahren werden
- Bei Rangierbewegungen auf die Strecke gilt v_{max} 30 km/h
- Bei Fahrt in der Funktion «Override EOA» gilt v_{max} 30 km/h.

Wechsel in die Betriebsart «Limited Supervision» (LS)

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

Streckenpunktstörung

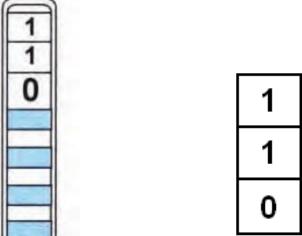
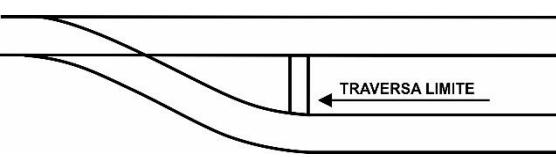
Der Lokführer muss den Fahrdienstleister informieren, wenn beim Überfahren einer Balisengruppe am DMI die Textmeldung «Trackside Malfunction» angezeigt wird.

GV Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit drehbaren Laternen auf RFI-Infrastruktur

Es werden RFI-Laternen zur Kennzeichnung der Weichenstellung verwendet.

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

GV Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten auf der RFI-Infrastruktur

	<p>Begriff: <i>Rangiergrenze</i> Bedeutung: Rangiergrenze Bahnhof - Strecke</p>
 Ausserhalb / Innerhalb Tunnel	<p>Begriff: <i>Kilometertafel</i> Bedeutung: Die Zahl gibt den Kilometer an (Beispiel = 110)</p>
	<p>Begriff: <i>Kennzeichnung Grenze Gleichstromkreis</i> Bedeutung: Kann auf der Höhe der Isolierstöße von Gleichstromkreise aufgestellt werden, und ist auf der isolierten Schienenseite mit roter Farbe und auf der nicht isolierten Schienenseite mit gelber Farbe bemalt.</p>
	<p>Begriff: <i>Sicherheitszeichen</i> Bedeutung: Das Zeichen (Weiss) zeigt an, bis zu welchem Punkt sich Fahrzeuge den Weichen und Kreuzungen nähern dürfen, ohne sich selbst und andere Fahrzeuge zu gefährden.</p>
	<p>Begriff: <i>Distanztafeln</i> Bedeutung: Distanztafeln vor Hauptsignalen. Jeder weisse Diagonallstreifen entspricht 100 m.</p>

GV**Niedrige RFI Rangiersignale**

Bedeutung und Verhalten

Diese Signale zeigen:		
<u>In der Stellung <i>Halt</i></u>	 	Zwei waagrechte weisse Lichter. Alle Rangierbewegungen haben vor einem niedrigen Rangiersignal in der Stellung <i>Halt</i> anzuhalten.
<u>In der Stellung <i>Fahrt</i></u>	 	Zwei senkrechte weisse Lichter. Der Fahrbefehl richtet sich bei Rangierbewegungen an den Rangierleiter. Nach einem Signal in der Stellung <i>Fahrt</i> kann sich ein Hindernis befinden.

Normalerweise stehen diese Signale links vom zugehörigen Gleis. Ausnahmsweise können diese rechts stehen; in diesem Falle weist ein unten am Signal angebrachter Pfeil auf das zugehörige Gleis hin.

Gültigkeit

Die niedrigen RFI Rangiersignale sind für alle Rangierbewegungen gültig. Der Fahrbefehl wird für jede Rangierbewegung einzeln erteilt.

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

- bei einem einfahrenden Zug auf Sicht bis zum normalen Halteort weiterfahren und dann den Fahrdienstleiter verständigen.

Vorbeifahrt an niedrigen RFI Rangiersignalen in Haltstellung

- Ein niedriges RFI Rangiersignal in Haltstellung oder mit unklarem Signalbild darf auf Befehl des Fahrdienstleiters überfahren werden (R 300.9). Befehle über Lautsprecher sind in diesem Falle nicht zulässig.
- Der *Befehl 1* zur Vorbeifahrt an *Halt* zeigenden Hauptsignalen schliesst die sich in Haltstellung befindenden niedrigen RFI Rangiersignale des zugehörigen Fahrwegs mit ein.

Bestimmungen Zollabfertigung

GV Abfertigung der Züge

Reisezüge

Bei der Ankunft in Ranzo-S. Abbondio hat sich der Zugbegleiter an der Spitze des Zuges einzufinden. Nach dem vorgeschriebenen Halt, wenn das Zollpersonal ein- oder ausgestiegen ist, gibt er bei offenem Ausfahrtsignal die Abfahrerlaubnis. Ohne Präsenz des Zollpersonals wird gleich vorgegangen.

Unbegleitete Züge

Vor der Abfahrt hat sich der Lokführer zu vergewissern, ob das Zollpersonal im hinteren Führerstand der Lok ein- oder ausgestiegen ist und das Ausfahrtsignal auf Fahrt steht. Wenn die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind, fährt der Zug weiter, auch wenn er vorzeitig verkehrt und kein Zollpersonal anwesend ist.

GV Ausserordentlicher Halt mit Güterzügen

Falls italienisches oder schweizerisches Zollpersonal Güterzüge von Luino nach Ranzo-S. Abbondio begleiten will, sind folgende Massnahmen zu treffen:

Züge von Luino FV nach Ranzo-S. Abbondio

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.

Züge von Ranzo-S. Abbondio nach Luino FV

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).

GV Kreuzungen von Reisezügen in Pino-Tronzano und Maccagno

Bei Kreuzungen von Reisezügen auf den Bahnhöfen Pino-Tronzano und Maccagno hat die Zustimmung zur Ausfahrt so zu erfolgen, dass das italienische oder Schweizer Zollpersonal, wenn verlangt, auf den Gegenzug umsteigen kann. Das Zollpersonal hat nach Ankunft auf dem vorliegenden Bahnhof dies beim zuständigen Fahrdienstleiter zu verlangen.

Luino FV

ZR Sichern der abgestellten Fahrzeuge

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

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

Die EVU müssen der RFI – Circolazione Area Milano rfi-dci.cami@pec.rfi.it mitteilen, welche Massnahmen später ergriffen werden sollen, um das Entlaufen der abgestellten Fahrzeuge zu verhindern, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Abstellgleise in Luino eine Neigung von 0,0% aufweisen.

ZR Stromabnehmersignale RFI



Begriff: *Vorsignal zum Senksignal*

Bedeutung: Die Stromabnehmer müssen ab dem Senksignal gesenkt sein



Begriff: *Senksignal 3 kV*

Bedeutung: Stromabnehmer senken



Begriff: *Stromabnehmer Hebesignal 3 kV*

Bedeutung: Erlaubnis zum Heben der Stromabnehmer 3 kV

ZR Remisieren von elektrischen Lokomotiven

Elektrische Lokomotiven müssen das ganze Jahr über ausgeschaltet mit gesenktem Stromabnehmer remisiert werden (inkl. Wintermassnahmen).

Z Abweichungen vom normalen Halteort

Von Bellinzona endende S-Bahn-Züge	Stumpengleis 1	Halteort vor Haltsignal
	Gleise 1 und 4	Halteort vor Senksignal

R Rangierbewegungen der Lokomotiven zum Befahren der Systemschutzstrecke zwischen 15 kV und 3 kV

In Luino, fascio Politensione sind die 15 kV und 3 kV Stromsysteme durch Systemschutzstrecken getrennt.

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:

1. Zustimmung mittels niedrigen Rangiersignalen RFI oder durch Handsignale
2. Befolgung der Senksignale / Endsignale zum Senksignal
3. Das zu befahrende Gleis ist frei von Fahrzeugen
4. Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse geprüft
5. Der bediente Führerstand befindet sich an der Spitze der Rangierfahrt
6. 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.

(Leichter) Abstoss mit einem anderen Traktionsmittel

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:

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.

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.

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



Grundsatz

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



v_{max} im gesamten Bahnhof

Es gilt v_{max} 30 km/h.



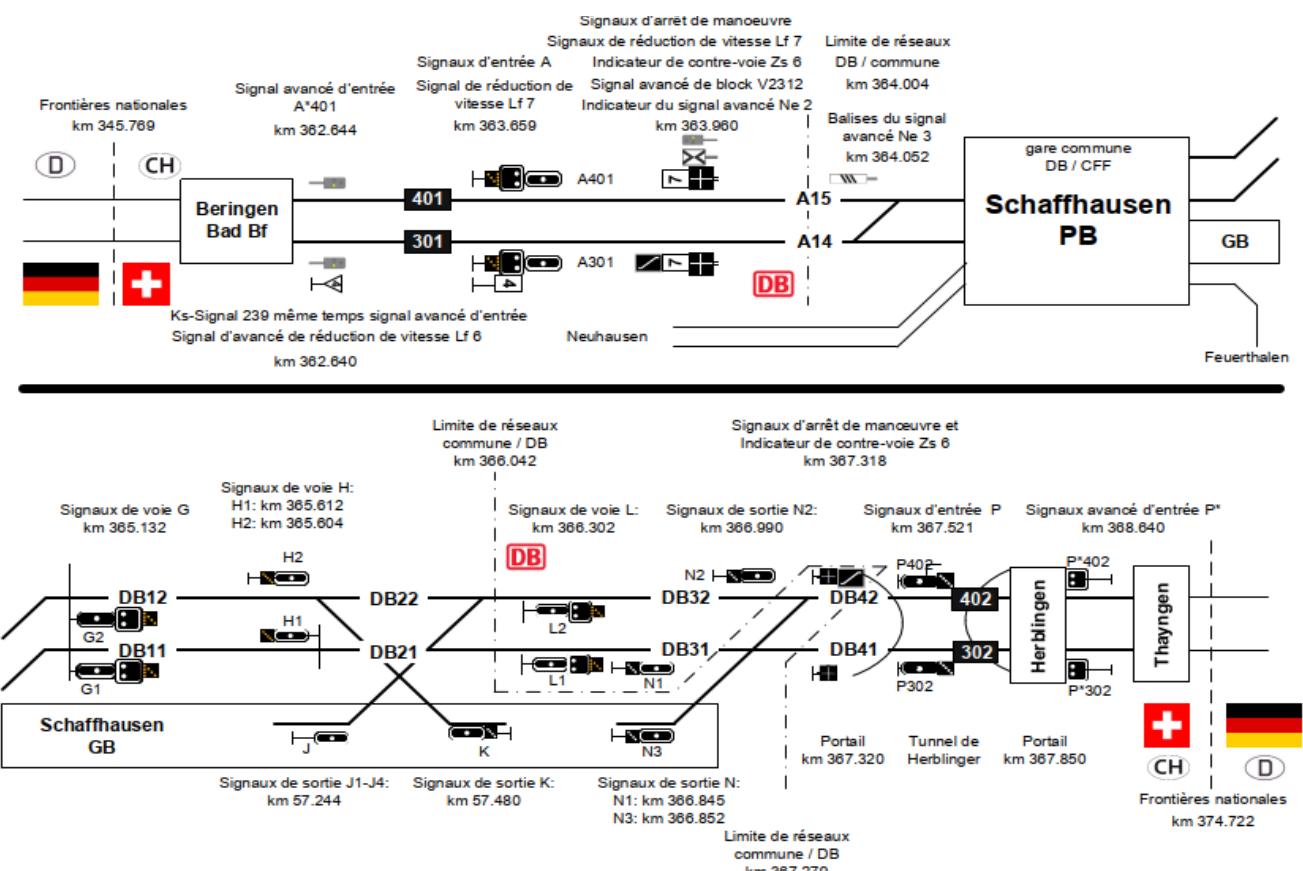
Fahrbefehle

Die Signale des Personals werden wie folgt erteilt:

Vorwärts	Waagrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht
Rückwärts	Senkrecht bewegte aufgerollte Flagge oder Laterne mit weissem Licht
Abstossen	Wie "rückwärts"
Langsamer fahren	Zeigen der roten Flagge oder der Laterne mit rotem Licht, bis die Geschwindigkeit genügend vermindert ist
Halt	Senkrecht bewegte rote Flagge oder Laterne mit rotem Licht

Hinweis: in den RFI-Normen bestehen keine Entfernungsangaben gemäss den FDV.

Domaine concerné



Schaffhausen

GV Principe

Par principe, les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont applicables en gare de Schaffhausen.

La réglementation de la DB NETZ AG est appliquée en gare de Schaffhausen pour les trains transitant de la ligne Beringen Bad Bf – Schaffhausen – Thayngen.

Relation De / pour	Procédures d'exploitation utilisées selon			
	La réglementation allemande ¹		La réglementation suisse	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
DB – DB	X	X		
DB – CFF	X			X
CFF – DB		X	X	
CFF - CFF			X	X

¹ Exceptions : pour le signal auxiliaire et le signal de voie occupée, il faut appliquer les processus selon les PCT, car ces signaux ne sont pas connus de DB Netz AG.

Le contrôle de la marche des trains implanté sur les signaux suisses de type L se comporte conformément aux PCT.

GV Management des événements

Le management des événements est de la responsabilité des CFF pour toute la zone comprise à l'intérieur des signaux d'entrée de la gare de Schaffhausen ; ceci comprend également en particulier la partie du réseau de la DB à partir des signaux d'entrée A côté Beringen et P côté Thayngen.

GV Signaux

La gare de Schaffhausen est équipée de signaux conformément aux PCT, y compris les signaux avancés d'entrée, à l'exceptions de :

- Signal Zs6 (indicateur de contre-voie), voie A14 km 363.960
- Signal Zs6 (indicateur de contre-voie), voie DB42 km 367.318
- Signal Lf 7 (signal de vitesse), voies A14 et A15 km 363.960
- Signal avancé de block V2312 et signal Ne 2 (indicateur de signal avancé), voie A15 km 363.960
- Signal Ne 3 (indicateur de préannonce de signal avancé), voie A15 km 364.052.

Les tronçons de ralentissement provisoires seront signalés et établis conformément aux PCT, si au moins l'un des signaux de ralentissement doit être posé sur le territoire de la gare. Les signaux avancés éventuels seront munis du contrôle de la marche des trains allemand et suisse.

GV Moyens de signalisation des véhicules

Sur le parcours entre la frontière nationale et Schaffhausen PB / GB, on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV Changement de processus d'exploitation

Données d'horaire	Lieu du changement de processus
Train avec arrêt prescrit	Point d'arrêt usuel
Train sans arrêt prescrit, y.c. passage exceptionnel	Faisceau de voies A1 – A6

GV Commutation des appareils de communication embarqués

Relation de / pour	Commutation sur	
	GSM/R CH	GSM/R D
DB - DB	Au signal d'entrée *	Au signal de sortie *
DB - CFF	Au signal d'entrée	---
CFF - DB	---	Au signal de sortie
CFF - CFF	---	---

* Les trains régionaux de/pour Beringen Bad Bf, sans mouvement de manœuvre précédent ou suivant et rebroussant à Schaffhausen ne doivent pas commuter sur le GSM/R CH.

GV Comportement en cas de dérangement

Les exceptions suivantes sont applicables pour les trains circulant selon les processus de la DB :

Cas	Prescriptions	Ordre au mécanicien de locomotive
Entrée et sortie à l'aide du signal auxiliaire	PCT	-
Talonnage d'aiguille	PCT	Ordre DB
Talonnage d'aiguille sans circulation / annonce intempestive de talonnage aux aiguilles 200, 201, 202 et 203	Réglementation DB	Ordre DB
Talonnage d'aiguille sans circulation / annonce intempestive de talonnage aux autres aiguilles	PCT	Ordre DB
Absence de contrôle d'aiguille	PCT	-
Danger sur / aux abords de la voie	PCT	Ordre DB
Dérangement au dispositif de contrôle d'état libre de la voie	PCT	Ordre DB
Dommage à la voie	PCT	Ordre DB

GV Signalisation de la queue des trains

Les trains circulant entre Beringen Bad Bf et Schaffhausen de même qu'entre Schaffhausen et Thayngen portent des signaux de queue selon la réglementation allemande.

GV Prescriptions de freinage

Entre la limite de réseau – Schaffhausen – limite de réseau et inversement, les prescriptions de freinage suivantes sont applicables, sous la responsabilité des ETF :

- les trains internationaux circulent selon les prescriptions de freinage de l'ETF
- les données spécifiques au pays, resp. de l'infrastructure doivent être prise en compte (par ex. tableau des parcours, effort de retenue minimum, rapport de freinage partiel etc.)
- en cas de modification de la formation d'un train à l'intérieur du champ d'application des PCT, les prescriptions suisses sont applicables.

ZR**Garage des véhicules**

Pas de contrôle final des passagers depuis les quais entre 6h00 et 23h00 pour les trains de voyageurs non accompagnés.

Le garage de véhicules est interdit sur la voie E 21.

Contre la dérive de train, parties de trains ou véhicules isolés, les mesures minimales d'immobilisation sont à déterminer au moyen des indications figurant dans le tableau ci-dessous, en relation aux voies et déclivités y figurant et sans tenir compte des moyens de freinage à l'air engagés.

Faisceau	Déclivité en %	Direction
D1 - D3	8	Neuhausen
A1 - A6	6	Neuhausen
S1 - S3	3	Neuhausen
B1 - B3 et B7	3	Neuhausen
B4 et B6	4	Neuhausen
B5/15/25	4	Neuhausen
E1 - E4	6	Neuhausen
Z1 et Z2 dès la fin du quai	20	Thayngen
E31/41	26	Thayngen
O1 - O8	3	Thayngen
R1 - R8	5	Thayngen

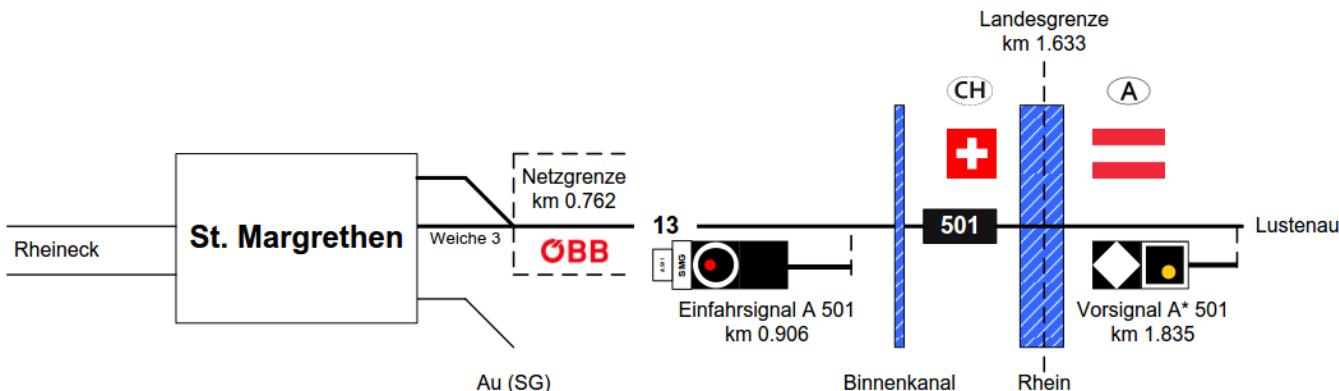
R**Profil OCF O2**

Les voies D1, D2, D3, D22, A31, S3, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B15, B25, E21, E31, E41, R8 sont ouvertes au profil OCF O2.

R**v_{max}**

La v_{max} 5 km/h (vitesse d'un homme au pas) est applicable sur la voie S9 à partir de la zone goudronnée jusqu'au quai de chargement de la halle d'expédition. Les laisser-couler et lancer à destination de cette voie sont interdits.

Bereich



St. Margrethen

GV Grundsatz

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

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

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

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

GV Ereignismanagement (ÖBB Notfallmanagement)

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

GV Signalmittel der Fahrzeuge

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

GV Besetzschilder

Es gelten die FDV.

GV Bremsvorschriften

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

- Die internationalen Züge verkehren gemäss den Bremsvorschriften der EVU

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

GV**Verfahren bei Störungen an *Halt* zeigenden Signalen**

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

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

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

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

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

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

St. Margrethen – alle Richtungen:

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

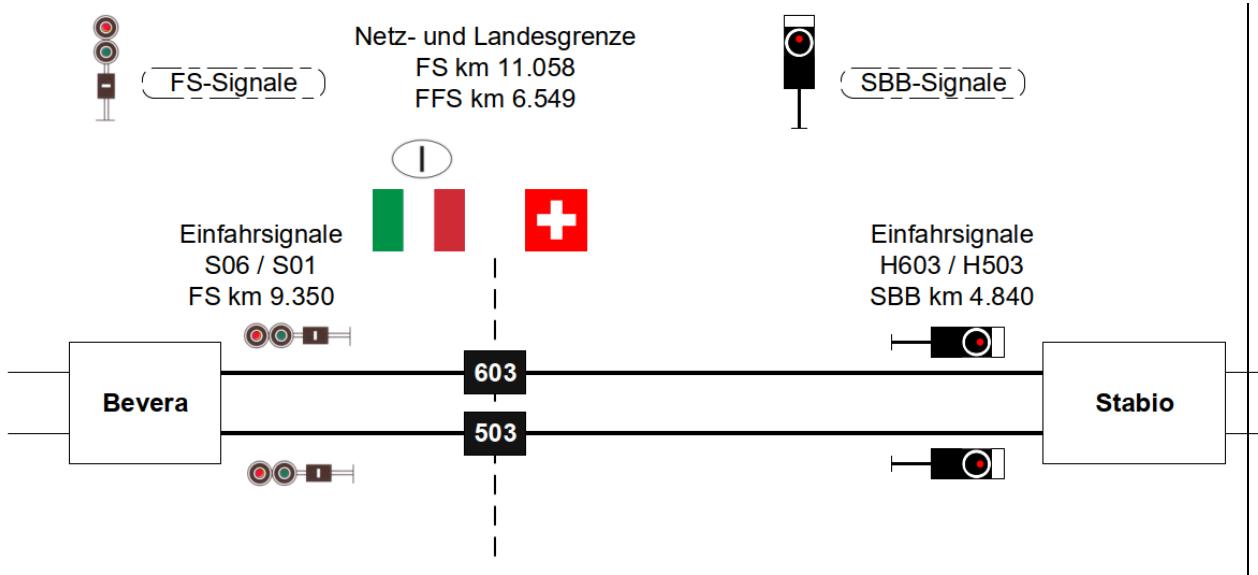
St. Margrethen – Lustenau:

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

R**Profil EBV O2**

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

Bereich



GV Grundsatz

Züge von Stabio in Richtung PM Bevera:

Im Bahnhof Stabio und auf der Strecke Stabio – PM Bevera gelten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV).

Züge von PM Bevera in Richtung Stabio:

Im Bahnhof PM Bevera und auf der Strecke PM Bevera – Stabio gelten die italienischen Fahrdienstvorschriften (RFI-Normen).

Das Signalsystem verfolgt grundsätzlich das entsprechende Hoheitsgebiet, d.h. auf schweizerischem Gebiet nach schweizerischer Bauart und auf italienischem Gebiet nach italienischer Bauart.

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

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

Nothilfe durch SBB LRZ oder Hilfswagen im Katastrophenfall

Im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und Italien über die Zusammenarbeit im Bereich der Risikovorsorge und -vorbeugung und der gegenseitigen Hilfeleistung bei natürlichen oder durch menschliche Tätigkeit verursachten Katastrophen (SR 0.131.345.4) leistet SBB Intervention (I-FUB-INT)

die nötige Unterstützung auf Italienischem Staatsgebiet, nachdem Italien die Schweiz auf staatsrechtlicher Ebene um Hilfe ersucht hat. Mit dem 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.

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

Akute Lebensgefahr

Bei unmittelbarer, akuter Lebensgefahr von Personen (Brand oder Entgleisung/Kollision mit Verletzten/Toten eines Reise-, RoLa- oder Güterzuges mit Gefahrgut) erfolgt die Anfrage von RFI direkt schriftlich an die Netzeleitung. Netzeleitung veranlasst anschliessend die Alarmierung des A-Pikett von I-FUB-INT.

Der A-Pikett I-FUB-INT erwägt die Wahrscheinlichkeit, ob durch einen LRZ-Einsatz Leben gerettet werden könnten und erteilt die Einsatzeraubnis an den Schichtleiter ELZI. ELZI alarmiert bei positivem Entscheid die Intervention.

GV Signalisation Langsamfahrstellen

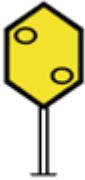
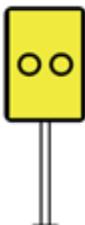
Management Langsamfahrstellen:

Auf der Strecke Stabio – PM Bevera – Stabio ist das EDV System RFI Aster M3 / M40 im Einsatz.

Aufgestellte Langsamfahrsignale:

- Nicht grenzüberschreitende Langsamfahrstellen werden mit Langsamfahrsignalen gemäss den jeweiligen Normen signalisiert (CH = FDV, I = RFI)
- Bei grenzüberschreitenden Langsamfahrstellen werden grundsätzlich nur Langsamfahrsignale gemäss RFI-Normen aufgestellt.
Ausnahme: wenn sich die Signalisierung einer grenzüberschreitenden Langsamfahrstelle ausnahmsweise bis in den Bahnhof Stabio erstreckt, werden im Bereich des Bahnhofs Stabio parallel beide Signalsysteme (gemäss FDV und RFI-Normen) aufgestellt.

GV RFI Signale

Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten	
	<p>Begriff <i>Vorsignal Langsamfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Dieses Signal kündigt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit ab dem Anfangssignal an.</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Es folgt ein Anfangssignal</p>
	<p>Begriff <i>Anfangssignal Langsamfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Ab diesem Signal gilt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Dem Anfangssignal geht ein Vorsignal voraus und es folgt ein Endsignal</p>
	<p>Begriff <i>Endsignal Langsamfahrstelle</i></p> <p>Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist.</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen Es geht ein Anfangssignal voraus</p>

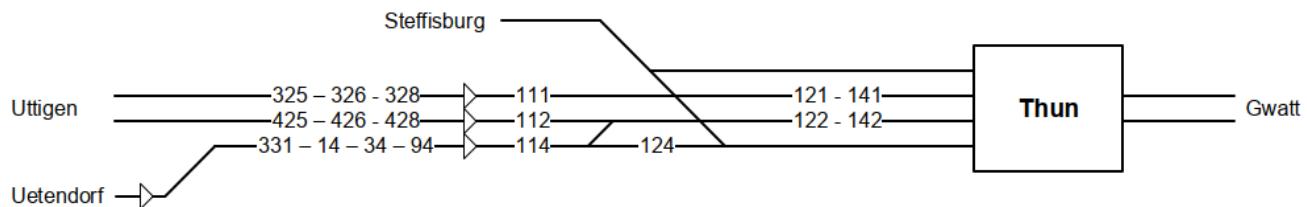
GV v_{max} Fahrt auf Sicht RFI Strecke

Es gilt bei *Fahrt auf Sicht* v_{max} 40 km/h.

GV Signalmittel der Fahrzeuge

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

Domaine concerné



Thun

R Chars de combat engageant le gabarit

Les transports exceptionnels (aS) avec dépassement latéral du gabarit de chargement nécessitent une autorisation d'acheminement avec conditions particulières.

Pour les mouvements de manœuvre en gare, y compris les mises en place et les retraits sur et de la voie 45 (voie des chars) comprenant les chargements suivants :

- char de grenadiers 2000 Hägglunds
- obusier automoteur M109
- Leopard
 - char 87
 - char pont 87
 - char de dépannage Büffel
 - char du génie et de déminage Kodiak,

les dispositions suivantes sont à respecter :

Conditions d'acheminement

(extrait des conditions d'acheminement pour les transports militaires)

Interdiction de rencontre avec les véhicules de tout genre

Pour tous les chars :

Uttigen / Uetendorf – Thun
entre les voies 325-326-328,
425-426-428 et 331-14-34-94

En plus, pour les chars Leopard :

Thun
entre les voies 111-121-141,
112-122-142 et 114-124

Interdictions de rencontre avec des véhicules avec dépassement latéral de gabarit de chargement sur toutes les pleines voies resp. voies de gare contiguës.

Conditions locales particulières

Pour tous les chars :

Le franchissement de voies longeant un quai de chargement est interdit, à l'exception des voies de chargement/de déchargement.

En plus, pour les chars Leopard :

Le franchissement des voies 150 et 803 est interdit.

- le chef de manœuvre demande au chef-circulation le parcours « ... avec wagons avec dépassement latéral de gabarit de chargement de (voie) ... pour (voie) ... » en précisant le type de char
- le chef-circulation protège les voies contiguës concernées et confirme au chef de manœuvre « voies contiguës ... protégées ». L'assentiment est alors transmis par le signal nain
- le mouvement de manœuvre ne peut être exécuté qu'après obtention de la confirmation orale et si les signaux nains présentent une image d'avancer ou d'avancer prudemment
- Le chef de manœuvre annonce l'arrivée du mouvement de manœuvre sur la voie de but après l'avoir atteinte.

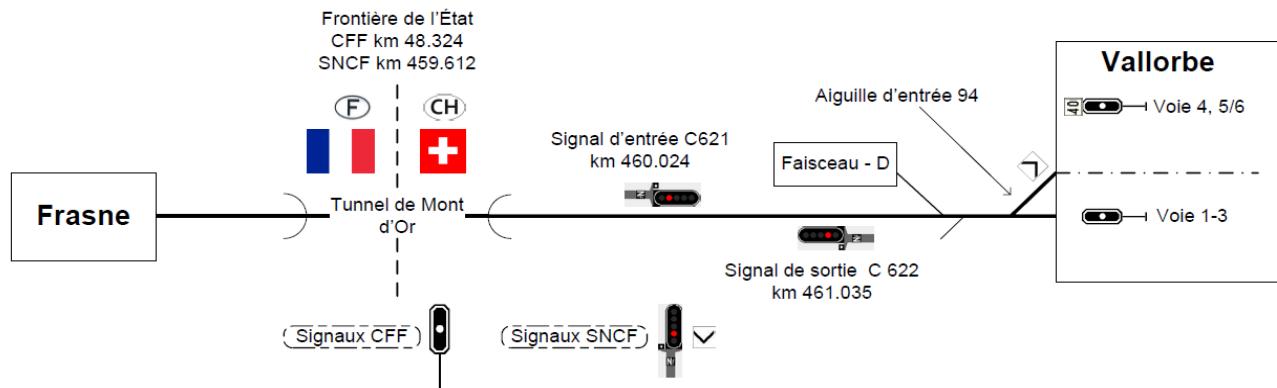
R Profil OCF O2

Les voies 234, 235, 727, 738, 746, 747, 748, 758, 759, 765 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Restrictions à la circulation de véhicules

Les convois comprenant des voitures voyageurs sont interdits sur la liaison aiguille 428 – aiguille 425 en position « conduit à gauche ».

Domaine concerné



GV Principe

Les prescriptions françaises sont applicables sur la pleine voie.

En gare de Vallorbe, les prescriptions françaises sont applicables aux trains en provenance et en direction de la France, jusqu'à leur arrêt resp. dès leur départ (y compris la représentation du signal d'entrée C621“ et celui de sortie „C622“. Exception : les signaux pour l'essai des freins et les autorisations de départ sont conformes aux prescriptions suisses de circulation des trains (PCT).

GV Admission des véhicules

Les véhicules suivants dépassant le profil OCF O1 sont admis sur la ligne (Lausanne) – Dailly – Vallorbe – frontière étatique CH/F :

- rames automotrices de type TGV 2N2.

GV Management des événements

Entre Vallorbe et les frontières nationales, la gestion des événements est assurée par les CFF. Dès la frontière, en direction de la France, elle l'est par la SNCF.

GV Moyens de signalisation des véhicules

Sur le parcours entre la frontière nationale et Vallorbe, on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV ETCS Level 1 LS : transition**Frasne – Vallorbe :**

Commutation dynamique en ETCS Level L1 LS au km SNCF 461.082 (avant la première aiguille de VAL).

Vallorbe – pour toutes les directions :

En gare de Vallorbe, le véhicule doit toujours être démarré en ETCS Level 1.

Vallorbe – Frasne :

Commutation dynamique en ETCS Level NTC KVB au km SNCF 461.160 (avant le signal de sortie C622 de Vallorbe), pour les véhicules équipés avec le KVB.

Vallorbe**Z Dérogations au point d'arrêt usuel**

Trains Regio de France	Voie A1	Point d'arrêt avant le passage à chars. Exception : Flirt / Domino en double traction s'arrêtent au point d'arrêt usuel
	Voie A3 Voie A5	Point d'arrêt avant le signal nain 58A Point d'arrêt avant le signal nain 59B
de Le Day	Voie A4	En cas d'entrée sur voie 4 occupée, les trains doivent s'arrêter au plus tard devant le signal d'abaissement des pantographes (que ce dernier soit illuminé ou éteint). Ce signal est situé à l'extrémité du bâtiment de service.
de Le Day	Voie A5	Point d'arrêt avant le signal nain A5F

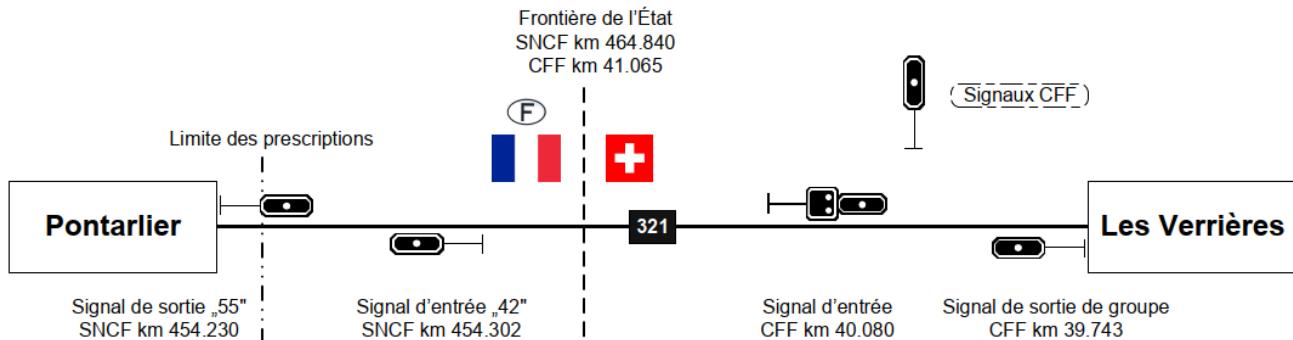
Z TGV

Après leur entrée, les mécaniciens de locomotive de TGV de Le Day doivent confirmer au chef-circulation que les pantographes pour la tension 15 kV sont abaissés.

R Lancer ou laisser couler

Il est permis de lancer ou de laisser couler des locomotives, rames automotrices et automotrices à condition qu'elles soient occupées par un mécanicien de locomotive disposant d'un frein à air pour arrêter le mouvement.

Domaine concerné



GV Principe

Les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sont applicables en gare de Les Verrières.

Les PCT sont applicables sur la pleine voie, à l'exception des dispositions particulières concernant les installations de passages à niveau ainsi que certaines signalisations françaises.

Sont applicables en gare de Pontarlier :

- les PCT, aux trains en provenance et en direction de la Suisse, jusqu'à leur arrêt à quai resp. dès leur départ (y compris le signal d'entrée 42 et celui de sortie 55)
- les prescriptions françaises pour les mouvements de manœuvre. Pour les mouvements de manœuvre en provenance de la pleine voie 321 (que cette dernière soit interdite ou non), l'assentiment pour entrer en gare de Pontarlier est transmis par l'ouverture du signal d'entrée 42.

GV Management des événements

Entre Les Verrières et les frontières nationales, le management des événements est assuré par les CFF. De la frontière en direction de la France, par la SNCF.

GV Moyens de signalisation des véhicules

Sur le parcours entre la frontière nationale et Les Verrières, on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

GV Dispositions particulières pour les installations de passage à niveau

Les installations de passage à niveau sont signalées selon le signal « *Désignation Passage à niveau* » et dotées d'un téléphone permettant à un usager de la route d'annoncer tout incident au chef-circulation d'une des gares encadrantes.

Si, lors du franchissement d'un PN, le mécanicien de locomotive constate un dérangement aux installations (feux de signalisation routière éteints, barrières non abaissées) ou des bris de barrières, il doit aviser immédiatement le chef-

circulation des Verrières ou de Pontarlier, en précisant la nature du dérangement.

Selon le type de dérangement, et après entente mutuelle entre les chefs-circulation de Pontarlier et Les Verrières, les mesures suivantes sont à prendre :

- barrières qui ne s'ouvrent pas (« raté d'ouverture ») : directives « dérangements aux installations de passage à niveau surveillées » selon PCT et I-30111
- barrières qui ne se ferment pas (« raté de fermeture ») : circulation interdite des trains sur le tronçon, sauf si le PN est gardé sur place
- barrières cassées : si les feux routiers fonctionnent normalement, directives selon PCT et I-30111 ; si les feux ne fonctionnent pas normalement, circulation interdite des trains, sauf si le passage à niveau est gardé sur place
- passage à niveau gardé sur place : directives « dérangement aux installations de passage à niveau surveillées », selon PCT et I-30111.

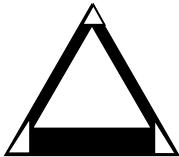
Si une annonce est effectuée par un tiers alors qu'un convoi est déjà engagé sur le tronçon compris entre Les Verrières et Pontarlier, les chefs-circulation prendront toutes les mesures possibles pour arrêter le convoi. Une fois la situation déterminée :

- si le convoi se trouve après le PN en dérangement, assentiment contre quitteance pour poursuivre normalement sa route
- si le convoi se trouve avant le PN en dérangement : poursuite selon le processus « dérangement aux installations de passage à niveau surveillées selon PCT et I-30111 ».

GV

Signaux SNCF

	Image	<i>Point kilométrique</i>
	Signification	Le nombre indique le point kilométrique
	Image	<i>Point hectométrique</i>
	Signification	Le nombre indique le point hectométrique
	Image	<i>Désignation Passage à niveau</i>
	Signification	Désignation du passage à niveau correspondant à celle indiquée dans la colonne des signaux de block du tableau des parcours

	Image	<i>Signalisation des obstacles situés dans le gabarit bas</i>
	Signification	En cas d'intervention du chasse-neige ; repère d'obstacle (pédale etc.) avant et après ce dernier

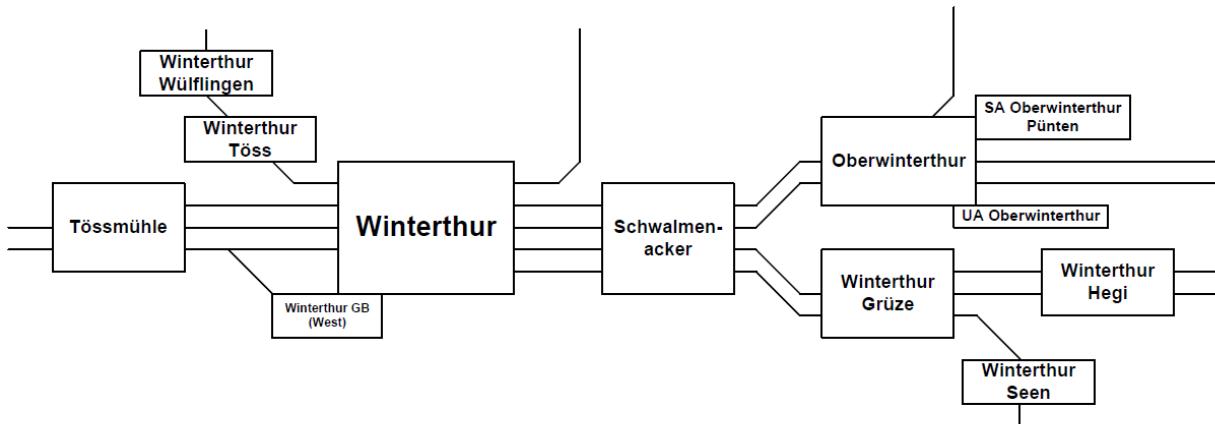
GV ETCS Level 1 LS : transition**Pontarlier (F) – Les Verrières**

Commutation statique en ETCS Level 1 avant le signal de sortie de PONT (direction CH).

Les Verrières – Pontarlier (F)

Commutation statique en ETCS Level NTC KVB avant le signal de sortie de PONT (direction F).

Domaine concerné



R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Entre Winterthur et Winterthur Töss, il n'y a pas de pleine voie. Par conséquent, les mouvements de manœuvre sont toujours effectués en tant que mouvements de manœuvre en gare. L'assentiment est transmis verbalement à la hauteur du signal d'arrêt manœuvre.

Oberwinterthur

Z Contrôle de la marche des trains sur les signaux répétiteurs

Les signaux répétiteurs BC**62, C**63, B**64 et C**65 sont à considérer comme signaux avancés pour les itinéraires de train en provenance du centre d'entretien Oberwinterthur (P). Il n'y a pas de contrôle de la marche des trains à ces endroits.

R Profil OCF O2

Les voies 1, 31 sont ouvertes au profil OCF O2.

SA Serviceanlage (centre de service) Oberwinterthur Pünten (P)

Z Annonce de présence par le mécanicien de locomotive

Le mécanicien de locomotive prenant en charge un véhicule moteur annonce son arrivée au véhicule avec anticipation, mais au plus tôt 5 minutes avant le départ du train, au chef-circulation du secteur Winterthur. Le cas échéant, indiquer au chef-circulation d'autres véhicules éventuels garés sur la même voie et dans la même direction.

Z Avis lors d'une circulation à destination du centre d'entretien (Unterhaltsanlage, UA) au lieu de celui de service (Serviceanlage, SA)

Si l'itinéraire est établi à destination du centre d'entretien d'Oberwinterthur, le mécanicien de locomotive n'est pas avisé.

Z Départ d'un faisceau de voies comme mouvement de manœuvre

Comme mouvement de manœuvre, du faisceau de voies 600 jusqu'au signal X611.

R Profil OCF O2

La voie 668 est ouverte au profil OCF O2.

R Accouplement de véhicules

Il n'est autorisé d'accoster, respectivement d'accoupler, que dans le sens Oberwinterthur → Rickenbach-A.

Aucun véhicule doté de l'attelage automatique ne doit être accouplé sur les voies 641-645. L'accouplement doit être effectué par des collaborateurs instruits du ZFR, aux endroits prédéterminés.

UA Unterhaltsanlage (centre d'entretien) Oberwinterthur (P)**Z Voie 152 : v_{max} inférieure à celle présentée par le signal principal**

Sur la voie 152 se trouve une installation d'élimination de déchets ne pouvant être franchie qu'à la v_{max} 5 km/h. Cette dernière ne peut pas être présentée par le signal d'entrée. Le chef-circulation ne doit pas aviser le mécanicien de locomotive, avant la transmission de l'assentiment pour entrer.

Z Annonce de présence par le mécanicien de locomotive

Le mécanicien de locomotive prenant en charge un véhicule moteur annonce son arrivée au véhicule avec anticipation, mais au plus tôt 5 minutes avant le départ du train, au chef-circulation du secteur Winterthur. Le cas échéant, indiquer au chef-circulation d'autres véhicules éventuels garés sur la même voie et dans la même direction.

Z Avis lors d'une circulation à destination du centre de service (Serviceanlage, SA) au lieu de celui d'entretien (Unterhaltsanlage, UA)

Si l'itinéraire est établi à destination du centre de service d'Oberwinterthur Pünten, le mécanicien de locomotive n'est pas avisé.

Z Départ d'un faisceau de voies comme mouvement de manœuvre

Comme mouvement de manœuvre, des voies 143/144 et 154-164 jusqu'aux signaux J137 resp. J138.

R**Mouvement de manœuvre en direction d'itinéraire de train**

Compte tenu des nécessités d'exploitation, sur les voies 101-108 et 110, les courses de manœuvre suivantes en direction d'un itinéraire de train sont autorisées en complément au R 300.4 chiffre 2.3.2 :

- si la voie de destination demandée par le chef de manœuvre se trouve après l'itinéraire de train établi et que la course de manœuvre n'est pas exécutée sous la forme d'une pousse non accompagnée

ou

- si les conditions pour l'établissement du parcours sans demande sont remplies et que la voie de destination se trouve avant ou après l'itinéraire de train établi.

De ce fait, le mécanicien et le chef de manœuvre doivent s'attendre en tout temps à des circulations de train coupant l'itinéraire demandé.

R**Profil OCF O2**

Les voies 143, 144, 151, 153, 154, 160-164, 171-179, 200 sont ouvertes au profil OCF O2.

Winterthur

ZR**Garage des véhicules**

Les véhicules doivent être garés directement devant le heurtoir resp. le signal nain, les autres véhicules devant être accolés. Les autres points d'arrêt doivent être indiqués au chef-circulation.

Pas de contrôle final des passagers depuis les quais entre 6h00 et 23h00 pour les trains de voyageurs non accompagnés.

R**Profil OCF O2**

Les voies 47, 59, 61, 79, 107-110, 144, 150, 503-514, 537-539, 542-546, 562, 571, 584, G1, H1-H5, M10-M14 sont ouvertes au profil OCF O2.

Winterthur Grüze

Z**Franchissement de signaux de sortie et de voie présentant l'image d'arrêt**

Les trains de marchandises et de service en provenance de Winterthur entrant sur les voies 2-5 peuvent franchir les signaux C4, C5 et C53 présentant l'image d'arrêt sur balancements du bras de l'employé de manœuvre et avancer jusqu'au premier signal nain présentant l'image d'arrêt.

Winterthur Töss et Winterthur Wülflingen

Fdl Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais

Les prescriptions suivantes règlent les mesures à appliquer pour les entrées de trains avec service voyageurs et arrêt prescrit dans les gares sans dessertes locales de Winterthur Töss et Winterthur Wülflingen. De cette manière, on peut renoncer à appliquer les mesures d'exploitation destinées à la clientèle selon R 300.6 chiffre 5.1.

Mesures constructives :

Les mesures prescrites par les DE-OCF permettent :

- aux voyageurs de reconnaître de manière univoque la zone sûre
- de limiter géographiquement et de manière univoque l'accès au quai intermédiaire
- d'empêcher les voyageurs d'attendre sur le quai intermédiaire étroit.

Parmi d'autres mesures, la limite entre la zone sûre et celle dangereuse est indiquée clairement par une ligne de sécurité. Des panneaux de mise en garde selon R RTE 24900 chiffre A 5.1 sont installés à la hauteur de l'accès au quai intermédiaire.

Mesures d'exploitation :

Les mesures d'exploitation comprennent :

- tous les trains avec service voyageurs et arrêt prescrit doivent entrer sur la voie la plus proche du BV, ou
- les mécaniciens de locomotive sont avisés selon R 300.6 chiffre 5.1.4 et doivent circuler en *marche à vue*, V_{max} 20 km/h dès le début du quai.

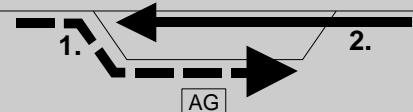
Mesures destinées à la clientèle :

Les mesures destinées à la clientèle servent à éviter la pénétration des voyageurs dans la zone dangereuse avant l'entrée du train.

Les mesures destinées à la clientèle comprennent :

- l'information, si nécessaire (par exemple distribution de papillons dans tous les ménages)
- la directive sur la manière correcte de se comporter données par un assistant-clientèle
- le contrôle de l'application sur la manière correcte de se comporter

Situation d'exploitation – voie directe éloignée du BV

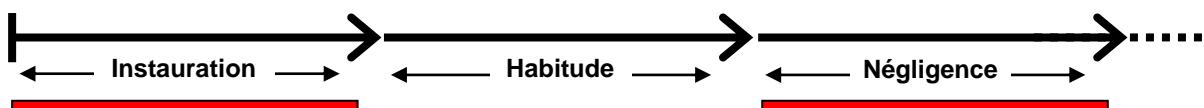
Situation	Mesure constructive mise en œuvre	Mesures requises	Genre de mesures
Croisements partiels 	oui	oui	Exploitation ou destinées à la clientèle

Croisement partiel

Les trains de voyageurs s'arrêtant ne croisent que de manière occasionnelle ; ceci signifie que le croisement ne peut pas être désigné comme étant régulier. Cela s'applique si l'horaire cadencé ne prévoit aucun croisement, mais que des croisements peuvent partiellement être prévus en cas de renforcement de l'horaire.

Mise en œuvre des mesures destinées à la clientèle

Modification à la situation d'exploitation (par ex. changement d'horaire)



Une nouvelle situation se présente au voyageur. Le comportement habituel peut conduire à des mises en danger. → Mesures nécessaires	La phase d'apprentissage est terminée. Le voyageur connaît la situation d'exploitation.	Le voyageur s'est familiarisé avec la situation d'exploitation. Son comportement se base sur la situation d'exploitation connue, ce qui peut conduire à des mises en danger. → Mesures nécessaires
--	---	---

Procédure

Planification / exécution [Phase 1]	Contrôle à court terme [Phase 2]	Contrôle à long terme [Phase 3]
Comment procéder pour que le voyageur se comporte correctement ?	Les voyageurs se comportent-ils correctement ?	Les voyageurs se comportent-ils correctement ?
<u>Contenu :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Analyse de la typologie des voyageurs (par ex. écoliers) - Détermination des mesures liées à la gare (par ex. engagement d'un assistant clientèle). - Etablissement des échéances Les mesures sont prises en temps utile (ce qui signifie avant le changement d'horaire) 	<u>Contenu :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Vérification du succès des mesures (par ex. observation sur place, consultation des mécaniciens de locomotive) 	<u>Contenu :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôle périodique (par ex. observation sur place, consultation des mécaniciens de locomotive)

Phase 3 : contrôle à long terme

Depuis de nombreuses années, les deux gares se trouvent en phase 3, car la situation avec croisements partiels n'a pas changé. I-FUB-BF effectue des contrôles semestriels des gares et les documents (traçabilité), par ex. avec des audits. Les délais appropriés doivent être déterminés préalablement. Des mesures supplémentaires sont nécessaires s'il y a des indices suggérant un comportement incorrect ou si un comportement incorrect est constaté.

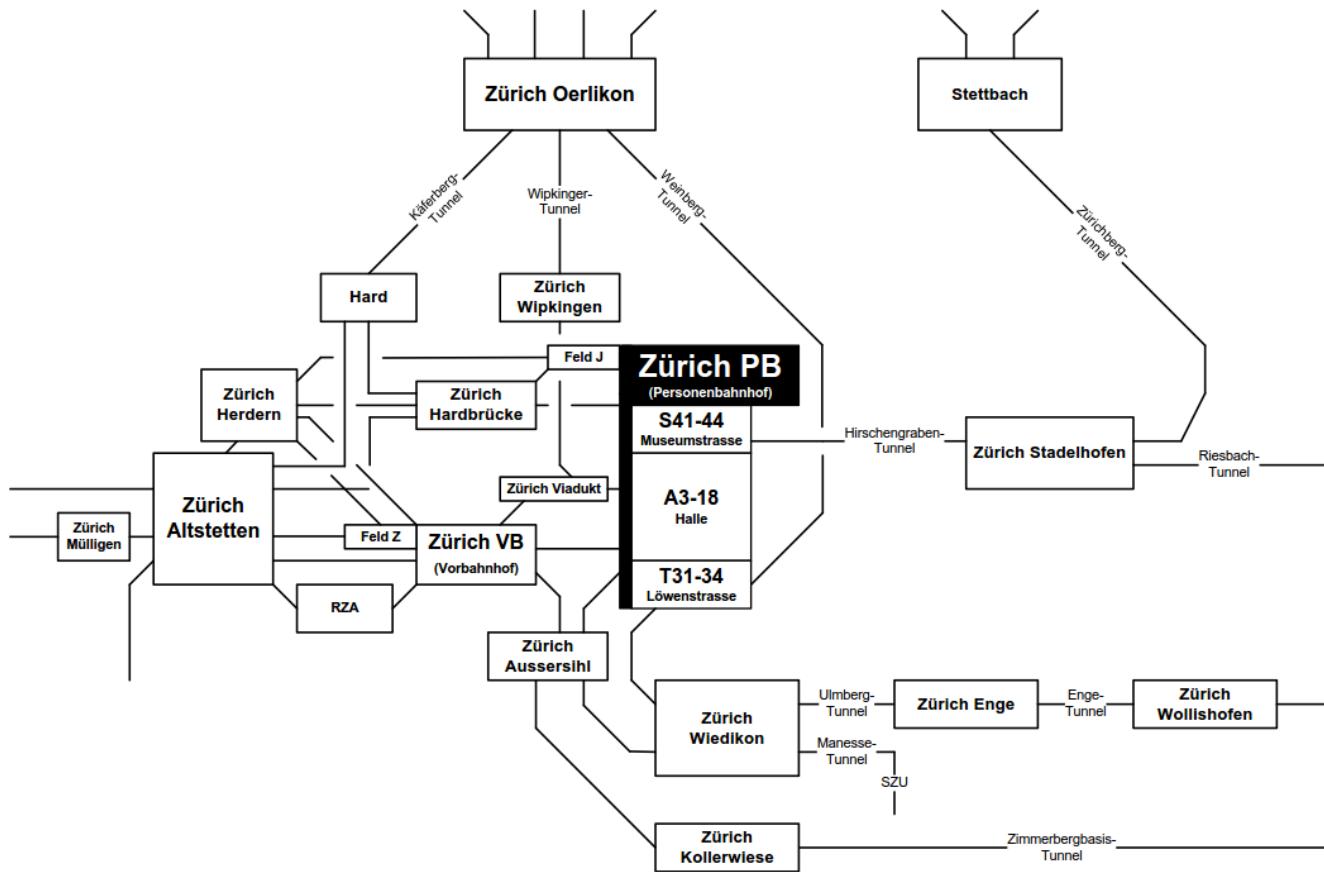
Winterthur Wülflingen



Pousse non accompagnée

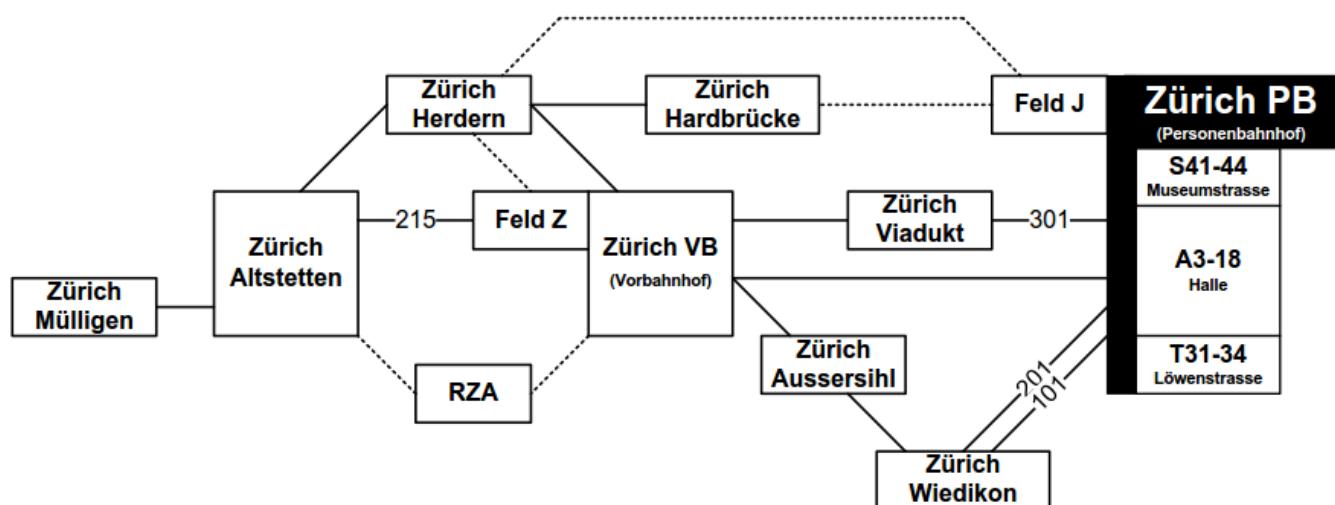
La cabine de conduite doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Domaine concerné



Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Entre les tronçons suivants il n'y a pas de pleine voie. Par conséquent, les mouvements de manœuvre sont toujours effectués en tant que mouvements de manœuvre en gare. L'assentiment est transmis par le signal nain. Sur les lignes en traitillé aucun itinéraire de train n'est possible.



Ligne Zürich PB T31-34 – tunnel du Weinberg – (Zürich Oerlikon)

ZR Remorquage de trains lourds (>500t)

Lors de dépannages, pour assurer le dégagement de trains sans arrêt sur la rampe, les signaux concernés doivent être à voie libre. Ceci s'applique à :

- la rampe de 37‰ à Zürich PB T31-34, en direction de Zürich Vorbahnhof/Wiedikon
- la rampe de 25 ‰ sortie de secours A1 FLRS Seilergraben (signaux M131/231, K22/23) dans le tunnel du Weinberg, en direction de Zürich PB T31-34
- au saut-de-mouton inférieur incliné de 35 ‰ à Zürich Oerlikon.

Il faut, de manière générale, lors de remorquages en provenance du tunnel du Weinberg, éviter le franchissement du saut-de-mouton inférieur à Zürich Oerlikon.

Z Restrictions à la circulation de véhicules

Les wagons marchandises ne sont pas admis sur le tronçon Zürich PB T31-34 – tunnel du Weinberg – (Zürich Oerlikon excl.). (Motif : dispositions en matière de sécurité et insuffisances de dévers). Exception : en cas de travaux dans le tunnel, les wagons marchandises nécessaires sont autorisés.

Les véhicules tractés à l'aide d'un attelage de secours ne sont pas admis sur les tronçons Zürich PB T31-34 – tunnel du Weinberg – (Zürich Oerlikon excl.) et Zürich PB T31-34 – Langstrasse. Exception : convois remorqués lors de prestations de secours en cas de dérangement.

Centre de réparation RZA Altstetten (P)

R Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.

R Annonce

Durant les heures d'exploitation (chaque jour : 06h30 – 16h00) et lors d'entrées ou de sortie dans cette zone, le chef de manœuvre et le mécanicien de locomotive doivent prendre contact avec le chef de manœuvre RZA (079 745 40 70 ou 079 743 98 12), afin de s'entendre mutuellement sur les mouvements de manœuvre en cours d'exécution.

R v_{max}

Par principe, la v_{max} 10 km/h est applicable sur l'ensemble du RZA.

Sont applicables sur voie 6 (voie d'essai), lors de mesures dynamiques avec installation à feux clignotants enclenchée :

- v_{max} 30 km/h, pour un mouvement annoncé « course d'essai »
- v_{max} 50 km/h, pour un mouvement annoncé « course d'essai à vitesse plus élevée », avec un parcours établi U81 – U72.

Stettbach

Z Succession rapprochée des circulations sur des voies occupées

L'installation de sécurité est équipée pour assurer une succession rapprochée des circulations sur une voie occupée. Une entrée sur voie occupée est signalée lorsque les conditions ci-après sont remplies :

- la tête du premier train a franchi le signal de sortie ou de tronçon situé à la fin du quai, et
- la queue du premier train est située à au moins 130 m du signal d'entrée présentant l'image «voie occupée».

Le signal « voie occupée » s'éteignant avant que le train ne continue sa marche signifie que le tronçon qui suit a été libéré par le train précédent.

Zürich Altstetten

R Profil OCF O2

Les voies 211, 212 sont ouvertes au profil OCF O2.

Zürich Hardbrücke

ZR Garage des véhicules

Pas de contrôle final des passagers depuis les quais pour les trains de voyageurs non accompagnés.

Z Succession rapprochée des circulations sur des voies occupées

L'installation de sécurité est équipée pour assurer une succession rapprochée des circulations sur une voie occupée. Une entrée sur voie occupée est signalée lorsque les conditions ci-après sont remplies :

- la tête du premier train a franchi le signal de sortie ou de tronçon situé à la fin du quai, et
- la queue du premier train est située à au moins 130 m du signal d'entrée présentant l'image « voie occupée ».

Le signal « voie occupée » s'éteignant avant que le train ne continue sa marche signifie que le tronçon qui suit a été libéré par le train précédent.

Zürich Herdern, PB, VB

ZR Circulations entre Zürich Herdern, PB, VB ou vice-versa

Les circulations régulières entre Zürich PB et Herdern sont ordonnées comme trains. Les transferts urgents se déroulent comme mouvement de manœuvre en conduite directe.



Mouvement de manœuvre en direction d'itinéraire de train

Compte tenu des nécessités d'exploitation, les courses de manœuvre suivantes en direction d'un itinéraire de train sont autorisées, en complément au R 300.4 chiffre 2.3.2 :

- si la voie de destination demandée par le chef de manœuvre se trouve après l'itinéraire de train établi et que la course de manœuvre n'est pas exécutée sous la forme d'une pousse non accompagnée

OU

- si les conditions pour l'établissement du parcours sans demande sont remplies et que la voie de destination se trouve avant ou après l'itinéraire de train établi.

De ce fait, le mécanicien et le chef de manœuvre doivent s'attendre en tout temps à des circulations de train coupant l'itinéraire demandé.



Assurer les groupes de véhicules et les compositions dans les faisceaux

Sur toutes les compositions ou groupes de véhicules stationnant sans loc dans l'un des faisceaux susmentionnés, il faut serrer les freins à main comme suit :

- voies en cul-de-sac (butoir) = côté butoir
- voies continues = côté Altstetten.

Les véhicules munis de freins à disque doivent en plus être assurés par des sabots d'arrêt et signalés par les panneaux de mise en garde correspondants.



Mouvements de manœuvre sur les voies de circulation

Les mécaniciens de locomotive de toutes les locomotives acheminées par les voies de circulation M1, M2, K1, L23 et 404 avancent sans ordre jusqu'au signal nain en direction de Zürich Altstetten.



Saut de mouton de la voie 795

Dispositions à appliquer :

- seul un convoi peut se trouver sur la voie 795
- des rebroussements sont autorisés seulement côté PB. Il faut aviser le poste d'enclenchement de Herdern avant d'effectuer ce mouvement
- des mouvements de manœuvre pour des lancers, laisser-couler ou la transposition d'un train entier sont interdits sur voie 795
- des mouvements de manœuvre en conduite indirecte par voie 795 sont autorisés uniquement avec une loc de manœuvre et un chef de manœuvre.



Voies 301, 391-P31 et 491-R16/P34

Les mouvements de manœuvre sur les voies 301, 391-P11-P21-P31, 491-R16 et 491-P24-P34 pour des lancers et laisser-couler sont interdits.

Zürich Herdern

Z Départ d'un faisceau de voies comme mouvement de manœuvre

Faisceaux 800 et 900 comme mouvement de manœuvre jusqu'aux signaux D425 resp. D426.

Voies 218/219 comme mouvement de manœuvre jusqu'aux signaux C325 resp. C326.

Voies 261-264 comme mouvement de manœuvre jusqu'au signal E404.

Voies 661-663 comme mouvement de manœuvre jusqu'aux signaux G824 resp. G825.

Z Franchissement des voies 318–323 à une vitesse plus basse que la v_{max} indiquée par le signal principal

Dans la zone des voies 318–323, des rayons de courbe de 150 mètres minimum sont présentes, lesquels restreignent leur franchissement à une v_{max} 30 km/h. Cette dernière ne peut pas être montrée par le signal d'entrée. Le chef-circulation ne doit pas informer le mécanicien de locomotive lorsqu'il donne l'assentiment pour l'entrée.

R Profil OCF O2

Toutes les voies dotées d'une ligne de contact sont ouvertes au profil OCF O2.

R Sabots d'arrêt

Sur les faisceaux de voies 262-264, 404-415, 661-663, 801-813 et 901-911 des installations de garage et d'entretien de Herdern, seuls sont utilisés les sabots d'arrêt verts avec une largeur d'éclisse de 80 mm.

Les sabots d'arrêt verts ne peuvent être utilisés que pour assurer des véhicules. Le lancer et le laisser-couler de véhicules sur des sabots d'arrêt sont interdits sur les faisceaux de voies 262-264, 404-415, 661-663, 801-813 et 901-911.

Sur le faisceau V (voies 105, 120-126 et 218-222), on n'utilise que des sabots d'arrêt jaunes (profil de rail IV). Le lancer de véhicules sur des sabots d'arrêt jaunes est autorisé sur le faisceau V.

Zürich Mülligen

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les TGV POS et TGV 2N2 sont interdits (courbes à rayon réduit).

La voie 174 ne peut être employée que pour des convois en relation avec la Poste Suisse (voie de raccordement).

Z Franchissement des signaux présentant l'image arrêt

Lors du franchissement d'un signal présentant l'image arrêt (côté Zürich Altstetten) en provenant des voies 101-104, 213 et 214, le contrôle de la

marche des trains doit être inhibé deux fois (à la hauteur du signal de voie ainsi que de l'indicateur).

R Profil OCF O2

Les voies 172, 173, 182, 210-212 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Mouvement de manœuvre en direction d'itinéraire de train

Compte tenu des nécessités d'exploitation, sur les voies 101-104 et 205-214 partie « est » (en direction de Zürich Altstetten), les courses de manœuvre suivantes en direction d'un itinéraire de train sont autorisées en complément au R 300.4 chiffre 2.3.2 :

- si la voie de destination demandée par le chef de manœuvre se trouve après l'itinéraire de train établi et que la course de manœuvre n'est pas exécutée sous la forme d'une pousse non accompagnée

ou

- si les conditions pour l'établissement du parcours sans demande sont remplies et que la voie de destination se trouve avant ou après l'itinéraire de train établi.

De ce fait, le mécanicien et le chef de manœuvre doivent s'attendre en tout temps à des circulations de train coupant l'itinéraire demandé.

Zürich Mülligen installation de garage voies 201 – 209 (P)

Z Annonce de présence par le mécanicien de locomotive

Le mécanicien de locomotive prenant en charge un véhicule moteur annonce son arrivée au véhicule avec anticipation, mais au plus tôt 5 minutes avant le départ, au chef-circulation de Zürich Mülligen. Le cas échéant, indiquer au chef-circulation d'autres véhicules éventuels garés sur la même voie et dans la même direction.

R Profil OCF O2

Les voies 201-209 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Garage de véhicules

Sur les voies 201-204, les véhicules doivent être garés directement devant le heurtoir, les autres véhicules devant être accolés.

Sur les voies 205-209, le point d'arrêt est signalé au moyen de panneaux de secteurs de garage.

Zürich Oerlikon

Z Succession rapprochée des circulations sur des voies occupées

L'installation de sécurité est équipée pour assurer une succession rapprochée des circulations sur une voie occupée. Une entrée sur voie occupée est signalée lorsque les conditions ci-après sont remplies :

- la tête du premier train a franchi le signal de sortie ou de tronçon situé à la fin du quai, et
- la queue du premier train est située à au moins 130 m du signal d'entrée présentant l'image «voie occupée».

Le signal « voie occupée » s'éteignant avant que le train ne continue sa marche signifie que le tronçon qui suit a été libéré par le train précédent.

Zürich PB

R Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.

Zürich PB A3-18

ZR Répétiteurs de quai

Des répétiteurs de quai suspendus sous la marquise informent le personnel sur les itinéraires établis. Ils donnent les informations suivantes :

- A lorsqu'un signal du groupe X est à voie libre
- E lorsqu'un itinéraire train est établi en direction de la halle
- H lorsqu'un signal auxiliaire est allumé
- R lorsque le dernier signal nain avant la voie de halle, en direction de celle-ci, montre l'image « avancer prudemment »
- Z lorsque le premier signal nain de la voie de halle, en direction de Vorbahnhof, montre l'image « avancer prudemment » ou « avancer ».

La lettre A équivaut à un signal annonciateur de voie libre et indique que le signal principal concerné est à voie libre au départ de cette voie. Cette disposition ne s'applique pour un assentiment pour circuler sans visibilité sur le signal principal, conformément au R 300.6 chiffre 3.6.1, que lorsque la tête du train se trouve avant le signal de voie.

La lettre H indique que le signal auxiliaire de la voie concernée est allumé et autorise le mécanicien de locomotive à un départ en marche à vue, si toutes les autres conditions pour le départ sont remplies.

La lettre Z est à considérer comme un assentiment pour exécuter un mouvement de manœuvre sur la voie de halle concernée en direction de Vorbahnhof. Il faut s'attendre à trouver un obstacle ou un signal nain présentant l'image d'arrêt après le répétiteur de quai.

Z Dérogation au point d'arrêt usuel

Les trains de locomotives font arrêt au milieu des voies de la halle.

Z Entrée sur voie occupée

Les voies peuvent dès le butoir, être occupées sur une longueur de 75 m (3 voitures), sans que le mécanicien de locomotive ne soit renseigné et sans que le signal de voie occupée ne soit allumé.

Z Départ des trains de locs

Les trains de locomotives prêts au départ doivent se trouver au milieu de la halle.

Z Signaux auxiliaires

En cas de dérangement, le signal auxiliaire peut être utilisé aux signaux de voie du groupe X (A3-18). L'autorisation de départ fonctionne normalement.

Le chef-circulation avise le mécanicien de locomotive, contre quittance, avant d'allumer le signal auxiliaire lorsque la tête du train se trouve au-delà du signal de voie et qu'il doit sortir à l'aide du signal auxiliaire.

R Mouvement de manœuvre suivant un train partant dans les gares en cul-de-sac

Sauf ordre contraire, les locomotives des trains arrivant resp. les navettes/rames automotrices de tête suivent le train partant ou le mouvement de manœuvre à distance de chemin de freinage jusqu'au premier signal nain côté Vorbahnhof. Pour les voitures de tête arrivant, qui sont détachées et retirées, on appliquera la même procédure. Si les mouvements de manœuvre non accompagnés ne peuvent pas suivre immédiatement le train ou le mouvement de manœuvre partant, le chef de manœuvre doit en demander l'assentiment au chef-circulation.

R Stationnement de locomotives

Lorsque le tableau de service prévoit « Laisser la loc », le mécanicien de locomotive ne quittera le véhicule moteur que lorsque ce dernier ou la tête du train aura été détaché. Si aucun employé de manœuvre ne vient détacher, il faut aviser le chef-circulation par GSM-R.

Zürich PB Nord

R Desserte de l'aiguille 1011 de la voie de raccordement

L'AV 1011 (voie J64) est une aiguille motorisée commandée à pied d'œuvre sans répétition sur l'appareil d'enclenchement. Elle est équipée d'un signal électrique de contrôle d'aiguille.

Les mouvements de manœuvre dans le sens Herdern-Nord sont gérés avec le signal pour les tramways S1a (position normale « éteint »).

Les mouvements de manœuvre dans le sens Nord-Herdern sont gérés par le signal de barrage S1c placé à droite (position normale « éteint »). Les mouvements de manœuvre pour la voie de raccordement de la ville ne peuvent être exécutées que par du personnel instruit.

R Lancers et laisser-couler de wagons

Les mouvements de manœuvre de lancer et laisser-couler sont interdits dans la zone de Zürich PB Nord (absence de couplage des signaux nains entre eux).

Zürich PB S41-44

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les véhicules thermiques ne sont autorisés que pour :

- les services d'entretien et d'intervention
- les courses d'essai et de mesures mandatée par l'infrastructure.

Lors de la commande du sillon, il faut mentionner l'emploi de véhicules thermiques, ce qui doit figurer sur la mise en marche, afin de permettre la desserte en conséquence de l'installation de détection de fumée.

Les parcours par les diagonales d'échanges 1 – 5, 2 – 4, 8 – 12 et 9 – 11 (diagonale de la rampe) en direction de Stadelhofen sont interdits pour les trains de marchandises.

Z Succession rapprochée des circulations sur des voies occupées

L'installation de sécurité est équipée pour assurer une succession rapprochée des circulations sur une voie occupée. Une entrée sur voie occupée est signalée lorsque les conditions ci-après sont remplies :

- la tête du premier train a franchi le signal de sortie ou de tronçon situé à la fin du quai, et
- la queue du premier train est située à au moins 130 m du signal d'entrée présentant l'image « voie occupée ».

Le signal « voie occupée » s'éteignant avant que le train ne continue sa marche signifie que le tronçon qui suit a été libéré par le train précédent.

Zürich PB T31-34

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les véhicules thermiques ne sont autorisés que pour :

- les services d'entretien et d'intervention
- les courses d'essai et de mesures mandatées par l'infrastructure.

Lors de la commande du sillon, il faut mentionner l'emploi de véhicules thermiques, ce qui doit figurer sur la mise en marche, afin de permettre la desserte en conséquence de l'installation de détection de fumée.

Z Succession rapprochée des circulations sur des voies occupées

L'installation de sécurité est équipée pour assurer une succession rapprochée des circulations sur une voie occupée. Une entrée sur voie occupée est signalée lorsque les conditions ci-après sont remplies :

- la tête du premier train a franchi le signal de sortie ou de tronçon situé à la fin du quai, et
- la queue du premier train est située à au moins 130 m du signal d'entrée présentant l'image « voie occupée ».

Le signal « voie occupée » s'éteignant avant que le train ne continue sa marche signifie que le tronçon qui suit a été libéré par le train précédent.

Z Restrictions consécutives aux pentes et rampes

Si le mécanicien de locomotive d'un train devant circuler sur les voies T31-34 à Zürich PB constate que des moteurs de traction sont déclenchés, il doit en informer le chef-circulation.

Le train doit pouvoir gravir les pentes déterminantes suivantes :

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‰.

Lors de bonnes conditions d'adhésion, ces pentes peuvent être gravies par les trains suivants :

- Automotrices CFF, TGV POS et DPZ : au moins ½ des moteurs de traction en service
- ICE 401 : au moins 3 unités de traction en service
- ICN et ICE 4 : au moins ¾ des moteurs de traction en service
- Re 420 trains HVZ courts : au moins ½ des moteurs de traction en service
- Re 420 trains HVZ longs : au moins ¾ des moteurs de traction en service
- 1 Re 460 avec ½ des moteurs de traction en service : max. 6 voitures IC 2000 ou 7 VU IV, voiture de commande comprise
- 2 Re 460 avec ½ des moteurs de traction en service : max. 12 voitures IC 2000 ou 14 VU IV, voiture de commande comprise
- 2 Re 460 avec ¾ des moteurs de traction en service : max. 18 voitures IC 2000 ou 20 VU IV, voiture de commande comprise.

Tant que le chef-circulation n'a pas pu être informé, le train doit s'arrêter au plus tard sur une voie à quai de Zürich Oerlikon, Zürich Wiedikon ou de Zürich Altstetten.

En cas de mauvaise adhérence et après entente entre le mécanicien de locomotive et le chef-circulation, les trains bien fréquentés dont des moteurs de traction sont isolés doivent être orientés via le faisceau A.

Zürich Stadelhofen

Z Succession rapprochée des circulations sur des voies occupées

L'installation de sécurité est équipée pour assurer une succession rapprochée des circulations sur une voie occupée. Une entrée sur voie occupée est signalée par les signaux B21, B22, F571, F42 et F43 lorsque les conditions ci-après sont remplies :

- la tête du premier train a franchi le signal de sortie ou de tronçon situé à la fin du quai, et
- la queue du premier train est située à au moins 130 m du signal d'entrée présentant l'image « voie occupée ».

Le signal « voie occupée » s'éteignant avant que le train ne continue sa marche signifie que le tronçon qui suit a été libéré par le train précédent.

Zürich VB

R Profil OCF O2

Toutes les voies dotées d'une ligne de contact ainsi que les voies U8-U19 sans ligne de contact sont ouvertes au profil OCF O2.

Zürich VB faisceau U

Z Départ d'un faisceau de voies comme mouvement de manœuvre

Sortie du faisceau U (Rohmbe) comme mouvement de manœuvre jusqu'au signal L73.

Zürich VB faisceau Z

Z Départ d'un faisceau de voies comme mouvement de manœuvre

Sortie du faisceau Z comme mouvement de manœuvre jusqu'aux signaux Y3 resp. Y4.

Zürich Wollishofen

ZR Profil

La voie 1 ne peut être parcourue que par des véhicules des services d'entretien ou de construction ainsi que par les wagons du Knie devant être chargés et déchargés. La *marche à vue* est applicable aux convois, l'attention devant être portée sur le toit du hangar.

R Profil OCF O2

La voie 22 est ouverte au profil OCF O2.

Gilly-Bursinel

R Garage des véhicules

Voie 2 : garage de véhicules interdit.

Gland

R v_{max}

Dans la zone d'exploitation pour les tramways, la *marche à vue* v_{max} 10 km/h est applicable.

R Installation de passage à niveau « Ballastière »

Le chef de manœuvre enclenche l'installation au moyen de la radio ou de la clé carrée. Les points d'enclenchements idéaux sont signalés par des indicateurs pour récepteur d'impulsion (R 300.2, image 265). Comme il n'y a pas de boucle de récepteur d'impulsion, il n'y a pas d'indicateur « fin de la boucle d'impulsion ».

Morges

R Profil OCF O2

Les voies 24, 25, 54, C10, C11 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Fosse pour bogies transporteurs

- Seuls sont autorisés les véhicules moteurs adaptés spécialement (Te III) ou présentant un écart minimal de 140 mm entre le chasse-neige et le plan de roulement.
- Sur toute la longueur de la fosse, la v_{max} 2 km/h est applicable.
- Les mouvements de manœuvre à la prolonge sont interdits sur toute la longueur de la fosse.

Nyon

Z Départ de la voie 40

L'autorisation de départ de la voie A40 ne peut être transmise que si le signal de sortie 25C1 présente une image de voie libre.

Les véhicules dotés d'un équipement ETCS selon la Baseline 3 démarrent en mode d'exploitation « Staff Responsible » (SR).

R Voie d'Eysins : prescriptions particulières

Dispositions générales

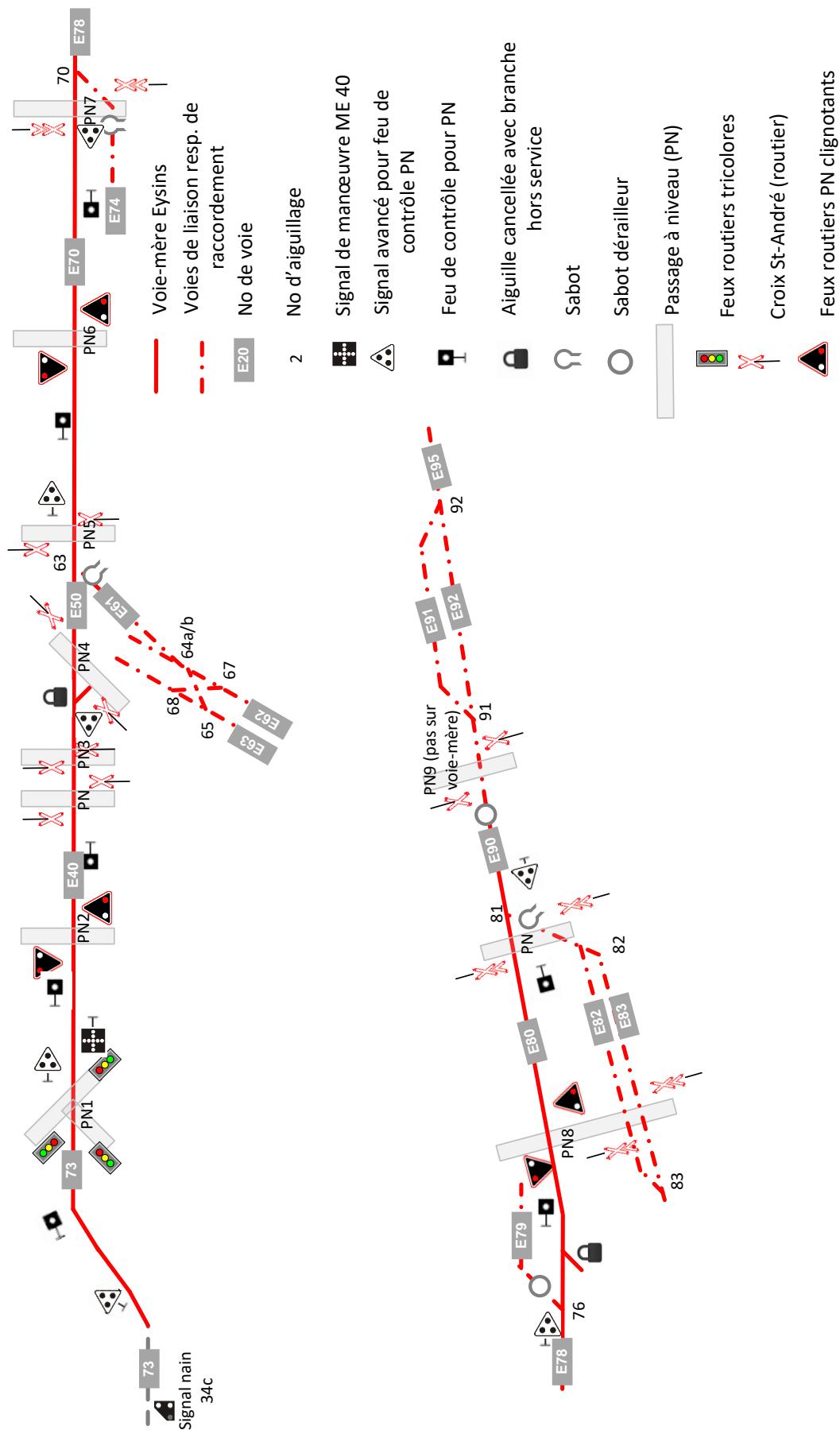
Les voies d'Eysins (voies 73 – E40 – E50 – E70 – E78 – E80 – E90) font l'objet de dispositions particulières, par suite de leurs équipements spécifiques nécessitant des prescriptions d'exploitation complémentaires.

La pente est supérieure à 10‰ et est de 23‰ entre le PN 1 et la voie 73.

La v_{max} 30 km/h est à observer.

Les ETF desservent localement les aiguilles à serrure à l'aide d'une clé commune à toutes les serrures. Une clé de réserve se trouve dans l'ancien poste directeur de Nyon. Les aiguilles de raccordement sont protégées – en provenance des voies de raccordement – par des dispositifs de déraillement ou des sabots d'arrêt.

Plan de situation



Installations de passage à niveau

PN	km	Nom	Protection du côté routier
PN 1	0.618	Clémenty	Signaux lumineux/croix de St-André selon ¹
PN 2	0.821	Rayon de soleil	Feux clignotants/croix de St-André selon ²
PN	0.944		Croix de St-André
PN 3	0.952	de la Barilette	Croix de St-André
PN 4	1.087	du Stand	Croix de St-André
PN 5	1.435		Croix de St-André
PN 6	1.676	Champ-Colin	Feux clignotants/croix de St-André selon ²
PN 7	1.862	Bonne-Terre	Croix de St-André
PN 8	2.167	d'Ucar	Feux clignotants/croix de St-André selon ²
PN	2.264	du Nipy	Croix de St-André

¹ L'installation est enclenchée à pied d'œuvre au moyen de la radio des manœuvres ou d'une clé carrée à insérer dans le coffret de commande. Ceci permet :

- d'allumer les ampoules rouges des feux routiers tricolores
- de faire indiquer les images *assentiment* ou *manœuvre autorisée* au signal ME40.
- d'enclencher les feux de contrôle

Les feux de contrôle s'éteignent systématiquement 25 secondes après leur enclenchement. La commande des feux routiers se déclenche après passage du dernier essieu du mouvement sur le contact et circuit de voie ou, à défaut, 135 secondes après son enclenchement.

² Chaque installation est enclenchée individuellement à pied d'œuvre au moyen de la radio des manœuvres ou d'une clé carrée à insérer dans le coffret de commande. Ceci permet :

- d'allumer les feux routiers clignotants
- d'enclencher les feux de contrôle

Les feux de contrôle s'éteignent systématiquement 15 secondes après leur enclenchement. Les feux clignotants s'éteignent à la suite du franchissement du PN par le convoi ou, à défaut, 125 secondes après leur enclenchement.

Signal de manœuvre ME40

La desserte n'est possible que par la radio des manœuvres ou grâce à la clé carrée. En cas de dérangement (signal éteint ou continuant de présenter l'image arrêt manœuvre), le chef de manœuvre doit obtenir l'assentiment de franchir le signal auprès du chef-circulation.

	Situation/conditions	Comportement à adopter
	Arrêt pour le mouvement de manœuvre Position normale ou après une demande d'itinéraire ayant comme origine le signal nain 34c: - voie 73 occupée ou - signal nain 34c arrêt	Arrêt devant le signal de manœuvre
	Manoeuvre autorisée Feux PN1 éteints et/ou en dérangement et - signal nain 34c <i>avancer ou avancer prudemment</i> et voie 73 libre	<i>Situation normale</i> : étape intermédiaire du processus de demande de parcours (avant enclenchement du PN1) ou <i>Dérangement</i> : après la demande d'enclenchement du PN1, ce dernier ne fonctionne pas (dérangement) : il faut franchir le PN selon processus « franchissement d'une installation de PN en dérangement » du R 300.9 resp. R I-30111.
	Assentiment pour le mouvement de manœuvre - Feux PN1 enclenchés - voie 73 libre - signal nain 34c <i>avancer ou avancer prudemment</i>	Assentiment pour circuler en direction de la gare de Nyon. Pour que le signal montre cette image, il faut respecter l'ordre de succession des commandes suivant : a) Demander l'itinéraire avec origine le signal nain 34c b) Attendre l'image « manœuvre autorisée » c) Enclencher le PN1

St-Prex

ZR Entraxe minimal des voies non respecté

L'entraxe des voies 4 et 5 (4.7m) ne respecte pas les distances ACTS prévues au I-30111, 4.2. Lors de mise en place de wagons respectivement de transbordement de containers ACTS sur voie 5, l'ETF (Cargo par ex.) doit demander la protection de la voie 4 au chef-circulation et impérativement tout entreprendre pour permettre la suppression de ladite protection à la fin des travaux.



Profil OCF O2

Les voies 23, 24, 33, 34 sont ouvertes au profil OCF O2.

Bern Bümpliz Süd

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 3 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs et les wagons sans dépassement de gabarit
- transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375
- voitures et rames à un étage en général (y compris caisses inclinables)
- ICE
- profil OCF O2.

Chénens

R Profil OCF O2

La voie 2 est ouverte au profil OCF O2.

La Conversion

Z Signaux de groupe

A La Conversion, les signaux de groupe ne sont pas équipés d'une signalisation complémentaire. Le processus suivant est à appliquer, que la gare soit desservie localement ou à distance : avant de mettre le signal de groupe à *voie libre*, le chef-circulation doit aviser, par un ordre à quittancer, les mécaniciens de locomotive des trains ne devant pas partir. Cet avis est aussi nécessaire avant de mettre le signal de groupe à *voie libre* pour un train passant sans arrêt.

Fribourg

ZR Profil OCF O2

Les diagonales d'aiguilles suivantes sont interdites au profil OCF O2 :

- aiguilles 64/65 et 43/44 en position « conduit à droite »
- aiguilles 49/50 en position « conduit à gauche ».

R Profil OCF O2

Les voies A9, A17, A61, B1, C2-5, C23, C33, E2-4 sont ouvertes au profil OCF O2.

Palézieux

R Profil OCF O2

Les voies 6, 17 sont ouvertes au profil OCF O2.

Puidoux

R Profil OCF O2

Les voies 5, 6, 8 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Restrictions consécutives aux pentes et rampes

En raison de la forte pente, il est interdit de découpler des wagons sur la pleine voie 301 ou de les décroiser un utilisant la voie de raccordement Le Verney. Ces manœuvres doivent toujours s'effectuer en gare de Puidoux.

Romont

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

Trains de voyageurs de Lussy	Voie 6	Point d'arrêt à l'extrémité du quai côté Siviriez
------------------------------	--------	---

R Profil OCF O2

Les voies 13, 23, 26, 43 sont ouvertes au profil OCF O2.

Rosé

R Profil OCF O2

La voie 2 est ouverte au profil OCF O2.

Schmitter

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 3 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs et les wagons sans dépassement de gabarit
- transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0920/0945/0949/0960
- transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375
- voitures et rames à un étage en général (y compris caisses inclinables)
- ICE
- profil OCF O2.

121 (Lausanne)– La Conversion – Bümpliz Süd – (Bern / Holligen) I-30121
Laupen – Flamatt

Ligne Rothrist – Burgdorf – Mattstetten

Z Autorisation de départ CAB

Si le mécanicien de locomotive d'un train ne circulant pas sur le tronçon équipé pour la signalisation en cabine reçoit une autorisation de circuler CAB, il doit immédiatement arrêter son train. Il en avise le chef-circulation et isole l'équipement ETCS du véhicule (mode d'exploitation « isolation » IS).

Burgdorf

R Profil OCF O2

Les voies 6, 615, 616, 626, 627, 749 sont ouvertes au profil OCF O2.

Hindelbank

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De Olten	Voie 3	Arrêt devant le passage
----------	--------	-------------------------

Langenthal GB

R Rayon bosse de débranchement

Rayon	Peut être franchie par
250 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 250 m.

R Bosse de débranchement : laisser-couler sans frein à main tenu

Les laisser-couler de wagons ou groupes de wagons sans frein à main tenu sont autorisés jusqu'à concurrence de 8 essieux.

Prescriptions pour la ligne ETCS L2

Mattstetten/Solothurn – Wanzwil – Rothrist

La structure est reprise des PCT R 300.1 – .15 :
(Exemple : 1.4.6 = Référence au R 300.1, chiffre 4.6).

1.4.6 Valeurs techniques de la ligne Rail 2000 (NBS/ABS)

Données RBC

Nom RBC	Olten
RBC-ID véhicules BL2	4864
RBC-ID véhicules BL3	7344896
Pays / Région	448
Téléphone	0041 512 800 501
ID Réseau	22806

Zones de transition de Level

- Rothrist – Mattstetten: km 54.472 (panneaux de début CAB / fin CAB)
- Mattstetten – Rothrist: km 12.770 (panneaux de début CAB / fin CAB)
- Solothurn – Wanzwil: km 78.879 (panneaux de début CAB / fin CAB)

5.1.3 Conduite indirecte des trains

La distance comprise entre la tête du train et la cabine de conduite desservie ne doit pas excéder 100 mètres.

5.4.4 Trains partants à Solothurn et Rothrist en direction de la ligne Rail 2000 (NBS/ABS)

Les mécaniciens des trains partants à Solothurn et Rothrist en direction de la ligne Rail 2000 (NBS/ABS) annoncent la fin de préparation du train et de la disponibilité de l'équipement ETCS au chef-circulation.

6.3 Mise en place de trains à Rothrist

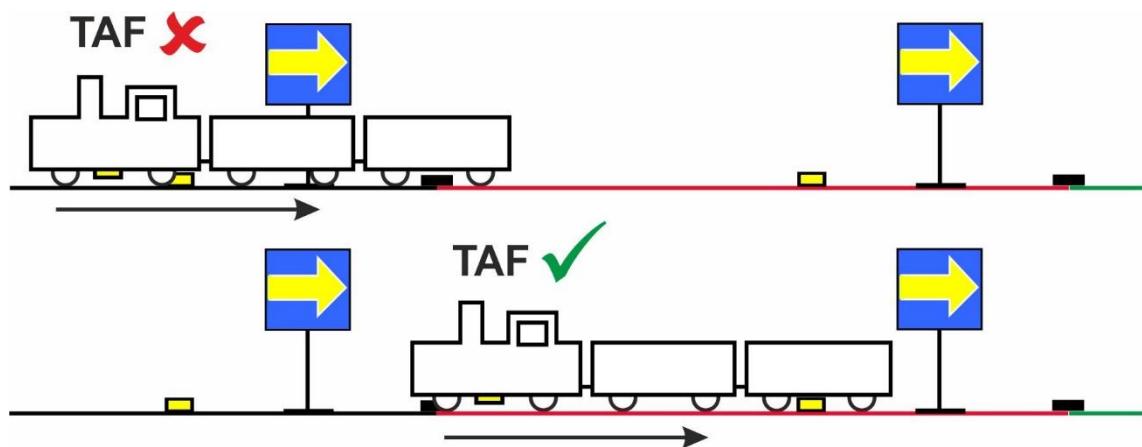
A Rothrist, les trains prêts au départ sur les voies 2 - 4 doivent être placés au moins 50 mètres avant le groupe de signaux D. Motif : la dernière balise d'annonce se trouve 50 m avant les signaux D2 – D4.

6.3.8 Trains partants en conduite indirecte sur la ligne Rail 2000 (NBS/ABS)

Les trains partants en conduite indirecte sur la ligne Rail 2000 (NBS/ABS) doivent démarrer selon la procédure « *trains partants dans une zone de signalisation en cabine dans le mode d'exploitation [Staff Responsible] (SR)* ».

Compléments à la procédure :

- Le chef-circulation transmet au mécanicien de locomotive, au moyen de l'ordre 7 à protocoler, l'assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsible » (SR) ainsi que celui de franchir le signal d'arrêt ETCS. A l'aide de l'ordre 7-9.90, il le charge de ne pas confirmer, voire de refuser le « TAF » au premier signal d'arrêt ETCS.
- Le mécanicien de locomotive démarre en mode d'exploitation « Staff Responsible » (SR).
- Le mécanicien de locomotive ne doit pas confirmer, resp. doit refuser le « TAF » offert avant le premier signal d'arrêt ETCS
- Le mécanicien de locomotive confirme le « TAF » avant le franchissement du signal d'arrêt ETCS suivant.



Aarau GB

Z Franchissement de signaux de sortie ou de voie présentant l'image d'arrêt

Les trains terminant leur marche peuvent, si le signal nain présente les images *avancer* ou *avancer prudemment* et sur balancements du bras de l'employé de manœuvre, franchir les signaux suivants présentant l'image d'arrêt :

- signal C160 (Est - Ouest)
- signal D230 (Ouest - Est).

Z **v_{max} sur voie 257 inférieure à celle indiquée par le signal principal**

Le pont-bascule se trouvant sur la voie 257 ne peut être franchi qu'à $v_{max} 10$ km/h. Cela ne peut toutefois pas être indiqué au signal d'entrée.

Par conséquent le chef-circulation doit aviser contre quittance le mécanicien de locomotive, avant de donner l'assentiment pour l'entrée.

Lors de la sortie, le mécanicien de locomotive consulte la v_{max} autorisée dans le tableau de parcours.

R Restrictions à la circulation de véhicules

Lors d'un arrêt sur les voies 238 et 239, les moteurs des véhicules thermiques doivent être déclenchés au plus tard 1 minute après l'arrêt. (motif : installation de sprinkler).

R Profil OCF O2

Les voies F18, 127, 157, 167, 168 sont ouvertes au profil OCF O2.

Brugg AG

R Profil OCF O2

Les voies 9, 25, C11-C16, C19-C20, D11-D15, E11-E13 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Les points d'exploitation Brugg, Brugg Nord et Brugg Süd sont commandés par une installation de sécurité commune avec des itinéraires de manœuvre continus. Pour cette raison, les mouvements de manœuvre entre ces différents points d'exploitation sont toujours exécutés en tant que mouvement de manœuvre en gare. L'assentiment est transmis par le signal nain.

R Zone non centralisée

Desserte locale des aiguilles par les postes : les aiguilles 39, 40, 101, 102, 106, 130 et 131 sont commandées par le poste d'aiguillage LS1. Les aiguilles 105, 107 et 145 sont commandées par le poste d'aiguillage LS2.

Däniken RB

R Profil OCF O2

Les voies B9-16, B25, B35, B36, B45, B46, B54, C1, C6, C11-14, C31, C32 sont ouvertes au profil OCF O2.

Lenzburg

R Assentiment pour un mouvement de manœuvre

Le chef de manœuvre doit informer le chef-circulation pour chaque mouvement de manœuvre en provenance/à destination de la voie 58. Le chef-circulation établit le parcours et donne l'assentiment verbalement. (L'aiguille 63 est centralisée au poste d'enclenchement, toutefois elle n'est pas équipée de signaux nains).

R Profil OCF O2

La voie 58 est ouverte au profil OCF O2.

Othmarsingen

R Profil OCF O2

La voie 16 est ouverte au profil OCF O2.

Baden

R Profil OCF O2

Les voies 80, 84 sont ouvertes au profil OCF O2.

Brugg AG

R Profil OCF O2

Les voies 9, 25, C11-C16, C19-C20, D11-D15, E11-E13 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Les points d'exploitation Brugg, Brugg Nord und Brugg Süd sont commandés par une installation de sécurité commune avec des itinéraires de manœuvre continus. Pour cette raison, les mouvements de manœuvre entre ces différents points d'exploitation sont toujours exécutés en tant que mouvement de manœuvre en gare. L'assentiment est transmis par le signal nain.

R Zone non centralisée

Avant la première circulation dans la zone où les aiguilles ne sont pas centralisées, le chef de manœuvre contrôle si les aiguilles et les leviers de commande correspondants se trouvent dans la position de fin course souhaitée.

Desserte locale des aiguilles par les postes : les aiguilles 39, 40, 101, 102, 106, 130 et 131 sont commandées par le poste d'aiguillage LS1. Les aiguilles 105, 107 et 145 sont commandées par le poste d'aiguillage LS2.

Glattbrugg

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies 85 et 86 ne peuvent être employées que pour des convois en relation avec le dépôt pétrolier de Rümlang (voie de raccordement).

Otelfingen Golfpark

Z Point d'arrêt Otelfingen Golfpark

Pour ce point d'arrêt, les mêmes dispositions que pour les haltes sont applicables pour le départ.

Wettingen

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

de Baden / Baden Oberstadt	voie 1	Si le signal de sortie de groupe C1, 2 : présente l'image d'arrêt : arrêt avant le signal nain 8C
	voie 2	Si le signal de sortie de groupe C1, 2 : présente l'image d'arrêt : arrêt avant le signal nain 5D

R Profil OCF O2

Les voies 12, 40, 50 sont ouvertes au profil OCF O2.

Ligne (Lausanne) – Daillens – Vallorbe – frontière étatique CH/F

ZR Admission des véhicules

Les véhicules suivants dépassant le profil OCF O1 sont admis sur la ligne (Lausanne) – Daillens – Vallorbe – frontière étatique CH/F :

- rames automotrices de type TGV 2N2.

Cossonay-Penthalaz

ZR Entraxe minimal des voies non respecté

L'entraxe des voies 7 et 8 (4.5 m) ne respecte pas les distances ACTS prévues au I-30111, **4.2**. Lors de mise en place de wagons respectivement de transbordement de containers ACTS sur voie 7, l'ETF (Cargo par ex.) doit demander la protection de la voie 8 au chef-circulation et impérativement tout entreprendre pour permettre la suppression de ladite protection à la fin des travaux.

Daillens

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies 3, 4 et 33 ne peuvent être employées que pour des convois en relation avec la Poste Suisse (voie de raccordement).

Vufflens-La-Ville

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies 3, 4 et 13 ne peuvent être employées que pour des convois en relation avec le SEVA (voie de raccordement).

201

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

I-30121

202

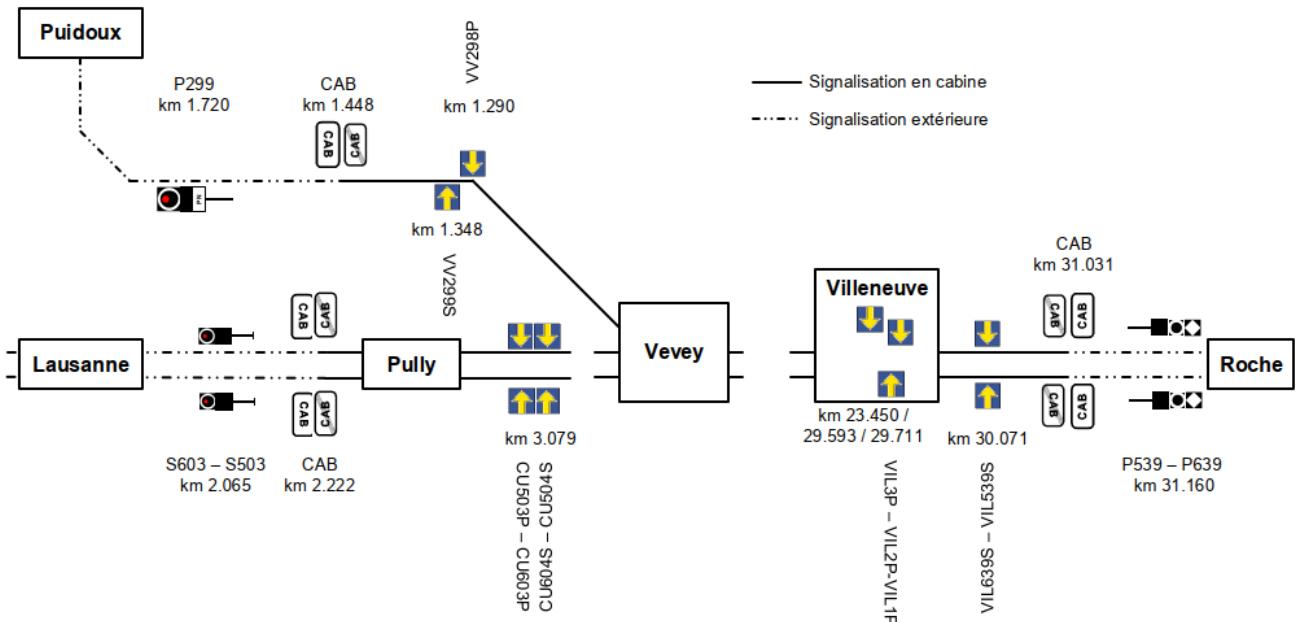
(Vallorbe) – **Le Day** – (Le Pont)

Prescriptions pour le tronçon ETCS L2

Lausanne (exclu) – Pully – Vevey – Villeneuve

La structure reprend celle des PCT R 300.1-15 (par ex 1.2 = référence au R 300.1 chiffre 2).

1.2 Tronçon Lausanne – Villeneuve



1.4.6 Données techniques

Tronçon Lausanne – Villeneuve Données RBC

Nom RBC	Lavaux
RBC-ID véhicules BL2	10001
RBC-ID véhicules BL3	7350033
Pays / Région	448
Téléphone	0041 512 800 506
ID réseau	22806

Changement de Level

- Lausanne – Pully : km 2.222 (panneau début/fin CAB)
- Corseaux/Cornalles – Vevey Funi : km 1.448 (panneau début/fin CAB)
- Roche – Villeneuve : km 31.031 (panneau début/fin CAB)

5.1.4 Profil OCF O2

Vevey

La voie 14 de la zone de manœuvre « Vevey » est ouverte au profil OCF O2.

Villeneuve

Les voies 74, 84, 85, 93, 94, 95 de la zone de manœuvre « Villeneuve » sont ouvertes au profil OCF O2.

6.6.1 Courses d'essai

Une course d'essai peut être exécutée seulement si :

- les dispositions déterminantes pour le chef-circulation et le mécanicien de locomotive du dispositif de sécurité sont prescrites dans la marche du train

ou

- aucune disposition particulière n'est prévue par le dispositif de sécurité. Ceci doit être précisé dans la marche du train par la mention « aucune disposition particulière ».

Martigny

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Voies 87, 97, 107, 117, 127 et 137 :

- catégorie de ligne D3
- véhicules avec des bogies > 2 essieux = interdits

ZR Restrictions consécutives aux pentes et rampes

Voies 87 et 97 :

Déclivité déterminante calculée à 18 ‰ pour tenir compte de la courte déclivité de 35‰.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

En direction de Saxon / Sembrancher	Voie 68	Arrêt devant le signal nain 25A
-------------------------------------	---------	---------------------------------

Z Seuil de vitesse en gare

Entrées voies 57 et 58 : v_{max} 30 km/h depuis le début du quai.

R Garage des véhicules

En cas de garage, il faut déterminer contre la dérive de train, parties de trains ou véhicules isolés, les mesures minimales d'immobilisation sans tenir compte des moyens de freinage à l'air engagés. On utilisera les indications figurant dans le tableau ci-dessous, en relation aux voies et déclivités :

Voie	Pente en ‰	Direction
4	3	Sion
5	3	Sion

St-Maurice

R Profil OCF O2

Les voies 12, 15 sont ouvertes au Profil OCF O2.

St-Triphon

R Profil OCF O2

Tout le faisceau de voies E est ouvert au Profil OCF O2.

R Rayon bosse de débranchement

Rayon	Peut être franchi par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  01.07.2021

R Franchissement des signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Manœuvre sur la voie de sortie 227 - 226 côté Aigle :

La limite entre gare et pleine voie se situe non-pas au droit du signal d'entrée, mais au signal Arrêt de manœuvre situé au km 41.300.

R Rayon de validité des signaux d'évacuation

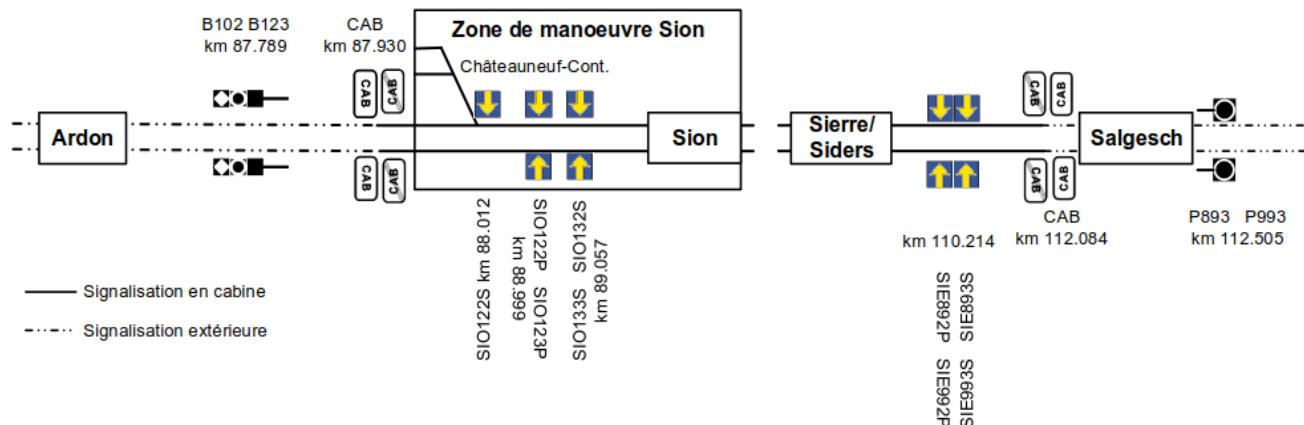
Désignation	Emplacement	Valable pour
MR	Près de l'aiguille 108	Mouvements de manœuvre en provenance de la voie de raccordement « Tamoil » en direction des voies E1 à E6, resp. E7 à E11 via la voie E48
ME	Au-dessus du signal J5	Mouvements de manœuvre en provenance des voies E1 à E6 en direction de la voie E42 et des voies de raccordement « Tamoil »

Prescriptions pour le tronçon ETCS L2

Sion – St-Léonard – Sierre/Siders

La structure reprend celle des PCT R 300.1-15 (par ex. 1.2 = référence au R 300.1 chiffre 2).

1.2 Tronçon Sion – Sierre/Siders



1.4.6 Données techniques

Tronçon Sion Sierre/Siders Données RBC

Nom RBC	Valais
RBC-ID véhicules BL 2	10003
RBC-ID véhicules BL 3	7350035
Pays / Région	448
Téléphone	0041 512 800 508
ID Réseau	22806

Changement de Level

- Ardon - Sion km 87.930 (panneau début/fin CAB)
- Sierre/Siders - Leuk km 112.084 (panneau début/fin CAB)

5.1.3 Trains conduits de manière indirecte sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine

Tronçon ETCS Sion – Sierre/Siders

En cas de conduite indirecte de trains, la distance entre la tête du train et la cabine de conduite occupée peut être de 20 mètres au maximum. Les autres conditions selon les PCT R 300.5, chiffre 1.3.7 sont à respecter.

6.6.1 Courses d'essai

Tronçon ETCS Sion – Sierre/Siders

Une course d'essai peut être exécutée seulement si :

- les dispositions déterminantes pour le chef-circulation et le mécanicien de locomotive du dispositif de sécurité sont prescrites dans la marche du train

ou

- aucune disposition particulière n'est prévue par le dispositif de sécurité. Ceci doit être précisé dans la marche du train par la mention « aucune disposition particulière ».

Gampel-Steg



V_{max}

La v_{max} 10 km/h est applicable sur le pont-bascule de la voie 41.

Raron



Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 1 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- les transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- les chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375
- les voitures et rames à un étage (y compris caisses inclinables)
- les ICE
- profil OCF O2.

Ligne Puidoux – Vevey

R Restrictions consécutives aux pentes et rampes

En raison de la forte pente, il est interdit de découpler des wagons sur la pleine voie 301 ou de les décroiser en utilisant la voie de raccordement Le Verney. Ces manœuvres doivent toujours s'effectuer en gare de Puidoux.

Monthey

R Profil OCF O2

La voie 45 est ouverte au profil OCF O2.

Puidoux

R Profil OCF O2

Les voies 5, 6, 8 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Restrictions consécutives aux pentes et rampes

En raison de la forte pente, il est interdit de découpler des wagons sur la pleine voie 301 ou de les décroiser en utilisant la voie de raccordement Le Verney. Ces manœuvres doivent toujours s'effectuer en gare de Puidoux.

St-Gingolph

Z Gare sans aiguilles

St-Maurice

R Profil OCF O2

Les voies 12, 15 sont ouvertes au profil OCF O2.

231
232

(Vevey) – Puidoux
St-Gingolph – St-Maurice

I-30121

Büren an der Aare

Z Gare sans aiguillages

Fribourg

ZR Profil OCF O2

Les diagonales d'aiguilles suivantes sont interdites au profil OCF O2 :

- aiguilles 64/65 et 43/44 en position « conduit à droite »
- aiguilles 49/50 en position « conduit à gauche ».

R Profil OCF O2

Les voies A9, A17, A61, B1, C2-5, C23, C33, E2-4 sont ouvertes au profil OCF O2.

Lyss

R Profil OCF O2

Les voies 34, 64, 84, 94 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

R v_{max}

La v_{max} 10 km/h est applicable dès l'aiguille 30, en direction des voies D1-D4.

Moudon

R Rayon de validité des signaux d'évacuation

Désignation	Emplacement	Valable pour
M1	Au-dessous du signal B	Sortie des voies 1 et 2 en direction d'Ecublens-Rue

Palézieux

R Profil OCF O2

Les voies 6, 17 sont ouvertes au profil OCF O2.

Payerne

Z Autorisation de départ

Les trains partant des voies 6 - 10 pour Granges-Marnand et Cugy reçoivent l'autorisation de départ par GSM-R.

Les trains partant des voies 6 - 10 pour Corcelles-Nord et Corcelles-Sud reçoivent l'autorisation de départ de l'agent du poste 2, sur ordre du chef-circulation.

R Rayon de validité des signaux d'évacuation

Désignation	Emplacement	Valable pour
M2	Entre les voies 31 et 33	Sorties des voies 1, 17, 19, 20, 22, 23, 31, en direction de Corcelles.
M3	Près de l'aiguille 65	Sortie des voies 6 à 10, D6, D7 et 35, en direction de Corcelles.
M8	Entre les voies 4 et 5, en direction de Granges-Marnand	Sortie des voies 4 à 10, en direction du PN km 58.137 (Glatigny) et au-delà.
M9	Entre les voies 2 et 3, en direction de Granges-Marnand	Sortie des voies 1 à 3, en direction du PN km 58.137 (Glatigny) et au-delà.

Fdl Restriction d'utilisation du signal d'entrée sur voie occupée

Pour les voies 6 à 10 de la gare de Payerne, il est interdit d'utiliser la fonction entrée sur voie occupée (= illumination du signal d'entrée sur voie occupée).

Yverdon-les-Bains

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De Neuchâtel	Voie A5	Arrêt devant le signal nain 22D
	Voie A6	Arrêt devant le signal nain 25D
	Voie A7	Arrêt devant le signal nain 25C
De Lausanne	Voie A4	Arrêt devant le signal nain 54A
	Voie A5	Arrêt devant le signal nain 53A
	Voie A6	Arrêt devant le signal nain 52A
	Voie A7	Arrêt devant le signal nain 51A

R **v_{max}**

La *marche à vue v_{max} 10 km/h* est applicable dans la zone d'exploitation des tramways.

251 **252**

261

**Palézieux – Payerne – Lyss – Büren aA
Fribourg – Payerne – Yverdon-les-Bains**

I-30121

Ligne Le Locle Col-des Roches – La Chaux-de-Fonds

GV Moyens de signalisation des véhicules

Sur le parcours entre la frontière nationale et La Chaux-de-Fonds, on peut renoncer à embarquer des moyens de signalisation suisses en complément à ceux étrangers.

Ligne La Chaux-de-Fonds – Les Hauts-Geneveys

Z Retour de la locomotive de pousse non attelée

Lorsque le service de pousse par une locomotive non attelée se termine en pleine voie, le retour du véhicule de pousse à La Chaux-de-Fonds doit s'effectuer en respectant les conditions suivantes :

- le véhicule de pousse s'arrête au Km 28.000 (entrée du tunnel Mont-Sagne)
- après le changement de poste de conduite, le véhicule de pousse peut retourner à La Chaux-de-Fonds sans autre avis
- pour entrer en gare de La Chaux-de-Fonds, le signal d'entrée est à observer.

Chambrelien

R Exécution

Aux trains tractés par une locomotive, le mécanicien de locomotive :

- demande au chef-circulation par GSM-R, après le dételage du véhicule moteur, une orientation sur les mouvements de manœuvre à effectuer
- tient compte du fait que les deux dernières aiguilles (5 et 6) avant le butoir sont des aiguilles à main
- sur voie 6, lorsqu'il est prêt pour le mouvement suivant, demande l'assentiment par GSM-R au chef-circulation.

Les Hauts-Geneveys

R Principe

Lors des mouvements des voies 1 à 2 en direction Les Geneveys-sur-Coffrane, le véhicule moteur doit se trouver côté aval et la charge remorquée freinée à l'air.

R Pantographes

Lors de mouvements de manœuvre avec véhicules moteurs électriques en direction de la voie 4, il faut sans exception utiliser le pantographe côté La Chaux-de-Fonds.

Le Locle

R Aiguille de raccordement 13

La voie de raccordement ASPFMN (anciens dépôts SNCF & CFF) est reliée au réseau CFF au moyen de l'aiguille de raccordement 13. Cette aiguille est cancellée et non centralisée. La desserte de cette aiguille est assurée par un monteur spécialisé. Avant de décancker l'aiguille, le monteur spécialiste doit demander la protection de la voie 21. Lorsque l'aiguille et le dispositif de déraillement 13 sont en bonne position, un assentiment verbal est transmis. A l'issue du mouvement de manœuvre, le dispositif de déraillement SD13 doit être remis dans sa position initiale (sur le rail). A l'issue du mouvement de manœuvre, le monteur spécialiste contrôle la position correcte du dispositif de déraillement, cancelle à nouveau l'aiguille 13 en position « conduit à gauche » et demande la suppression des mesures de protection.

Neuchâtel

ZR Profil OCF O2

La voie A7 est interdite au profil OCF O2.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

D'Yverdon	voies A4, A5	ICN en UM doivent s'arrêter au pied du signal de voie
-----------	--------------	---

Neuchâtel-Serrières

Z Restrictions à la circulation de véhicules

Les véhicules ouverts aux voyageurs ne doivent pas être arrêtés sur le viaduc de la Serrières.

Travers

R v_{max}

La v_{max} 5 km/h est applicable dans la zone de l'accès au quai. Lors du franchissement de l'accès au quai, celui-ci doit être gardé sur place par le personnel de la manœuvre.

R Garage de véhicules

Voie 3 : le garage de véhicules est interdit.

Ligne La Chaux-de-Fonds – Renan (BE)

Z Retour de la locomotive de pousse non attelée

Lorsque le service de pousse par une locomotive non attelée se termine en pleine voie, le retour du véhicule de pousse à La Chaux-de-Fonds doit s'effectuer en respectant les conditions suivantes :

- le véhicule de pousse s'arrête au Km 76.425 (entrée du tunnel des Crosettes)
- après le changement de poste de conduite, le véhicule de pousse peut retourner à La Chaux-de-Fonds sans autre avis
- pour entrer en gare de La Chaux-de-Fonds, le signal d'entrée est à observer.

Tavannes

Z Dérogation au point d'arrêt usuel

En direction de Sonceboz-S.	Voie 2	Le point d'arrêt doit être situé au plus tard avant la première aiguille située à l'extrémité de la voie 2
-----------------------------	--------	--

281
282

La Chaux-de-Fonds – Mahlenwald – (Biel/Bienne) I-30121
Moutier – Sonceboz-S – Mahlenwald – (Biel/Bienne)

Ligne Grenchen Nord – Moutier

Z Restrictions à la circulation de véhicules

Les véhicules thermiques ne sont autorisés que pour :

- les trains avec locomotive de renfort électrique
- les convois des services d'entretien de l'infrastructure
- les courses d'essai et de mesures mandatées par l'infrastructure
- les convois pour des prestations de secours
- les courses d'intervention et d'exercice du TES.

Courfaivre

Fdl Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais

Les prescriptions suivantes règlent les mesures à appliquer pour les entrées de train.

Termes et définitions

Croisement planifié : croisement de trains planifié à l'horaire.

Croisement en opérationnel : croisement de convois par suite de retard, interruption de tronçon ainsi que mise en marche de trains spéciaux en opérationnel.

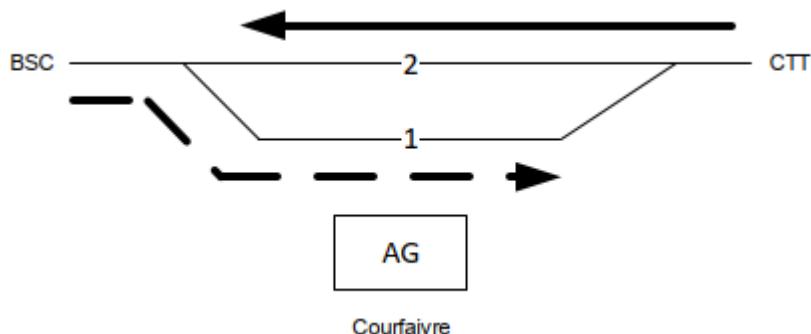
Dispositions

Croisement planifié

Les croisements de trains, dont l'un d'entre eux emprunte la voie 1, sont interdits.

Croisements en opérationnel

Par principe, le concept suivant est à appliquer lors d'un croisement :



L'entrée depuis Bassecourt sur voie 1 est considérée comme une entrée dans une gare sans accès dénivelé aux trains (selon les PCT R 300.6. chiffre 5.1).

Delémont

R Rayon bosse de débranchement

Rayon	Peut être franchie par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 300 m.

Glovelier

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 4 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs (sans le profil OCF O2) et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- les transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- les voitures et rames à un étage (y compris caisses inclinables)
- les ICE.

R

v_{max}

La marche à vue v_{max} 10 km/h est applicable dans la zone d'exploitation des tramways.

Fdl

Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais

Les prescriptions suivantes règlent les mesures à appliquer pour les entrées de train.

Termes et définitions

Croisement planifié : croisement de trains planifié à l'horaire.

Croisement en opérationnel : croisement de convois par suite de retard, interruption de tronçon ainsi que mise en marche de trains spéciaux en opérationnel.

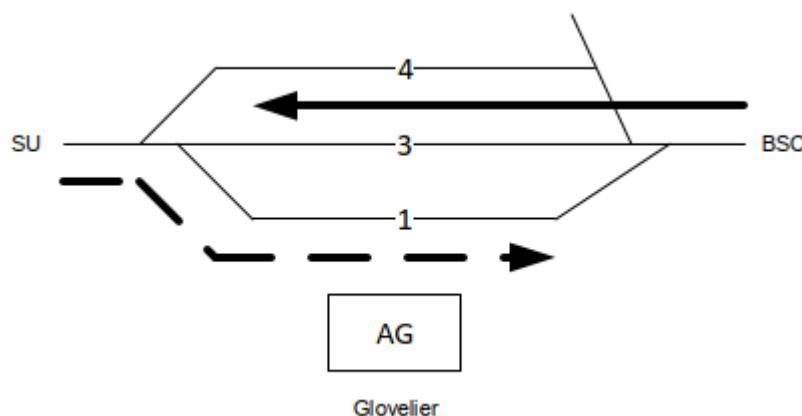
Dispositions

Croisement planifié

Les croisements de trains, dont l'un d'entre eux emprunte la voie 1, sont interdits.

Croisements en opérationnel

Si un croisement nécessite le franchissement de la voie 1 par un train, le concept suivant est à respecter :



L'entrée depuis St-Ursanne sur voie 1 est spécifiquement signalée (selon PCT R 300.2 chiffre 5.3.2).

Grenchen Nord

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 6 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs (sans le profil OCF O2) et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949.

Porrentruy

Z Dérogation au point d'arrêt usuel

En direction de Courgenay	Voies 2 et 4	Arrêt au plus tard à la hauteur du signal de manœuvre MA 2, 4
---------------------------	--------------	---

R Rayon de validité des signaux d'évacuation

Désignation	Emplacement	Valable pour
MA 1	Sous le signal B1	Sortie de la voie 1 en direction de Courgenay ou Alle.
MA 2, 4	Près de l'aiguille 3	Sortie des voies 2 et 4 en direction de Courgenay ou Alle.

291
292

(Biel/Bienne) – Pieterlen – Delémont
(Boncourt) – Porrentruy – Delémont

I-30121

Ligne (Lausanne) – Daillens – Vallorbe – frontière nationale CH/F

ZR Admission des véhicules

Les véhicules suivants dépassant le profil OCF O1 sont admis sur la ligne (Lausanne) – Daillens – Vallorbe – frontière nationale CH/F :

- rames automotrices de type TGV 2N2

Chavornay

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies 91 et 94 sont interdites aux wagons de marchandises dangereuses.

Cornaux

R Rayon bosse de débranchement

Rayon	Peut être franchie par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 300 m.

Cossonay-Penthalaz

ZR Entraxe minimal des voies non respecté

L'entraxe des voies 7 et 8 (4.5 m) ne respecte pas les distances ACTS prévues au I-30111 4.2. Lors de mise en place de wagons respectivement de transbordement de containers ACTS sur voie 7, l'ETF (Cargo par ex.) doit demander la protection de la voie 8 au chef-circulation et impérativement tout entreprendre pour permettre la suppression de ladite protection à la fin des travaux.

Daillens

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies 3, 4 et 33 ne peuvent être employées que pour des convois en relation avec la Poste Suisse (voie de raccordement).

Eclépens

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

La voie 37 ne peut être employée que pour des convois en relation avec la Poste Suisse (voie de raccordement).

Neuchâtel

ZR Profil OCF O2

La voie A7 est interdite au profil OCF O2.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

D'Yverdon	voies A4, A5	ICN en UM doivent s'arrêter au pied du signal de voie
-----------	--------------	---

Neuchâtel-Serrières

Z Restrictions à la circulation de véhicules

Les véhicules ouverts aux voyageurs ne doivent pas être arrêtés sur le viaduc de la Serrières.

Vufflens-La-Ville

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies 3, 4 et 13 ne peuvent être employées que pour des convois en relation avec le SEVA (voie de raccordement).

Yverdon-les-Bains

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De Neuchâtel	Voie A5	Arrêt devant le signal nain 22D
	Voie A6	Arrêt devant le signal nain 25D
	Voie A7	Arrêt devant le signal nain 25C
De Lausanne	Voie A4	Arrêt devant le signal nain 54A
	Voie A5	Arrêt devant le signal nain 53A
	Voie A6	Arrêt devant le signal nain 52A
	Voie A7	Arrêt devant le signal nain 51A

R V_{max}

La marche à vue v_{max} 10 km/h est applicable dans la zone d'exploitation des tramways.

Ligne Solothurn - Oensingen

Z Autorisation de circuler CAB

Si le mécanicien de locomotive d'un train ne circulant pas sur le tronçon équipé pour la signalisation en cabine reçoit une autorisation de circuler CAB, il doit immédiatement arrêter son train. Il en avise le chef-circulation et isole l'équipement ETCS du véhicule (mode d'exploitation « isolation » IS).

Bellach

Z Point d'arrêt Bellach

Les mêmes dispositions que pour un départ depuis une halte sont à appliquer.

Niederbipp

R Voie 22 ASM

Les mouvements de manœuvre pour la voie 22 (ASM) ne peuvent s'effectuer qu'après assentiment donné par l'ASM. L'assentiment est à obtenir auprès du chef-circulation de Niederbipp ASM.

Hägendorf - Centre de technique ferroviaire

R Annonce

Durant les heures d'exploitation Lu – Ve 07.00h à 16.00h, pour des convois pour la voie 72 du Centre de technique ferroviaire, une préannonce téléphonique de la part du chef de manœuvre est impérative, 051 229 50 48.

R v_{max}

La v_{max} 20 km/h est applicable le long des supports des ponts-roulants.

La v_{max} 10 km/h est applicable sur tous les passages routiers.

Härkingen Paketpost

Fdl Initialisation de l'installation d'alarme

Le chef-circulation ne peut employer la commande INIT que :

- si la zone d'alarme est en dérangement
- que dans la zone d'alarme, plus aucun convoi n'est présent et qu'aucun itinéraire n'est établi vers celle-ci
- que l'alarme dans la zone d'alarme est assurée par d'autres mesures.

Oensingen

ZR Profil

Les chargements du trafic combiné (HK) supérieurs à P60/384 – C60/384 – NT50/375 sont interdits sur voie 1.

Solothurn

R Profil OCF O2

Les voies 427, 433, 901, 953, 962-967, 973-975 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Voie de gare prolongée Solothurn – Büren an der Aare km 95.660

La limite entre la zone centralisée de Solothurn et celle qui ne l'est pas se trouve à la hauteur du signal d'arrêt de manœuvre au km 80.823.

Lyss

R Profil OCF O2

Les voies 34, 64, 84, 94 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

R v_{max}

La v_{max} 10 km/h est applicable dès l'aiguille 30, en direction des voies D1-D4.

Studen

Z Point d'arrêt Studen

Sur voies 1 et 2, les mêmes dispositions que pour un départ de trains de voyageurs depuis une halte sont à appliquer.

Ligne Thun - Brig

Z Restrictions consécutives aux pentes et rampes

La Ce 4/6 doit circuler selon les prescriptions pour les fortes pentes, catégorie B.

Ligne Spiez - Heustrich

ZR Auto-sauvetage dans le tunnel de Hondrich

Equipement pour l'auto-sauvetage contrairement à l'équipement de base selon I-30111 :

- main courante (sans déclenchement d'alarme)
- marquage du chemin de fuite
- éclairage auxiliaire / éclairage permanent.

Ligne Spiez - Brig

Z Mauvaises conditions d'adhérence

Lorsque le mécanicien de locomotive constate des mauvaises conditions d'adhérence, il en informe le chef-circulation. Ce dernier avise le Dispatcher.

Le Dispatcher annonce les mauvaises conditions d'adhérence aux ETF. Si nécessaire, ces dernières ordonnent le renforcement des moyens de traction des trains Spiez – Brig tractés en traction simple et dont la charge remorquée est de :

loc à 4 essieux = 400 t loc à 6 essieux = 600 t

Du moment que les conditions météorologiques s'améliorent, le Dispatcher informe les ETF en conséquence.

Ligne Reichenbach - Frutigen

R Voie de raccordement Wengi

Le garage de véhicules en pleine voie est interdit.

Ligne Frutigen - Brig

Z Restrictions à la circulation de véhicules

La traction diesel n'est autorisée qu'avec une locomotive électrique de renfort en tête, à l'exception de convois avec des véhicules moteurs normalement engagés dans le service de la manœuvre, pour des convois des services de l'entretien d'Infrastructure, des prestations de secours et pour des courses d'essai de l'Infrastructure.

Ligne Goppenstein - Hohtenn

ZR Auto-sauvetage pour les tunnels de Mittalgraben II et Hohtenn

Equipement pour l'auto-sauvetage contrairement à l'équipement de base I-30111 :

- main courante (sans déclenchement d'alarme)
- marquage du chemin de fuite
- éclairage auxiliaire / permanent
- passage transversal vers un autre tronçon de voie.

Pour l'introduction de mesures immédiates, resp. pour la protection en cas d'alarme / de perturbation, les voies 151 – 153 et 251 – 253 sont à considérer comme se trouvant dans un tunnel à double voie.

Une éventuelle *marche à vue* prescrite peut être supprimée si :

- l'annonce de voie praticable a été effectuée par les services d'intervention pour les 2 voies du tronçon, ou
- le mécanicien de locomotive du train ayant déclenché l'alarme confirme qu'aucune personne n'ait quitté le train.

Ligne Goppenstein - Brig

Z Débuts d'incendie dans les voies et leurs abords immédiats

En cas de début d'incendie, afin d'en éviter si possible la propagation par le déplacement d'air, la v_{max} sur le tronçon concerné est de 50 km/h. Le chef-circulation ordonne la réduction de vitesse.

Ausserberg

R Courbes avec rayon < 135 m

Voies 4, 5 : rayon minimum = 123 m

Blausee-Mitholz

R Garage de véhicules

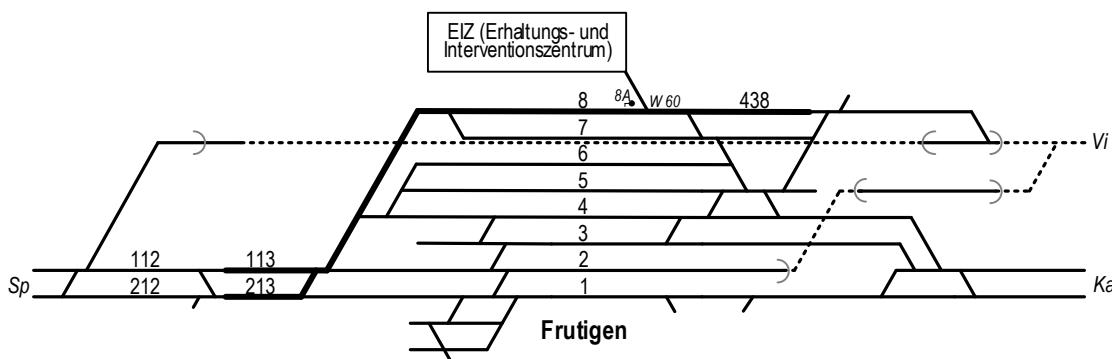
Si des wagons doivent être garés sur une voie principale, ils doivent être assurés contre la dérive à l'aide de freins d'immobilisation. Si ces véhicules se trouvent sur ou en direction d'une pente, les dispositions des PCT sont à respecter.

Frutigen

Z Voie 8 – 438

L'acceptation des convois à Frutigen est à déterminer de façon à garantir des circulations de et pour le centre d'entretien et d'intervention (Erhaltungs- und Interventionszentrum - EIZ) dans un délai de 7 minutes dans toutes les directions.

Pour libérer l'aiguille 60 en cas d'événement (respect des délais d'intervention par Intervention), il faut circuler au-delà du signal nain (8A). Après information transmise par le chef-circulation, il faut se rendre de la voie 438 à la voie 8 – 113/213 en tant que mouvement de manœuvre exécuté en poussée non accompagnée à la vitesse d'un homme au pas.



R Courbes avec rayon < 135 m

Voie 933 : rayon minimum = 115 m

R Profil OCF O2

Les voies 343, 456, 901, 902, 911, 912 sont ouvertes au profil OCF O2.

R v_{\max} dans les halles des Centres d'entretien et d'intervention (EIZ)

Dans la halle d'entretien (voies 963, 964 et 965) ainsi que dans la halle d'intervention (voies 972, 971 et 983) une vitesse de v_{\max} 5 km/h est autorisée.

Goppenstein

ZR Garage de véhicules

Voies A85, A84 et A93-A83 : les trains-autos du tunnel jusqu'à 590t maximum - locomotive comprise - peuvent être garés sans utilisation des freins d'immobilisation ni de sabots, directement au heurtoir. Ils circulent en tant que train ou mouvement de manœuvre jusqu'au heurtoir.

Z Autorisation de départ sur les voies A83 – A85

L'autorisation de départ pour les trains-autos du tunnel est transmis par le personnel de chargement.

Z Annonce de la fin de préparation du train à l'issue du chargement des autos

Pour les trains-autos du tunnel, le chef-circulation ou le personnel de chargement peut demander l'annonce de la fin de préparation du train :

- en cas d'écart par rapport à l'horaire planifié (circulation à l'avance/en retard)
- lors de jours où circulent > 4 trains-autos du tunnel par heure/direction
- en cas de problème lors du chargement (véhicules de grande capacité, véhicules de dépannage etc.).

L'annonce temporaire pour un ou plusieurs trains peut être demandée et doit être convenu d'un commun accord.

Gümligen

FdI Commutation des modes d'exploitation

La commutation des modes d'exploitation $v_{\max} \rightarrow v_{réduite}$ n'est permise qu'en l'absence de mouvement de manœuvre ou de véhicules garés dans la zone d'action. De même, aucun convoi ne peut circuler à l'aide d'un signal auxiliaire ou de la procédure de franchissement de signaux présentant l'image arrêt.

Gwatt

R Mouvements de manœuvre 4 - 34

Les mouvements de manœuvre de la voie 4 pour la voie 34 et inversement doivent être exécutés avec les signaux nains à validité temporaire éteints.

Heustrich

R Voie de raccordement Hondrich Süd (Vigier)

Pour des convois en provenance de la voie de raccordement Vigier à destination des voies 323/324, le chef-circulation peut transmettre au chef de manœuvre par un ordre à quittancer un assentiment général pour le franchissement des signaux d'arrêt pour mouvement de manœuvre. A l'issue des courses de manœuvre, le chef de manœuvre avise le chef-circulation par quittance.

Hohtenn

ZR Garage des véhicules

Les trains-autos du tunnel jusqu'à 590t maximum – locomotive comprise - peuvent être garés sur la voie 61 sans utilisation des freins d'immobilisation ni de sabots, directement au heurtoir. Ils circulent en tant que train ou mouvement de manœuvre jusqu'au heurtoir.

Kandersteg

ZR Garage de véhicules

Voies 13, 14, 15, 56 et 57 : les trains-autos du tunnel jusqu'à 590t maximum – locomotive comprise - peuvent être garés sans utilisation des freins d'immobilisation ni de sabots, directement au heurtoir. Ils circulent en tant que train ou mouvement de manœuvre jusqu'au heurtoir.

Z Autorisation de départ sur les voies 55 – 57

L'autorisation de départ pour les trains-autos du tunnel est transmis par le personnel de chargement.

Z Annonce de la fin de préparation du train à l'issue du chargement des autos

Pour les trains-autos du tunnel, le chef-circulation ou le personnel de chargement peut demander l'annonce de la fin de préparation du train :

- en cas d'écart par rapport à l'horaire planifié (circulation à l'avance/en retard)
- lors de jours où circulent > 4 trains-autos du tunnel par heure/direction
- en cas de problème lors du chargement (véhicules de grande capacité, véhicules de dépannage etc.)

L'annonce temporaire pour un ou plusieurs trains peut être demandée et doit être convenu d'un commun accord.

R Restriction concernant la voie 25 (installation de levage et d'abaissement)

Il est autorisé de circuler sur la voie 25 pour la mise en place resp. le retrait de véhicules pour/de la voie 25 et en cas de dérangements éventuels. Le chef de manœuvre doit explicitement demander le parcours pour/via la voie 25.

Lalden**R Courbes avec rayon < 135 m**

Voies 4, 5 : rayon minimum = 99 m

Spiez**Z Entrée depuis Heustrich sur la voie 15 occupée**

Pour réunir des trains voyageurs en cas d'entrées sur voie 15 occupée, l'obstacle peut se trouver déjà 50 m derrière le signal de tronçon de voie J35. A partir du signal de tronçon de voie J35, on circulera en *marche à vue* v_{max} 10 km/h.

Z Entrée depuis Einigen sur la voie 35 occupée

Pour réunir des trains voyageurs en cas d'entrées sur voie 35 occupée, l'obstacle peut se trouver déjà 50 m derrière le signal de tronçon de voie H15. A partir du signal de tronçon de voie H15, on circulera en *marche à vue* v_{max} 10 km/h.

R Courbes avec rayon < 135 m

Aiguille 817 - voies 855 - 858 : rayon minimum = 100 m

R Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.

R Demande d'itinéraires de manœuvre dans la zone des ateliers

Les itinéraires de manœuvre à destination, en provenance ou à l'intérieur des ateliers sont à demander au coordinateur des ateliers, téléphone 058 327 3734 (GSM-R, numérotation abrégée 1313). Ce dernier transmet la demande au chef-circulation, au moyen du demandeur de voies du système d'acheminement Ilitis.

Gümligen

Fdl Commutation des modes d'exploitation

La commutation des modes d'exploitation $v_{\max} \rightarrow v_{\text{réduite}}$ n'est permise qu'en l'absence de mouvement de manœuvre ou de véhicules garés dans la zone d'action. De même, aucun convoi ne peut circuler à l'aide d'un signal auxiliaire ou de la procédure de franchissement de signaux présentant l'image *arrêt*.

Konolfingen

R Restrictions à la circulation des véhicules

Voie 1, à l'ouest du poste de distribution : la circulation de convois n'est autorisée qu'en l'absence de voyageurs sur le quai étroit situé entre les voies 1 et 2. Les activités de chargement ou déchargement sont interdites à l'ouest du poste de distribution.

Langnau

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

Trains de voyageurs	Voie 3	Eviter autant que possible l'arrêt le long de la rampe d'accès au quai
---------------------	--------	--

331

332

(Bern) – Langnau – (Luzern)

I-30121

Delémont

R Rayon bosse de débranchement

Rayon	Peut être franchie par
300 m	Tous les véhicules, exceptés ceux munis du signe  ou «  xxx m » dont la valeur du rayon est < 300 m.

Ligne Interlaken Ost – Interlaken West

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

- Un train ne peut conduire au même endroit que deux véhicules moteurs avec une charge par mètre de plus de 5,3 t/m.
- Une distance d'environ 80 m doit être respectée entre deux wagons isolés de catégorie de ligne D 3.

Ligne Interlaken Ost – Spiez

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les ICN ne doivent circuler qu'en simple traction.

Ligne Spiez – Zweisimmen

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

- Au maximum 3 véhicules moteurs admis par train/mouvement de manœuvre
- Catégorie de ligne D2 : admise.
- Catégorie de ligne D3 : seul 1 wagon admis par train/mouvement de manœuvre.

Faulensee

Z Point d'arrêt Faulensee

Les mêmes dispositions que pour un départ depuis une halte sont à appliquer.

Interlaken Ost

R Mouvements de manœuvre dans les zones non centralisées « Faisceau marchandises » et « ateliers de Bönigen »

Les points de transition sont :

- gare ↔ faisceau marchandises : aiguille 26 pour la voie 324
aiguille 28 pour la voie 333
- Faisc. marchandises ↔ ateliers : passage à niveau « Geissgasse »

Le franchissement du passage à niveau « Geissgasse » par le véhicule de tête s'effectue à v_{max} 10 km/h.

R Profil OCF O2

Les voies 324, 333, 354, 431 – 437 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Restrictions à la circulation de véhicules – ateliers de Bönigen

Le franchissement des aiguilles 4 et 8 en position déviée est interdit pour le TGV.

Interlaken West

Z Restrictions à la circulation de véhicules

En raison des caractéristiques propres à ces véhicules, les circulations de trains comprenant un ICE4, en provenance des installations marchandises (dès le signal de sortie B23) en direction de Därligen, sont interdites.

R Franchissement des aiguilles 16 respectivement 23

Le franchissement de l'aiguille 16 ainsi que de l'aiguille 23 en position en direction de l'aiguille 24 ne peut être effectué que lorsque le sabot dérailleur 30 est renversé. Le renversement du sabot dérailleur 30 doit être demandé au chef-circulation.

Leissigen

Z Trains partants en direction de Spiez

La tête des trains partants se trouvant sur voie 3 en direction de Spiez doit se trouver si possible avant l'indicateur métrique 18.460.

Motif : groupe de balises situé en amont (ETCS L1 LS).

R Courbes avec rayon < 135 m

Voie 6: rayon minimum = 96 m

Spiez

Z Entrée depuis Interlaken sur la voie 15 occupée

Pour réunir des trains voyageurs en cas d'entrées sur voie 15 occupée, l'obstacle peut se trouver déjà 50 m derrière le signal de tronçon de voie J35. A partir du signal de tronçon de voie J35, on circulera en *marche à vue* v_{max} 10 km/h.

Z Entrée depuis Wimmis sur la voie 35 occupée

Pour réunir des trains voyageurs en cas d'entrées sur voie 35 occupée, l'obstacle peut se trouver déjà 50 m derrière le signal de tronçon de voie H15. A partir du signal de tronçon de voie H15, on circulera en *marche à vue* v_{max} 10 km/h.

R Courbes avec rayon < 135 m

Aiguille 817 - voies 855 – 858 : rayon minimum = 100 m

R Profil OCF O2

Toutes les voies sont ouvertes au profil OCF O2.

R Demande d'itinéraires de manœuvre dans la zone des ateliers

Les itinéraires de manœuvre à destination, en provenance ou à l'intérieur des ateliers sont à demander au coordinateur des ateliers, téléphone 058 327 3734 (GSM-R, numérotation abrégée 1313). Ce dernier transmet la demande au chef-circulation, au moyen du demandeur de voies du système d'acheminement Iltis.

361
362

Spiez – Interlaken Ost
Spiez – Zweisimmen

I-30121

Uetendorf

R Courbes avec rayon < 135 m

Voie 40 : rayon minimum = 120 m

R Profil OCF O2

Les voies 1, 6, 21, 41 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Restrictions à la circulation de véhicules

Le TGV est interdit sur voie 40.

Ligne Fischermätteli – Schwarzenburg

ZR Aiguilles talonnables (DE du R 300.2)

Les gares de **Köniz**, **Gasel**, **Niederscherli** et **Mittelhäusern** sont équipées des deux côtés d'aiguilles talonnables en exploitation normale, conduisant sur les voies principales.

Une aiguille talonnable ne l'est que dans une seule position. Cette **position talonnable** (position de base) est signalée de jour et de nuit par une lanterne d'aiguille **blanche/verte**, selon R 300.2, fig. 255 resp. 257, la **position non-talonnable** étant signalée par une lanterne d'aiguille **blanche** selon R 300.2 fig. 238 resp. 239.

Sitôt qu'une aiguille talonnable est franchie par le premier essieu, il ne faut en aucun cas reculer ou revenir sur l'aiguille ; cela l'endommagerait.

Les aiguilles peuvent être tournées pour se rendre sur l'autre voie, dans cette position, elles **ne peuvent pas être talonnées**.

La position de fin de course des aiguilles talonnables est surveillée électriquement et est contrôlée par les signaux d'entrée et de sortie. Si, à la suite d'un talonnage, l'aiguille talonnable ne se remet pas en position de base, le signal d'entrée ne peut plus être mis à voie libre.

La position de fin de course des aiguilles talonnables étant surveillée par les signaux d'entrée, il n'y pas de lampe de contrôle blanche selon R 300.2, fig. 254.

Le talonnage d'aiguilles par des mouvements de manœuvre en gare, en pleine voie ou ne quittant pas entièrement la gare ainsi que par des wagonnets est interdit. Pour de tels convois, il est nécessaire de déverrouiller les aiguilles talonnables à l'aide de la clé déposée en gare et de les manœuvrer manuellement. Exception : les trains de voyageurs rebroussant dans une gare intermédiaire ; dans ce cas, les mouvements pour virer les véhicules peuvent talonner l'aiguille talonnable.

ZR Dépôt des clés d'aiguille

A Köniz, Gasel et Mittelhäusern, les boîtiers contenant les clés d'aiguille se trouvent au poste de distribution ; à Niederscherli, sur le mât no 18 et à Schwarzenburg, sur le mât no 26 vis-à-vis de la halle aux marchandises ainsi qu'au poste de distribution.

Y ont accès les chefs-circulation compétents, les services techniques ainsi que les mécaniciens de locomotive BLS.

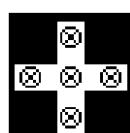
ZR Signaux de manœuvre avec informations complémentaires (Köniz – Schwarzenburg)

Des signaux de manœuvre sont montés vers les signaux de sortie, ils fournissent des informations complémentaires aux trains et aux mouvements de manœuvre en pleine voie.

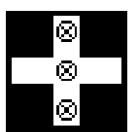
Ils peuvent montrer les images suivantes :



Signal d'arrêt manœuvre (position de base) selon R 300.2, fig. 304 (non illuminé de nuit). Arrêt pour les mouvements de manœuvre devant le signal. Si le signal est valable pour plusieurs voies, le point d'arrêt se situe au signal limite de garage de l'aiguille concernée.



Signal d'arrêt manœuvre selon R 300.2 fig. 303 (5 lampes disposées en croix verticale). Même signification que le R 300.2, fig. 304.1. Signifie en plus qu'il faut s'attendre à un train croiseur.



Manœuvre autorisée selon R 300.2, fig. 309 (3 lampes superposées verticalement). Des mouvements de manœuvre sont autorisés au-delà de l'aiguille d'entrée jusqu'aux limites de manœuvre. Les aiguilles talonnables ne doivent pas être talonnées. Exception : les trains de voyageurs rebroussant dans une gare intermédiaire ; dans ce cas, les mouvements pour virer les véhicules peuvent talonner l'aiguille talonnable.



En complément, ne figurant pas dans le R 300.2 (2 lampes horizontales). Le signal de sortie est bloqué par :

- un train, resp. le block est occupé
- un mouvement de manœuvre en pleine voie, resp. le dispositif d'interdiction de la pleine voie est enclenché.

Z Signaux principaux

Signaux d'entrée

A Köniz, Gasel, Niederscherli, Mittelhäusern et Lanzenhäusern ne présentent que l'*arrêt* et l'*image 1*.

A Schwarzenburg présente l'*arrêt*, l'*image 1* pour une entrée sur voie 2, l'*image 6* pour une entrée sur voie 1 ; si le signal d'entrée sur voie occupée est allumé, l'*image 2* pour une entrée sur voie 2.

Les signaux de sortie ne présentent que l'*arrêt* et l'*image 1*. Dans toutes les gares et pour chaque direction, il n'y a qu'un seul signal de groupe.

Il n'y a ni signaux avancés de sortie, ni signaux auxiliaires.

Z Installations de sécurité

Block automatique sans contrôle de la queue du train.



Restrictions à la circulation de véhicules

Les ICN ne doivent circuler qu'en simple traction. Les véhicules moteurs dotés de plus de 3 essieux rigides de même que la RAE 2/4 1001, les Ae 610 et les Ae 6/8 du BLS sont interdits.

Ligne Köniz – Mittelhäusern



Sécurisation des itinéraires

Dans les gares dès Köniz jusqu'à Mittelhäusern toutes les aiguilles des itinéraires d'entrée et de sortie sont verrouillées en position de base.



Signaux de groupe

La signalisation ne répond pas aux exigences du R 300.6, chiffre 3.3.1.

Lorsque plusieurs trains sont prêts au départ, le signal de sortie ne peut être mis à *voie libre* qu'après transmission de l'avis selon R 300.6 chiffre 3.3.3. Ceci est valable aussi bien en commande locale qu'en télécommande.



Exécution des croisements

Possibles seulement à **Köniz, Gasel, Niederscherli, Mittelhäusern**.

Les installations de sécurité de ces gares permettent des entrées simultanées. Lors d'un croisement (indiqué par le signal de manœuvre situé au signal de sortie et présentant l'image d'*arrêt* selon le chiffre 34.3), il faut circuler à v_{max} 30 km/h dès le début du quai.



Poursuite de la marche après une rupture d'attelage

Après une rupture d'attelage, la première partie du train ne peut entrer dans la gare suivante qu'après avoir avisé le chef-circulation et reçu l'assentiment de ce dernier, malgré le signal d'entrée présentant l'image de voie libre. Avant la transmission de l'assentiment, le chef-circulation protège la pleine voie concernée en enclenchant le dispositif d'interdiction de la pleine voie.

Niederscherli



Restrictions à la circulation de véhicules sur la voie 1

La sortie de trains de la voie 1 est interdite (absence de contrôle de la marche des trains). Un avis éventuel transmis par le chef-circulation selon *l'assentiment pour circuler avec des signaux de groupe* reste nécessaire.

Ligne Fanelwald – Marin-Epagnier

R Desserte de l'installation de transbordement du gravier km 35.700

La desserte de l'installation de transbordement s'effectue en tant que mouvement de manœuvre en pleine voie. La longueur de la place de déchargement, le long de la pleine voie, s'élève à 20 m.

Pendant le déchargement, la ligne de contact demeure en permanence sous tension.

Kerzers

R Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 9 est interdite aux véhicules moteurs de ligne et aux voitures à 4 essieux.

Müntschemier

R Mouvements de manœuvre avec des véhicules rail/route

Les voies (3/4) – 43 – 33 sont ouvertes aux véhicules rail/route.

Neuchâtel

ZR Profil OCF O2

La voie A 7 est interdite au profil OCF O2.

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

D'Yverdon	voies A4, A5	ICN en UM doivent s'arrêter au pied du signal de voie
-----------	--------------	---

Prescriptions pour le tunnel de Rosshäusern Rosshäusern (exclu) – Gümmenen (exclu)

La structure reprend celle des PCT R 300.1 – .15 (exemple : 9.2 = référence au R 300.9, chiffre 2).

9.2 Processus principal en cas de dérangement

Dérangements à l'éclairage de la main courante

En cas de dérangement de l'éclairage permanent de la main courante sur une durée de 24 heures au maximum, l'exploitation peut se poursuivre sans restriction. Lors d'un dérangement d'une durée supérieure à 24 heures, l'exploitation doit être interrompue. L'opérateur technique exploitation (Operator Technik Betrieb « OTB ») avise le chef-circulation au début du dérangement.

Dérangements au ventilateur

Le tunnel de Rosshäusern est équipé d'un ventilateur, lequel permet l'apport d'air frais en cas de travaux d'entretien ou d'événements. En cas de dérangement du ventilateur s'étendant sur une durée de 24 heures au maximum, l'exploitation peut se poursuivre sans restriction. Lors d'un dérangement d'une durée supérieure à 24 heures, l'exploitation doit être interrompue. L'opérateur technique exploitation (Operator Technik Betrieb « OTB ») avise le chef-circulation au début du dérangement.

Alarme incendie des locaux techniques

Les locaux techniques sont surveillés par une alarme incendie. En cas d'alarme, l'opérateur technique exploitation (Operator Technik Betrieb « OTB ») convient des dispositions à prendre avec le chef d'intervention. L'OTB avise le chef-circulation des éventuelles mesures prises.

9.13 Dangers et accidents

Equipement de base pour l'auto-sauvetage

- Main courante (sans déclencheur d'alarme) avec éclairage permanent
- Chemin de fuite marqué
- Sortie de secours (éclairage permanent) avec porte coulissante et ascenseur au centre du tunnel.
- Banquettes latérales praticables sur toute la longueur du tunnel
- Bornes d'appel d'urgence aux portails du tunnel ainsi qu'à la sortie de secours.

Sortie de secours : porte coulissante ouverte du côté de la voie ferrée (alarme de tunnel surveillance de porte)

L'alarme de tunnel est annoncée sur le terminal ICT du chef-circulation. Mesures immédiates selon le I-30111, [9.13].

Procédure à suivre en l'absence de personnel d'entretien sur place :

Le chef-circulation :

- transmet la *marche à vue* aux convois parcourant le tronçon concerné
- donne mandat au mécanicien de locomotive du premier train ou mouvement de manœuvre approprié de contrôler la porte coulissante.

Le mécanicien de locomotive :

- s'arrête à la hauteur de la sortie de secours
- constate la présence éventuelle de personnes
- ferme la porte coulissante et informe le chef-circulation.

Si la présence de personnes est constatée, la procédure « personnes aux abords des voies » s'applique. Jusqu'à la libération du tunnel par le chef d'intervention, tous les trains circulent en *marche à vue* dans le tunnel. Le chef-circulation avise les mécaniciens de locomotive par un *ordre 6*.

Si, à la suite du convoi, resp. de l'arrêt de contrôle, aucune irrégularité n'est constatée et que la porte coulissante a pu être fermée, le tunnel peut à nouveau être franchi normalement. Si la porte coulissante n'a pas pu être fermée, tous les trains ne peuvent circuler qu'à v_{max} 80 km/h sur le tronçon concerné, à cause du ventilateur du tunnel. Le chef-circulation avise les mécaniciens de locomotives par un *ordre 5*.

Ligne Reichenbach - Frutigen

R Voie de raccordement Wengi

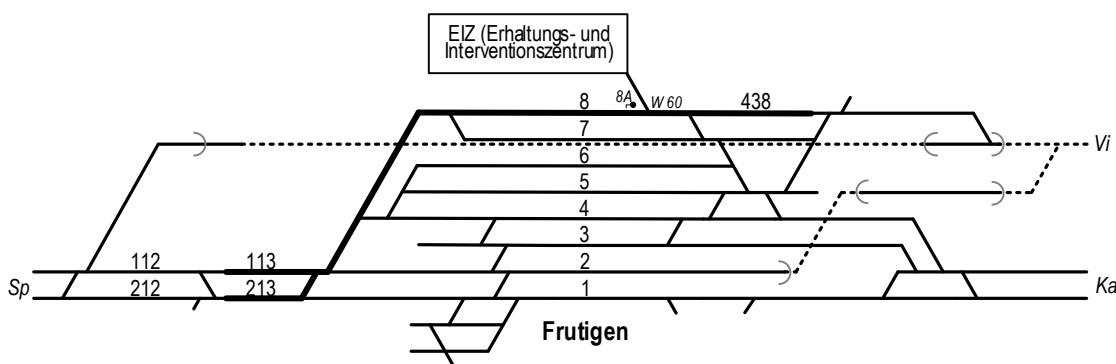
Le garage de véhicules en pleine voie est interdit.

Frutigen

Z Voie 8 – 438

L'acceptation des convois à Frutigen est à déterminer de façon à garantir des circulations de et pour le centre d'entretien et d'intervention (Erhaltungs- und Interventionszentrum - EIZ) dans un délai de 7 minutes dans toutes les directions.

Pour libérer l'aiguille 60 en cas d'événement (respect des délais d'intervention par Intervention), il faut circuler au-delà du signal nain (8A). Après information transmise par le chef-circulation, il faut se rendre de la voie 438 à la voie 8 – 113/213 en tant que mouvement de manœuvre exécuté en pousse non accompagnée à la vitesse d'un homme au pas.



R Courbes avec rayon < 135 m

Voie 933 : rayon minimum = 115 m

R Profil OCF O2

Les voies 343, 456, 901, 902, 911, 912 sont ouvertes au profil OCF O2.

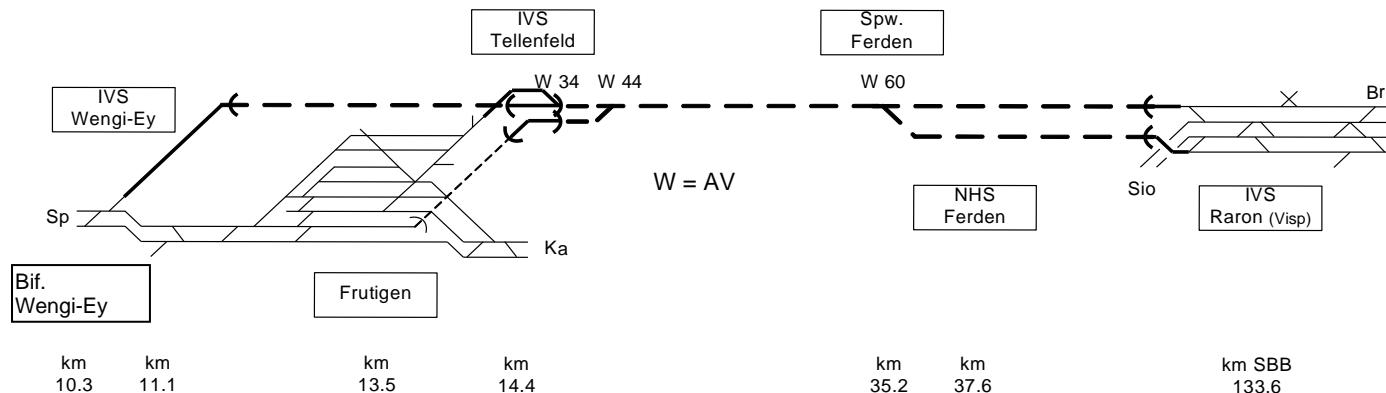
R v_{max} dans les halles des Centres d'entretien et d'intervention (EIZ)

Dans la halle d'entretien (voies 963, 964 et 965) ainsi que dans la halle d'intervention (voies 972, 971 et 983) une vitesse de v_{max} 5 km/h est autorisée.

Prescriptions pour la ligne de base du Lötschberg (LBS) Wengi – Ey (exclu) / Frutigen (exclu) – Visp (exclu)

La structure reprend celle des PCT R 300.1 – .15 (p. ex. 1.2 = réf. au R 300.1, chiffre 2)

1.2 La ligne de base du Lötschberg (LBS)



Le périmètre de la LBS comprend la ligne reliant les signaux optiques à Wengi-Ey, Frutigen et Visp.

Lieu	Désignation du signal	Indication kilométrique
Wengi-Ey	S 710	km 10.933
Frutigen	F 514	km 14.278
	F 614	km 14.930
Visp	A 389, A 489	CFF km 133.150

1.4.6 Valeurs techniques pour la LBS

Données RBC

Nom RBC	Frutigen
RBC-ID Véhicules BL 2	3714
RBC-ID Véhicules BL3	7343746
Pays / Région	448
Téléphone	0041 512 800 502
ID réseau	22806

Changements de Level ETCS

Zone	Transition de Level (Panneaux Début CAB / Fin CAB)
Wengi-Ey	km 11.268
Frutigen	km 14.378
	km 14.555
Visp	km 49.535 (voie 389, tube est)
	km 49.591 (voie 489, tube ouest)

2.6.2 Signal d'arrêt ETCS

Les signaux d'arrêt ETCS se présentent comme suit :

La flèche du signal indique la voie à laquelle il se rapporte.



Image	<i>Signal d'arrêt ETCS</i>
Signification	si l'autorisation de circuler CAB fait défaut, arrêt devant le signal d'arrêt ETCS
But	<ul style="list-style-type: none"> - d'un mouvement de manœuvre circulant hors des zones de manœuvre, ou - d'un convoi en mode d'exploitation « Staff Responsible »

2.6.6 Signalisation de la position des branchements simples à l'aide de signaux électriques de contrôle d'aiguille



Image	<i>Aiguille en position la plus directe</i>
Signification	circulation sur la branche la plus directe

5.1 Restrictions à la circulation de véhicules

Ligne	Restrictions
LBS	<p>Pas autorisés : véhicules dont l'écartement total des essieux < 4 m.</p> <p>La traction diesel n'est autorisée qu'avec une locomotive électrique de renfort en tête, à l'exception des convois avec véhicules moteurs normalement engagés dans le service de la manœuvre, pour des convois de services de l'entretien de l'Infrastructure, des prestations de secours et pour des courses d'essai de l'Infrastructure.</p>

5.1.2 Formation des trains

Les ETF règlent dans leurs prescriptions d'exploitation les conditions pour le classement des locs dans la formation des trains.

5.1.3 Restrictions pour les trains dotés de plusieurs pantographes

Pour le franchissement de la LBS, les restrictions suivantes sont applicables lors de l'utilisation de plusieurs pantographes :

- v_{max} 250 km/h :
pour les trains avec au max. 2 pantographes dont l'écartement > 180 m
- v_{max} 200 km/h :
pour les trains avec au max. 2 pantographes dont l'écartement > 15 m
- v_{max} 160 km/h :
pour les trains avec au max. 6 pantographes dont l'écartement > 15 m
- v_{max} 125 km/h :
pour les trains avec au max. 2 pantographes dont l'écartement < 15 m.

6.1.1 Prise en compte de l'optimisation de la marche des trains (ZLO)

Le mécanicien de locomotive doit tenir compte des informations de la ZLO, pour autant qu'elles ne soient pas en contradiction avec les prescriptions en vigueur. En accédant à la zone ETCS L2, il faut observer une éventuelle régulation adaptative (ADL).

Information ZLO	Signification
$V_{opt} = xx \text{ km/h}$	Atteindre la vitesse définie. En cas de diminution : - à la montée, il suffit de couper l'effort de traction - dans la mesure du possible, le frein à air ne doit pas être employé
$V_{opt} = 0$	Arrêter le train. - à la montée, il suffit de couper l'effort de traction - dans la mesure du possible, le frein à air ne doit pas être employé
<u>Après $V_{opt} = 0$:</u> $V_{opt} = xx \text{ km/h}$ ou $V_{opt} = END$	Redémarrer le train selon les indications

6.1.2 Surveillance de la marche des trains (ZLV)

Afin d'éviter les alarmes de la ZLV, le mécanicien de locomotive informe sans tarder le chef-circulation des trains si la vitesse atteignable du train est inférieure à celle prévisible à la base des données de train (exception objectifs ZLO).

6.3 Départ

Mise en départ de trains avant le dernier signal de la signalisation extérieure

En cas de mise en départ ETCS dans une zone en L0 avant le dernier signal de la signalisation extérieure, une V_{max} de 40 km/h est recommandée jusqu'au changement de Level (Panneau CAB). Motif : en cas de vitesse plus élevée, le système ETCS n'aurait pas suffisamment de temps pour annoncer le train au RBC et de lui indiquer une MA : ce qui aurait comme conséquence, au franchissement du Level, d'une commutation en L2-TR au lieu de L2-FS.

6.4.8 Tronçons de ralentissement dans la zone de transition

Une réduction de vitesse sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine et dans la zone de transition est à ordonner conformément aux PCT et est saisie dans le RBC.

Zone de saisie en dehors des tronçons équipés de la signalisation en cabine :

Zone	Zone de saisie
Frutigen / Wengi-Ey	de/à la voie de pleine voie 109/209, km 9.108
Visp	de/à la voie de pleine voie 75/76, km 137.291

7. Annexe 1 Chiffre 4.2.7

Point d'arrêt pour les trains en mode d'exploitation « Reversing » (RV)



Image *Point d'arrêt*

Signification Arrêt pour les trains en mode « Reversing » (RV)

Emplacement	Voie	Signal	km
Frutigen	2	E 432	14.138
	3 – 8	E 435 – 438	14.116
Visp	145 – 147 et 154	D 145 – 147 et D154	134.530

Remarque : immédiatement après l'arrêt devant le panneau RV, le mécanicien de locomotive doit commuter au Level 0 / Level 1 et s'annoncer prêt au départ auprès du chef-circulation.

Les trains circulant en mode d'exploitation « Reversing » (RV) en direction du tunnel d'Engstligen doivent s'arrêter conformément au DMI (point de freinage 0). Dans le tunnel d'Engstligen, il n'y a aucun indicateur de point d'arrêt pour les trains en mode d'exploitation « Reversing » (RV).

9.2 Processus-clé « dérangements »

Dérangements à un portail de tunnel ferroviaire

Si le portail d'un tunnel ferroviaire est défectueux, le chef-circulation doit transmettre par un avis à quittancer, au mécanicien de locomotive, l'arrêt devant le portail concerné (indication kilométrique) et le charger d'effectuer un contrôle du gabarit. La circulation sur le tronçon de voie où se trouve le portail s'effectue en mode d'exploitation « On Sight » (OS).

Dérangements aux portes coulissantes

Lors d'un dérangement aux portes coulissantes, celles-ci doivent être ouvertes puis refermées par l'opérateur de la technique d'exploitation (OTB) sur ordre du chef-circulation. En l'absence de surveillance, on fera ouvrir et refermer manuellement la porte par un collaborateur spécialisé présent sur les lieux ou par un mécanicien de locomotive (train marchandises).

Après le contrôle sur place, le chef-circulation peut annuler la surveillance de la porte coulissante pour autant que l'on ait reçu la confirmation de l'OTB que personne ne se trouve dans la zone concernée.

9.12 Véhicule non freiné en queue du train

Si, en accédant à la LBT, des freins doivent être paralysés en queue du train, le mécanicien de locomotive informe immédiatement le chef-circulation.

L'accès à la LBT de trains comprenant un véhicule non freiné en queue est interdit.

Si des freins doivent être paralysés en queue d'un train alors que ce dernier se trouve sur la LBT, la poursuite de la marche est autorisée en observant les prescriptions « poursuite de la marche avec un véhicule non freiné en queue du train » (PCT R 300.9 chiffre 12.3.4).

9.13 Mises en danger et accidents

Equipement de base pour l'auto sauvetage dans les tunnels de base du Lötschberg, d'Engstligen et de Widi

- Quai continu (35 cm au-dessus du niveau supérieur du rail)
- Eclairage du côté où a lieu l'évacuation
- Main-courante
- Balisage du chemin de fuite
- Portes coulissantes avec ouverture d'urgence manuelle (environ tous les 330 m)
- Téléphone et extincteur portable près des portes coulissantes des galeries transversales.

Pour le tunnel de Widi, dont la longueur est de 200 m environ, les sorties de secours se situent aux portails du tunnel. Ce dernier ne comprend pas de porte coulissante, de téléphone ou d'extincteur.

Halte de secours (NHS) Ferden, km 37.6

En plus de l'équipement de base, la NHS de Ferden est pourvue des éléments suivants :

- Indicateurs de point d'arrêt 300 m et 400 m
- Quai à 55 cm au-dessus du niveau supérieur du rail sur une longueur de 472 m
- 6 galeries transversales d'évacuation avec portes coulissantes tous les 85 m
- Haut-parleurs
- Surveillance par vidéo
- Surpression d'air frais dans la zone protégée
- Installation d'évacuation de fumée dans les tunnels ferroviaires.

Lors d'alarme (incident), le DMI affiche dans tous les trains la distance jusqu'à la NHS de Ferden.

Site d'intervention (IVS) de Wengi-Ey, km 11.1

L'IVS de Wengi-Ey est équipé avec un bac de rétention pour les eaux d'extinction et les eaux usées. Elle sert avant tout au traitement des événements sur des trains de marchandises avariés.

Site d'intervention (IVS) de Tellenfeld, km 14.4

L'IVS de Tellenfeld est équipé comme suit :

- Indicateurs de point d'arrêt pour trains voyageurs d'une longueur de 300 m. (en provenance du LBT)
- Quai à 35 cm au-dessus du niveau supérieur du rail
- Eclairage
- Surveillance par vidéo.

Lors d'une alarme (incident), le DMI affiche dans tous les trains la distance jusqu'à l'IVS de Tellenfeld.

Site d'intervention (IVS) de Raron (Gare de Visp), km 133.6

L'IVS de Raron est équipé comme suit :

- Eclairage (pouvant être desservis sur place)
- Haut-parleurs (pouvant être desservis sur place).

Lors d'alarme (incident), le DMI affiche dans tous les trains la distance jusqu'à l'IVS de Raron.

Diminuer le danger

Réduction de la vitesse en cas d'incendie

En cas de suspicion d'incendie à un train, on peut circuler à une v_{max} 80 km/h jusqu'au prochain point d'arrêt.

Point d'arrêt en cas d'incident

Trains voyageurs

Les trains voyageurs en proie à un incendie s'arrêteront en principe au site d'intervention de Tellenfeld (km 14.4) resp. de Raron (km 133.6) ou à la halte de secours de Ferden (km 37.6).

Trains de la chaussée roulante

Lors d'un incendie à une voiture d'accompagnement, il faut s'arrêter de suite et autant que possible à proximité d'une galerie d'évacuation (tous les 330 m environ).

Lors d'un incendie sur un wagon surbaissé, il faut procéder comme pour les trains marchandises.

Trains de marchandises

Les trains de marchandises en proie à un incendie tenteront autant que possible de quitter le tunnel pour s'arrêter au site d'intervention de Tellenfeld (km 14.4) resp. de Raron (km 133.6). Selon les possibilités et après entente

avec le chef-circulation, les trains marchandises circulant vers le nord rouleront jusqu'au site d'intervention de Wengi-Ey (km 11.1).

9.14 Dispositions complémentaires pour des événements survenant sur la ligne de base du Lötschberg

Libération de la ligne lors d'un événement

Poursuite de la marche des trains jusqu'à Leuk en cas d'évacuation du LBT

Afin de permettre l'évacuation rapide des trains se trouvant dans le LBT, les trains se trouvant entre Brig et Visp (inclus les trains ayant été évacués du LBT) peuvent circuler jusqu'à Leuk après réception d'un avis à quittancer transmis par le chef-circulation. On peut renoncer à une marche et à un nouveau numéro de train.

Alarme événement majeur (AGE)

Le chef-circulation doit déclencher l'alarme événement majeur sur la LBS, en particulier lors d'un incendie ou d'une collision.

Afin de libérer la ligne, les trains (sauf le train ayant subi l'incident) doivent quitter comme suit la LBS :

- Les trains ayant franchi le lieu de l'incident doivent quitter la LBS en marche avant
- Pour les trains qui circulent en direction du lieu de l'incident, aucun autre itinéraire n'est à établir. Les trains quittent la LBS avec l'évacuation automatique du tunnel, en mode d'exploitation « Reversing » (RV).

Alarme événement (AE)

Le chef-circulation doit déclencher l'alarme événement sur la LBS, en particulier lors de dérangements à l'installation de sécurité ou aux véhicules, lorsque la circulation ne peut pas être poursuivie.

Afin de libérer la pleine voie, les trains (sauf le train ayant subi l'incident) doivent quitter comme suit la LBS

- Les trains ayant franchi le lieu de l'incident doivent quitter la LBS en marche avant
- Pour les trains circulant en direction du lieu de l'incident, aucun autre itinéraire n'est à établir.

Trains de marchandises/trains de locomotives

Le chef-circulation établit manuellement des itinéraires pour le refoulement. Les trains doivent quitter la ligne en mode d'exploitation « Reversing » (RV).

Trains voyageurs

En principe, les trains voyageurs rebroussent (changement de cabine de conduite) et quittent la ligne en tant que train en mode d'exploitation « Full Supervision » (FS).

Avant que le chef-circulation ne donne l'ordre au mécanicien de locomotive de mettre la locomotive hors service, il doit disposer de la confirmation du mécanicien de locomotive qu'une cabine de conduite compatible avec l'ETCS se trouve en queue du convoi.

Si ce n'est pas le cas, le train doit quitter la ligne en mode d'exploitation « Reversing » (RV).

Transmission de tronçons de ralentissement et de sections de protection actives aux convois en d'exploitation RV lors d'AE :

le chef-circulation avise les mécaniciens de locomotive par un *ordre 5* quant aux tronçons de ralentissement < 80 km/h en pleine voie, < 40 km/h en gare et quant aux sections de protection actives.

Lausen

R Chargement des wagons ATCS sur les voies 37 – 47

Pour permettre la circulation des trains sur l'aiguille 42, un marquage au sol avec un texte en jaune (transbordement de bois-/ACTS interdit) a été effectué.

La voie 46 est en permanence protégée, parce que la voie donne accès à un secteur non centralisé. La protection est assurée par le chef-circulation et la voie 46 est couverte par le chef de manœuvre de chaque côté par un signal d'arrêt selon R 300.2 ch. 2.2.1.

Si la voie 46 doit être parcourue, le chef de manœuvre s'assure qu'il n'y a pas de travaux de chargement sur la voie 47. Ensuite, il indique au chef-circulation que la protection de la voie 46 peut être supprimée.

Le chef-circulation supprime les mesures de protection prises pour la voie 46 et donne l'assentiment pour circuler au chef de manœuvre. Le chef de manœuvre enlève le/les signal/aux d'arrêt.

Après libération de la voie 46, le chef de manœuvre demande une nouvelle protection au chef-circulation pour la voie 46 et couvre celle-ci avec le/les signal/aux d'arrêt.

R Assurer les véhicules sur la voie 76

Sur le voie 76 ne peuvent être utilisés que les sabots d'arrêt verts dont la largeur de lame est de 80 mm ; motif : profil du rail.

Brittnau-Wikon

R Mouvement de manœuvre dans une zone non centralisée

Les mouvements de manœuvre dans la zone non centralisée, au sud du sabot dérailleur 151, sont autorisés uniquement si le sabot dérailleur se trouve en position de protection.

Rothenburg

R Dépassement du profil par les chars d'assaut 87

En raison d'un dépassement de profil, il y a lieu de protéger les voies contiguës 62/72 lors de la mise en place sur les voies 801/802 (voie de raccordement AMP) de wagons transportant des chars 87.

Le chef de manœuvre demande le parcours de manœuvre avec la mention complémentaire « ... avec char 87 ». Le chef-circulation protège la voie contiguë et donne l'assentiment pour le mouvement de manœuvre avec la mention complémentaire « Rothenburg, voies 62-72 protégées ».

Le mouvement de manœuvre ne peut être effectué que si le chef-circulation a donné son assentiment verbal et que les signaux nains présentent l'image avancer.

R Profil OCF O2

La voie 4 est ouverte au profil OCF O2.

421
422

(Olten) – Läufelfingen – Sissach
(Olten) – Brittnau-Wikon – (Luzern)

I-30121

Vorbemerkung

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

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

1.3.2 Begriffe

Bahnphase

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

Permanent betriebene Verkehrsregelungsanlage

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

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

Situativ betriebene Verkehrsregelungsanlage

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

2.2.8 Signale für den Straßenbahnbetrieb

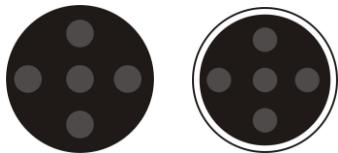
Strassenbahnbereiche werden auf der Strecke und in Bahnhöfen mit Signalen für Straßenbahnbereich gekennzeichnet.

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

Grundsatz

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

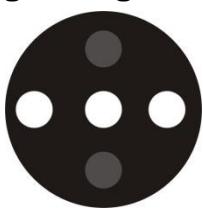
Ein Straßenbahnsignal kann folgende Bilder zeigen:



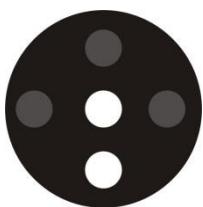
- *Halt*
- *Fahrt*
- *Vorsicht*
- *Ausser Betrieb*

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

Signalbegriffe

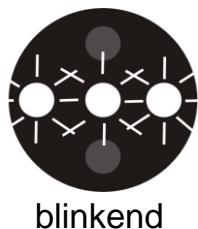


Begriff	<i>Halt</i>
Bedeutung	Halt vor dem Signal
Beziehung zu anderen Signalen	Im permanenten Betrieb zeigen die Signale für den Strassenverkehr in der Regel grün. Im situativen Betrieb zeigen die Signale für den Strassenverkehr dunkel.

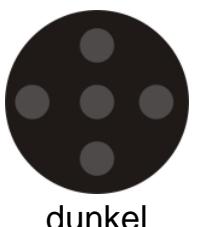


Begriff	<i>Fahrt</i>
Bedeutung	Fahrt
Beziehung zu anderen Signalen	Die Signale für den Strassenverkehr zeigen rot.

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



Begriff	<i>Vorsicht</i>
Bedeutung	Fahrt mit Vorsicht
Beziehung zu anderen Signalen	Die Verkehrsregelungsanlage ist gestört



Begriff	<i>Ausser Betrieb</i>
Bedeutung	Fahrt mit Vorsicht
Beziehung zu anderen Signalen	Die Verkehrsregelungsanlage ist ausser Betrieb

2.5.3 Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel



Begriff	<i>Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel</i>
Bedeutung	Vorbeifahrt an der Gruppensignal-Halttafel nur nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter

2.5.4 Merktafel für fehlendes Vorsignal zu einem Hauptsignal



Begriff	<i>Fehlendes Vorsignal zum Hauptsignal</i>
Bedeutung	In Bremswegentfernung folgt ein Hauptsignal. Am Hauptsignal ist Halt zu erwarten.

563

3 Anordnungen und Übermittlung

Zwingender Halt

Die Züge und Rangierbewegungen haben in allen Bahnhöfen und Haltestellen von Ballwil (inkl.) bis Seon (inkl.) infolge Abhängigkeiten zum Einschalten von Bahnübergangs- und Verkehrsregelungsanlagen anzuhalten. Die Einschaltzeiten sind auf haltende Züge abgestimmt.

Ausnahmen:

- Schöna (Fahrrichtung Lenzburg – Luzern) Durchfahrt möglich (ausser mit RABe 520 geführte Züge)
- Seon (Fahrrichtung Lenzburg – Luzern).

4.1.5 Rangierbewegungen in Bahnhöfen

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

4.2.4 Zustimmung zur Rangierbewegung Gleis 58

Lenzburg

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

4.2.7 Rangierbewegungen im Strassenbahnbereich bzw über Bahnübergänge

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

Bei Rangierbewegungen im Bahnhof und auf die Strecke sind alle Bahnübergangs- bzw. Verkehrsregelungsanlagen als gestört und örtlich nicht bewacht zu betrachten. Kann der Rangierleiter durch das „Fahrt“ zeigende Strassenbahnsignal feststellen, dass die Bahnübergangs- oder Verkehrsregelungsanlage eingeschaltet ist, darf der Bahnübergang mit *Fahrt auf Sicht* gemäss FDV 300.4 Ziffer 2.7.1 befahren werden.

5.1.3 Einreihung der Triebfahrzeuge

Waldibrücke (inkl.) – Lenzburg (inkl.)

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

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

Ausnahmen:

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

In diesen Fällen sind Situationen gemäss Ziffer 9.10 zu erwarten.

Streckeneinschränkungen (Lichtraumprofil)

Zugelassen sind:

Waldibrücke (exkl.) – Hitzkirch (inkl.)

Personenverkehr: Reisezugwagen ohne öffnungsfähige Fenster.

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

Güterverkehr: alle Fahrzeuge ohne seitliche Lademassüberschreitung

Hitzkirch (exkl.) – Lenzburg Gleis 7

Sonderprofil Seetal

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

Verkehr SBB: RABe 520

Ausnahmen, mit *Befehl 6*

Hilfeleistungen: alle SBB-Triebfahrzeuge und dazu benötigte Fahrzeuge

Unterhaltdienst: Fahrzeuge für Arbeitsstellen bzw. Unterhalt.

Das Hinauslehnen und die Fahrt auf Trittbrettern sind verboten.

5.1.4 Profil EBV O2

Lenzburg

Gleis 58 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

5.3.7 v_{max}

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

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

6.3 Abfahrt

Abfahrprozess beim Strassenbahnsignal

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

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

Abfahrprozess bei Gruppensignal-Halttafel mit Info-Tafel

- der Lokführer oder der Rangierleiter melden sich rechtzeitig unter Angabe des Abfahrgleises beim Fahrdienstleiter
- nach Einstellen der Fahrstrasse bestätigt der Fahrdienstleiter dem betreffenden Lokführer quittungspflichtig, dass die Fahrstrasse eingestellt ist
der Lokführer darf abfahren, sofern alle Bedingungen für die Abfahrt erfüllt sind.

6.5.2 Halteort

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

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

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

9 Störungen

Grundsatz für die Strecke Eschenbach – Lenzburg

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

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

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

9.7.2 Strassenbahnsignal geht nicht auf Fahrt

Strassenbahnsignal mit weissem reflektierendem Kreis

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

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

Strassenbahnsignal ohne weissen reflektierenden Kreis

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

Einleitung der Bahnphase bei der Verkehrsregelungsanlage

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

9.10 Störung an Sicherheitseinrichtungen

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

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

Der Lokführer informiert den Fahrdienstleiter spätestens beim nächsten Halt.

Störung an der Zugbeeinflussungs-Fahrzeugausrüstung

Ist die Zugbeeinflussungs-Fahrzeugausrüstung gestört, hat der Lokführer

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

Fällt die Zugbeeinflussungs-Fahrzeugausrüstung unterwegs aus, so darf bis zum nächsten Standort eines Ersatzzuges weitergefahren werden; höchstens eine Hin- und Rückfahrt.

Unregelmässigkeiten

Bei Ereignissen ist wie folgt zu verfahren:

Ereignis ausserhalb des Strassenbahnbereichs:

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

Ereignis innerhalb des Strassenbahnbereichs:

- In diesem Bereich ist im Ereignisfall die Strassenverkehrsgesetzgebung massgebend.

Hunzenschwil

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 231 und 232 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Coop benutzt werden (Anschlussgleis).

Lenzburg

R Zustimmung zur Rangierbewegung

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

R Profil EBV O2

Gleis 58 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Othmarsingen

R Profil EBV O2

Gleis 16 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Suhr

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleis 966 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Migros benutzt werden (Anschlussgleis).

Wettingen

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.

Arth-Goldau

Z Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

Richtung Steinen verkehren Fahrten ab den Gleisen 16-18 als Rangierbewegung bis zu den Signalen F85/F86.

R Rampengleis

In Gleis 78 dürfen an der Rampe keine Fahrzeuge abgestellt werden. Gleis 78 ist auf Höhe Rampe mit einem Haltsignal gekennzeichnet. Das Haltsignal darf für zeitlich beschränkte, unter dauernder Aufsicht stehende Verladearbeiten entfernt werden.

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.

Gisikon-Root

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.

Sihlbrugg

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge Gleis 33 (Sihlbrücke rechts)

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.

Zug

R Profil EBV O2

Gleise 14, 24, 39, 44-48, 114 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Strecke Oberdorf – Gänsbrunnen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Dieseltraktion ist nur zulässig mit elektrischer Traktionsunterstützung, ausgenommen bei Fahrten mit Triebfahrzeugen, die normalerweise im Rangierdienst eingesetzt sind, für Fahrten der Unterhaltsdienste der Infrastruktur, Fahrten für Hilfeleistungen und Versuchsfahrten der Infrastruktur.

Strecke Gänsbrunnen - Créminal

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.

Gänsbrunnen

R Profil Rampengleis

Gleis 11 ist für Rollmaterial des Personenverkehrs verboten.

Oberdorf

R Gleisbögen mit Radien < 135 m

Gleis 31: minimaler Radius = 64 m

R Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

In Gleis 31 sind Fahrten nur mit 2-achsigen Fahrzeugen und Schritttempo erlaubt.

Solothurn

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.

Strecke Solothurn – Wiler

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Fahrzeuge mit Ladungen bis P/C 70/400 sind freigegeben.

Strecke Solothurn – Burgdorf (nur BLS-Bahnhöfe)

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt

- Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis ist die Geschwindigkeitsschwelle immer beim Einfahrtsignal.
- 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.

Biberist Ost

R Rangieranlage Biberist Ost (Biberist Ost – Gerlafingen)

Die Rangieranlage Biberist Ost ist mit den Gleisanlagen des Bahnhofs Gerlafingen zusammengeschlossen. Die beiden Weichenbezirke werden wie folgt begrenzt:

- Weichenbezirk Biberist Ost: Rangier-Haltsignal km 5.570
Weichenbezirk Gerlafingen: Rangier-Haltsignal km 5.630
- Für die Zirkulation von Fahrzeugen zwischen den beiden Weichenbezirken gelten die Bestimmungen des R 300.4.
- Biberist Ost - Gerlafingen oder umgekehrt: Kann ein Güterzug wegen Überfüllung nicht über das Betriebsgleis verkehren, bestellt die EVU im Auftrag der Betriebsführung für die betreffende Strecke einen Teilausfall. Der Fahrdienstleiter verständigt quittungspflichtig das Fahrpersonal über das Verkehren als Rangierbewegung via Rangieranlage und erteilt die Zustimmung zum Überfahren des Rangiersignals km 5.570 bzw. 5.630 erst nach erfolgter Bestellung des Teilausfalls.

Burgdorf

R Profil EBV O2

Gleise 6, 615, 616, 626, 627, 749 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Gerlafingen

Z Vorbeifahrt an Halt zeigenden Hauptsignalen

Fahrrichtung Solothurn – Burgdorf dürfen alle einfahrenden Güterzüge das *Halt* zeigende Ausfahrtsignal E überfahren, wenn sie eindeutig verständigt worden sind.

R Gleisbögen mit Radien < 135 m

Gleis 7: minimaler Radius = 130 m

Solothurn

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.

Strecke Burgdorf – Langnau i.E. und Burgdorf – Konolfingen – Thun

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt (nur BLS-Bahnhöfe)

- Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis ist die Geschwindigkeitsschwelle immer beim Einfahrtsignal. Eine allfällig vorhandene *Merktafel für Geschwindigkeitsschwelle*  ist durch den Lokführer nicht zu beachten.
- Fahrzeuge dürfen frühestens 150 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein.
- Bei Einfahrten in ein besetztes Gleis mittels Besetzsiegel, wenn beim Einfahrvorsignal die *Merktafel für Geschwindigkeitsschwelle* aufgestellt ist, verständigt der Fahrdienstleiter den Lokführer vor dem auf *Fahrt* stellen des Einfahrtsignals quittungspflichtig über die besetzte Einfahrt.

Heimberg: die Verständigung durch den Fahrdienstleiter an den Lokführer ist zusätzlich bei besetzter Einfahrt von Seite Brenzikofen erforderlich.

Z Kennzeichnung von Kopfgleisen (nur BLS-Bahnhöfe)

Gleisabschlüsse von Kopfgleisen sind in der Regel nicht mit rotem Licht gekennzeichnet.

Burgdorf

R Profil EBV O2

Gleise 6, 615, 616, 626, 627, 749 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Hasle-Rüegsau

Fdl Nutzungseinschränkung Gleis 2

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

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

Konolfingen

R Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

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

Langnau

Z Abweichungen vom normalen Halteort

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

Lützelflüh-G.

R Profil Rampengleis

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

Oberburg

ZR Verlad von ACTS

Beim Verlad von Abrollcontainern (ACTS) in Gleis 5 muss Gleis 6 nicht gesichert werden.

R Abstellen von Fahrzeugen

In den Gleisen 23 - 28 (Werkstattareal) sind beim Hallentor am nächsten abgestellten Wagen mit Feststellbremse und einem Hemmschuh Seite Hallentor zu sichern.

In Gleis 10 und 54 sind abgestellte Wagen mit Feststellbremse und einem Hemmschuh Seite Burgdorf zu sichern.

Steffisburg

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Von Gleis 1 nach Gleis 40 ist für Rollmaterial des Personenverkehrs verboten.

Strecke Ramsei – Sumiswald-Grünen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

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

Ramsei

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt

- Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis ist die Geschwindigkeitsschwelle immer beim Einfahrtsignal.
- Fahrzeuge dürfen frühestens 150 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein.

Sumiswald-Grünen

ZR Sicherungsanlage / Infrastrukturanlage

Die Sicherungsanlage umfasst einen zentralisierten Bereich der BLS und einen nicht zentralisierten Bereich der ETB. Die Grenzen befinden sich auf

- Gleis 241 beim Rangierhaltsignal RH251A bzw. Zwergsignal 251B
- Gleis 242 beim Hauptsignal C242 bzw. Hauptsignal B252/Zwergsignal 252B

Die Stellwerkbedienung erfolgt für den zentralisierten Bereich durch den Fdl BLS. Der nicht zentralisierte Bereich wird örtlich durch den Fdl ETB bedient.

ZR Rangierzone

Das Zwergsignal 252B liegt in einer Rangierzone und kann durch den Fdl BLS dunkel geschaltet werden. Rangierfahrten 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.

R Rangierfahrt vom zentralisierten in den nicht zentralisierten Bereich

Rangierfahrten 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.

R Rangierfahrt vom nicht zentralisierten in den zentralisierten Bereich

Rangierfahrten 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.

Fdl Abfahrprozess bei Ausfahrt aus Gleis 2 - 6 Richtung Grünenmatt

- 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.

Fdl Anwendungsbedingungen / Bedienauflagen

- Das Ausfahrtsignal B252 darf durch den Fdl BLS nur mit dem Einverständnis des Fdl ETB auf Fahrt gestellt werden.
- Bei Abweichungen vom Fahrplan bei Zügen ab Grünenmatt nach Sumiswald (exkl. Gleis 201) hat der Fdl BLS den Fdl ETB zu informieren.

Strecke Huttwil – Sumiswald ETB

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt

- Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis ist die Geschwindigkeitsschwelle immer beim Einfahrtsignal.
- 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

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.

In Huttwil bzw. Fiechtenfeld muss das Fahrpersonal den aus Richtung Dürrenroth vollständig eingetroffenen Zug am dortigen Tastenkasten rückmelden.

Sumiswald ETB

ZR Abweichungen vom normalen Halteort

Bei *Halt* zeigendem Zwergsignal 252B haben Fahrten aus Richtung ETB spätestens vor dem Sicherheitszeichen der Weiche 1 bzw. 4 anzuhalten.

R Abstellen von Fahrzeugen

In Gleis 7 ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.

R v_{max}

Für Rangierbewegungen von/nach Gleis 9 gilt v_{max} 15 km/h zwischen Gleis 2 und km 0.3.

Burghof

R Anschlussweiche km 2.028

Sichern / Ausrüstung / Örtliche Bedienung

Der Schlüssel zu der Anschlussweiche befindet sich im Schlüsselschalterkasten. Der Rangierleiter holt vor Entnahme des Weichenschlüssels die Erlaubnis beim Fahrdienstleiter Sumiswald ETB ein.

Bis zur Rückführung des Weichenschlüssels in den Schalterkasten ist das automatische Öffnen der Barrieren verhindert und die örtliche Bedienung der Anlage wirksam.

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 Arbeiten verschliesst der Rangierleiter die Weiche in Stellung rechts und bestätigt die Schlüsselrückführung an den Fahrdienstleiter Sumiswald ETB.

Das Abstellen von Fahrzeugen im Streckengleis ist verboten.

Häusernmoos

ZR Anschlussweichen km 10.830 und 10.995

Sichern / Ausrüstung / Örtliche Bedienung

Die Anschlussgleisanlage ist bei km 10.587 und km 11.730 mit einem Deckungs-signal ausgerüstet. Es ist darauf zu achten, dass die Schlusswagen von Zügen, die die Anschlussgleisanlage bedienen, innerhalb der Deckungssignale zu stehen kommen.

Die beiden im Hauptgleis liegenden Anschlussweichen sind mit Schlossern ver-sehen, deren Schlüssel nur entfernt werden können, wenn die Weichen in gera-der Stellung verschlossen sind.

Diese beiden Weichenschlüssel stecken in dem am Haltestellengebäude mon-tierten Schlüsselschalterkasten. Das Vorhandensein beider Schlüssel im Schlüs-selschalterkasten bewirkt bei geschlossenen Bahnübergangsanlagen die Fahrt-stellung, 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 Tas-tenkasten am Haltestellengebäude geschlossen werden.

Die Barriere «Häusernmoos» kann mit der entsprechenden Taste am Tasten-kasten geöffnet werden. Die Barrieren „Obere Mühle“ und «Waltrigemühli» wer-den durch Schienenkontakte geöffnet.

Nach dem Bedienen der Anschlussgleisanlage mit Zügen der Fahrrichtung Af-foltern-Weier – Dürrenroth sind die Barrieren „Obere Mühle“ sowie «Waltrige-mühli» im Tastenkasten am Haltestellengebäude mit dem Wagenschlüsselschal-ter «Fahrt nach Dürrenroth» einzuschalten. Das ordnungsgemäße Funktionie-ren der Barrierenanlagen wird mit der Meldelampe „Fahrt nach Dürrenroth ge-stattet“ und dem auf Fahrt stehenden Deckungssignal «C» angezeigt.

Huttwilwald

R Anschlussweiche km 17.596

Sichern / Ausrüstung / Örtliche Bedienung

Das Anschlussgleis Huttwilwald darf nur als Rangierbewegung gemäss FDV, R 300.4, Ziff. 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 Fahrtichtung 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 Rangierfahrten aktiviert.

Fahrtrichtung Huttwilwald - Huttwil:

Vor Abfahrt in Huttwilwald betätigt der Rangierleiter bei belegter Gleisfreimeldung des BUe177 die entsprechende Drucktaste beim benachbarten FL-Mast während ca. 1 – 3 Sekunden, dadurch werden die Blinklichter des BUe177 sofort eingeschaltet.

Bei eingeschaltetem BUe 177 kann mit einem zweiten Tastendruck auch der BUe180 eingeschaltet werden.

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

Strecke Langenthal – Huttwil - Wolhusen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

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

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

Vorbehalten bleiben restiktivere Vorgaben der jeweiligen EVU.

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt (nur BLS-Bahnhöfe)

- Bei einer Einfahrt in ein besetztes Gleis ist die Geschwindigkeitsschwelle immer beim Einfahrtsignal.
- Fahrzeuge dürfen frühestens 150 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein.

Z Kennzeichnung von Kopfgleisen (nur BLS-Bahnhöfe)

Gleisabschlüsse von Kopfgleisen sind in der Regel nicht mit rotem Licht gekennzeichnet.

Langenthal GB

R Radius Ablaufberg

Radius	darf befahren werden von
250 m	alle Fahrzeuge ausser solche mit Zeichen  oder «  xxx m» dessen Mindestradius < 250 m beträgt

R Ablaufberg: Ablauf ohne bediente Handbremse

Abläufe von Wagen und Wagengruppen bis maximal 8 Achsen sind ohne bediente Handbremse zugelassen.

Lindenholz

Z Haltepunkt Lindenholz

Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

Menznau

R Zustimmung zur Rangierbewegung

Die Gleise 112 und 113 (Menznau West) sind im zentralisierten Bereich. Rangierbewegungen von und nach den Gleisen 112 und 113 müssen in jedem Fall durch den Rangierleiter beim Fahrdienstleiter verlangt werden. Der Fahrdienstleiter erteilt die Zustimmung zum Befahren von und nach dem zentralisierten Bereich.

Brugg AG

R Profil OCF O2

Les voies 9, 25, C11-C16, C19-C20, D11-D15, E11-E13 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Les points d'exploitation Brugg, Brugg Nord et Brugg Süd sont commandés par une installation de sécurité commune avec des itinéraires de manœuvre continus. Pour cette raison, les mouvements de manœuvre entre ces différents points d'exploitation sont toujours exécutés en tant que mouvement de manœuvre en gare. L'assentiment est transmis par le signal nain.

R Zone non centralisée

Desserte locale des aiguilles par les postes : les aiguilles 39, 40, 101, 102, 106, 130 et 131 sont commandées par le poste d'aiguillage LS1. Les aiguilles 105, 107 et 145 sont commandées par le poste d'aiguillage.

Frick

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Hornussen

Z Conditions pour une entrée sur voie occupée

Lors d'une entrée sur voie occupée au moyen du signal de voie occupée, les véhicules peuvent se trouver au plus tôt 170 m après le signal de voie occupée.

Rheinfelden

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Stein-Säckingen

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Brugg AG

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 Rangierfahrstrasse gesteuert. Aus diesem Grund werden die Rangierbewegungen zwischen diesen Betriebspunkten immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

R Nichtzentralisierter Bereich

Der Rangierleiter überprüft im nicht zentralisierten Bereich vor dem ersten Befahren, ob sich die Weichen sowie die dazugehörigen Stellböcke in der gewünschten Endlage befinden.

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.

Dottikon-Dintikon

Z Abweichung vom normalen Halteort

Abstellzüge Halt bei der Stellwerkkabine.

Lenzburg

R Zustimmung zur Rangierbewegung

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

R Profil EBV O2

Gleis 58 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Othmarsingen

R Profil EBV O2

Gleis 16 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Strecke Erstfeld (exkl.) – Göschenen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch den zuständigen Unterhaltsdienst und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-PLA erfolgen.

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

Altdorf

R Abstellen von Fahrzeugen

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

Gleis	Gefälle in %o	Richtung
74	7	Flüelen

Arth-Goldau

Z Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

Richtung Steinen verkehren Fahrten ab den Gleisen 16-18 als Rangierbewegung bis zu den Signalen F85/F86.

R Rampengleis

In Gleis 78 dürfen an der Rampe keine Fahrzeuge abgestellt werden. Gleis 78 ist auf Höhe Rampe mit einem Haltsignal gekennzeichnet. Das Haltsignal darf für zeitlich beschränkte, unter dauernder Aufsicht stehende Verladearbeiten entfernt werden.

R Profil EBV O2

Gleise 1, 12, 16-18, 56-58, 67, 72, 91, 97 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Streckencode

Gleise 1, 12, 16-18, 56-58, 67, 72, 91, 97 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

Erstfeld

Z Weiterfahrt der Züge bis Erstfeld bei Evakuierung des GBT

Um die rasche Evakuierung der im GBT stehenden Züge zu ermöglichen, können Züge, die sich zwischen Altdorf und Rynächt befinden (inkl. Züge, die aus dem GBT evakuiert wurden), nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnummer wird verzichtet.

R Rangieren und Vorheizen von Dampflokomotiven „Historic“ in Gleis C5

Zum Vorheizen der Dampfloks steht im Gleis C5 ein 33 Meter langer, eingedeckter Abschnitt ausserhalb der Lokremise zur Verfügung. Es ist kein Prellbock vorhanden. Zur Sicherung des Gleisabschlusses ist am Ende ein Doppelhemmschuh anzubringen.

Während den Arbeiten an Dampflokomotiven im Gleis C5 wird der betroffene Bereich mit Trassierband abgesperrt.

R Profil EBV O2

Gleise A22-A25, A33-A40, A68 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Streckencode

Gleise A22-A25, A33-A40, A68 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

Göschenen

ZR Profil Rampengleis

Gleise 7 und 9 sind nur freigegeben für:

- Alle Triebfahrzeuge (ohne Profil EBV O2) sowie alle Güterwagen ohne Lademassüberschreitungen
- Weichentransporte gemäss AS-eeee-0119/0120.

Gleis 11 ist nur freigegeben für:

- Alle Triebfahrzeuge (ohne Profil EBV O2) sowie alle Güterwagen ohne Lademassüberschreitungen.

Gurtnellen

ZR Profil Rampengleis

Gleis 3 ist nur freigegeben für:

- Alle Triebfahrzeuge (ohne Profil EBV O2) sowie alle Güterwagen ohne Lademassüberschreitungen
- Weichentransporte gemäss AS-eeee-0119/0120
- Alle einstöckigen Reisezugwagen und Triebzüge (inkl. Neigezüge)
- ICE.

531/a Rotkreuz – Brunnen – (Rynächt) – Erstfeld – Göschenen I-30121

532 (Luzern) – Meggen – Arth-Goldau

Vorschriften für die ETCS L2 Strecke

Brunnen (exkl.) – Rynächt – Erstfeld (exkl.)

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15:
 (Bsp: 1.4.6 = Referenz zu R 300.1, Ziff. 4.6)

Betroffene Betriebspunkte:

- Sisikon
- Flüelen
- Altdorf
- Rynächt

1.4.6 Technische Werte Brunnen – Rynächt

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	22806

RBC Name	GBT (Gotthard) Rynächt - Erstfeld
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	2757
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7342789
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 504
Netzwerk-ID	22806

Level-Übergang

- Brunnen – Sisikon: km 21.510 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Erstfeld – Rynächt: km 40.438 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)

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 (Signale P92 & P93)
- Rynächt – Altdorf: km 36.921 (Signal AL5215S)
 km 36.398 (Signale AL6201S & AL7201S)

2.1.1 Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale

Entgegen R 300.2, Ziffer 1.1.3 sind die nachfolgend aufgeführten ETCS Halt-signale rechts aufgestellt:

Flüelen

Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
1-51	FL1P	FL51S
2-52	FL2P	
42-2-52	FL52P	FL2S
43-3-53	FL43P	FL53S
4	FL4P	

Altdorf

Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
2-92	--	AL52S
3-93	--	AL53S
4	AL4P	--
5-64	AL64P	AL5S

Rynächt

Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
6201-6273	--	S6273, S6263, S6251, S6243, S6223, S6213
7201-7263	P7221, P7223, P7241, P7243, P7245, P7247, P7251, P7261	S7257, S7241, S7221

6.1.4 Rynächt: Anhalten von Zügen auf der Gleisachse 5xxx

Kommerzielle Züge dürfen in Rynächt auf der Gleisachse 5xxx, Fahrtrichtung GBT/Erstfeld → Altdorf (rechtes Gleis) nicht für Überholungen angehalten werden.

Ausnahme: LRZ und Erhaltungszüge.

6.3.8 Startende Züge in Altdorf, Richtung Rynächt

In Altdorf dürfen in Richtung Rynächt vor den folgenden Signalen keine Züge aufstarten:

- Signal P121 (Gleis 121)
- Signal AL111P (Gleis 111)
- Signal P92 (Gleis 92)
- Signal P93 (Gleis 93)

6.4.8 Langsamfahrstellen im Übergang Level 2 – Level 0

Die verminderte Geschwindigkeit auf den Abschnitten mit Führerstandsignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss FDV anzugeben und im RBC einzugeben.

Eingabebereich ausserhalb der Abschnitte mit Führerstandsignalisierung:

Bahnhof / Strecke	Eingabebereich
Brunnen	Zwischen Level-Übergang km 21.510 und km 20.580
Erstfeld	Zwischen Level-Übergang km 40.438 und km 42.008

Streckenzentralen-Übergang

Jede Langsamfahrstelle muss im verantwortlichen RBC eingerichtet werden.

6.6.1 Probefahrten

Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:

- die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind
- oder
- das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.

9.5 Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Erstfeld mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ)

Für den Lösch- und Rettungszug (LRZ) ist die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal von Erstfeld Richtung Rynächt nach den Prozessen für den KGB gestattet, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- 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.

531/b

(Brunnen) – Rynächt – (Erstfeld)

I-30121

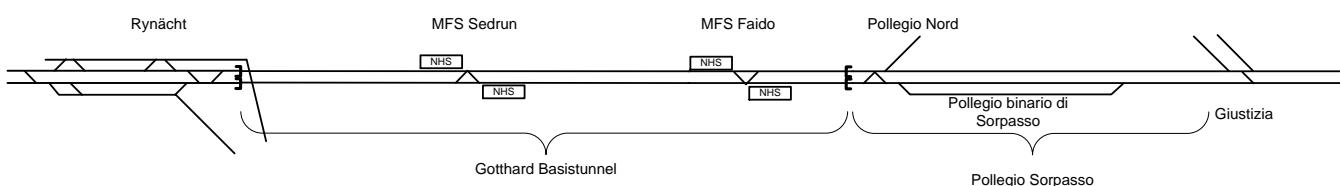
Vorschriften für die ETCS L2 Strecke

Rynächt (exkl.) – GBT – Pollegio Sorpasso – Giustizia (exkl.) / Biasca (exkl.)

Dieses Kapitel enthält Zusatzbestimmungen und Ausnahmeregelungen für die Gotthard Basisstrecke (GBS).

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15:
(Bsp.: 1.4.6 = Referenz zu R 300.1, Ziff. 4.6)

1.2 Die Gotthard-Basisstrecke (GBS)



1.4.6 Technische Werte für die GBS

RBC-Daten

RBC Name	GBT (Gotthard) Rynächt – Biasca km 131.016 / Giustizia km 163.400
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	2757
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7342789
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 504
Netzwerk-ID	22806

Grenzen KGB – EGB

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

2.1.1 Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale

Entgegen R 300.2, Ziffer 1.1.3 sind die nachfolgend aufgeführten ETCS Halt-signale rechts aufgestellt:

Pollegio Sorpasso

Gleis	Nord - Süd	Süd - Nord
32	POLS32P	--
6851-6855	--	S6851, S6855
7841-7865	P7841, P7851, P7855, P7861, P7865	--

4.3 Rangierbewegung auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord (POLN)

Für Rangierbewegungen auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Bei Fahrt nach Gleis 127 sind in POLN Zugfahrten über die Weichen 93 – 94 in ablenkender Stellung verboten
- Bei Fahrt nach Gleis 227 sind in POLN Zugfahrten über die Weiche 92 in ablenkender Stellung verboten.

5.1 Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Verboten für:

- Fahrzeuge mit einem äusseren Radsatzabstand von < 4 m.

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

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

5.1.2 Zugbildung

Einschränkung für Reisezüge im GBT

Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).

Ausnahme

Ist die ETCS-Fahrzeugausrüstung auf dem hintersten Endführerstand aufgrund einer Störung nicht funktionsfähig oder nicht vorhanden (z.B. lokbespannter Charterzug), darf ein Reisezug durch den GBT verkehren. Der Lokführer muss

vor der Abfahrt über den Zustand informiert sein und den Fahrdienstleiter informieren.

5.1.3 Überführung von Triebfahrzeugen

Für das Überführen von Triebfahrzeugen in der Betriebsart «Non Leading» (NL) gelten im GBT folgende Bedingungen:

- Arbeitende Triebfahrzeuge dürfen im GBT nicht am Zugschluss überführt werden, ausgenommen in Erhaltungszügen der Infrastruktur.
- Die v_{max} beträgt 100 km/h, ausgenommen bei Vorspanndienst.
- Zwischen den Lokführern muss eine Funkverbindung bestehen.
- Der Lokführer auf dem nicht zugführenden Fahrzeug darf bei Rückwärtsfahrten im Ereignisfall den Führerstand nicht wechseln. Das Fahrzeug muss in der Betriebsart «Non Leading» (NL) belassen werden.

5.3.7 v_{max}

Im GBT gilt v_{max} 230 km/h. Ausgenommen sind Probefahrten.

Für Güterzüge mit einer Länge von mehr als 620 m gilt v_{max} 100 km/h.

5.4 Einsatz von Bremsen

Nachfolgende Bremsen dürfen auf der GBS für Betriebsbremsungen nicht eingesetzt werden:

- Wirbelstrombremsen
- Magnetschienenbremsen und andere Bremsen mit direkter mechanischer Einwirkung auf die Schienen.

Nachfolgende Bremsen dürfen auf der GBS für Zwangsbremsen nicht eingesetzt werden:

- Wirbelstrombremsen.

6.4.8 Langsamfahrstellen bei RBC-Übergang

Jede Langsamfahrstelle muss im verantwortlichen RBC eingerichtet werden.

6.6.1 Probefahrten

Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:

- die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind
- oder
- das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.

7 Textmeldungen im GBT

Je nach Situation können im GBT folgende, vordefinierte Textmeldungen auf dem DMI angezeigt werden.

Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen.
v ott / v opt = XXX km/h	Fahrt mit der Geschwindigkeit gemäss Textmeldung.
v ott / v opt END	Fahrt mit der auf dem DMI angezeigten v_{max} .
Climatizzazione del treno: OFF	Zugsammelschiene ausschalten.
Climatizzazione del treno: ON	Zugsammelschiene darf wieder eingeschaltet werden.
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 velocita obiettivo annullato	Warnung Zuglaufverfolgung aufgehoben. Keine weitere Massnahme nötig.
Info: Fermata d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Nothaltestelle Sedrun / Faido. Diese Meldung erscheint nur im Ereignisbetrieb, oder wenn ein Ereignisvorschlag, z.B. ZLV-Warnung, vorliegt. Die Anzeige erfolgt in 500 Meter Schritten.
Info: Posto discesa d'emergenza a 2500 m 500 m	Distanz zur Notausstiegstelle Rynächt / Pollegio. Diese Meldung erscheint nur im Ereignisbetrieb, oder wenn ein Ereignisvorschlag, z.B. ZLV-Warnung, vorliegt. Die Anzeige erfolgt in 500 Meter Schritten.
Abbassare pantografo / Pantograph senken	Stromabnehmer senken. Weiterfahrt nach R 300.9, Ziffer 9.2 (Fahrleitung spannungslos). Diese Meldung erscheint nur, wenn beim Ausfall der Fahrleitungsspannung eine

Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
	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).
Ridurre la velocità a 40 km/h	Bei Ausfahrt aus dem GBT in der Betriebsart «Reversing» (RV). Reduktion der Geschwindigkeit auf 40 km/h, innerhalb 60 Sekunden.

7 Anlage 1

Betriebsart «Reversing» (RV) im GBT

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

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

Anwendung bei Ereignissen mit Gefahr für Personen

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

Anwendung bei Ereignissen ohne Gefahr für Personen und bei Störungen

Die Betriebsart «Reversing» (RV) ist bei Ereignissen ohne Gefahr für Personen und bei Störungen erlaubt, damit ein blockierter Reisezug den GBT in angemessener Frist verlassen kann.

Nicht wendefähige Züge hinter einem blockierten Reisezug werden mit «Reversing» (RV) aus dem GBT geführt. Nicht wendefähige Reisezüge müssen abgeschleppt werden.

Einleiten Reversingfahrt

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

Für das Einstellen von Rückwärtzugfahrstrassen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Im Fahrweg der Rückwärtzugfahrstrassen dürfen keine Erhaltungsbezirke aktiv sein

- Spurwechselfahren im GBT sind verboten, während Züge in der Betriebsart «Reversing» (RV) 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.

Halteort

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.

Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing»

Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.

Betriebspunkt	Gleis	Signal	Km
Rynächt	5245	P5245	38.616
	6243	P6243	38.669
	7223	P7223	37.845
	8253	P8253	39.100
Pollegio Sorpasso	6876	S6876	162.786
	7876	S7876	162.786

Betriebsart «Reversing» beenden

Eine eingeleitete Rückwärtsfahrt in der Betriebsart «Reversing» (RV) darf nur ausserhalb des GBT beendet werden. Der Führerstand darf nur im Auftrag des Fahrdienstleiters abgerüstet werden (Betriebsart «Reversing» (RV) beenden).

9.2 Kernprozess Störungen

Störungen am Spurwechseltor

Die Endlage des Spurwechseltors ist nicht bestätigt.

Zugfahrstrasse kann eingestellt werden:

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

Zugfahrstrasse kann nicht eingestellt werden:

- Es ist keine Zugfahrt über den Spurwechsel mehr möglich.

Offene Türen 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

- erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) *Fahrt auf Sicht*
- erteilt dem Lokführer quittungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Tür.

Der Lokführer

- 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 Verbindungsaufnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.

9.12 Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss

Der Lokführer informiert sofort den Fahrdienstleiter, wenn auf der Zufahrt zum GBT am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden müssen.

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.

Müssen am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, gilt folgendes Vorgehen:

- in Rynächt, Fahrtrichtung GBT
 - ungebremste Fahrzeuge werden mit einer Hilfslokomotive oder dem LRZ weggestellt.
- in Rynächt, Fahrtrichtung Altdorf
 - Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4).
- in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung GBT
 - ungebremste Fahrzeuge werden mit einer Hilfslokomotive oder dem LRZ weggestellt.
- in Pollegio Sorpasso, Fahrtrichtung Giustizia
 - Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4).
- im GBT
 - Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4).

9.13 Gefährdungen und Unfälle

Stillstand eines Reisezuges im GBT

Kommt im GBT ein Reisezug ausserhalb einer Nothaltestelle ungeplant zum Stillstand, muss der nachfolgende Prozess angewendet werden. Für Halte in den Nothaltestellen gelten die Regelprozesse.

Sicherungsmassnahmen

In der Gegenröhre schaltet der Fahrdienstleiter auf Höhe des Ereigniszuges 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.

Die Sicherung durch das Ausschalten des automatischen Signalbetriebs (ASA) ist verboten.

Kommt ein Reisezug im GBT zum Stillstand, informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen. Werden Querschlagtüren geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter schaltet in der Gegenröhre, auf Höhe der geöffneten Querschlagtüren, manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein. Der Fahrdienstleiter informiert den Lokführer des Ereigniszuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) über die getroffenen Sicherungsmassnahmen.

Aufhebung der Sicherung

Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:

- der Ereigniszug abgefahren ist, oder
- der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereigniszuges befinden.

Umgang mit Zügen in der Gegenröhre

Züge in der Gegenröhre dürfen über den betroffenen Bereich mit *Fahrt auf Sicht* (NOTZ) weiterfahren. Dazu ist folgendes Vorgehen anzuwenden:

1. Bedienung von NOTZ über den betreffenden Abschnitt,
2. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben,
3. nach eingelaufener Notzugfahrstrasse die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperre sichern.

Hinweis: Durch das Einschalten einer Gleissperre zur Sicherung im GBT werden automatisch richtungsabhängige Sperren gesetzt. Damit wird das Überfüllen des gesicherten Abschnittes verhindert. Diese richtungsabhängigen Sperren dürfen durch den Fahrdienstleiter umgangen werden.

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

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

Multifunktionsstellen (MFS) Sedrun und Faido

MFS Sedrun

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

MFS Faido

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

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

- Perron 55 cm über Schienenoberkante auf 450 m Länge
- Halteorttafeln "H" Ende Perron in jeder Richtung beider NHS

- Ein Seitenstollen als geschützter Bereich, zur Verbindung der beiden NHS
- Lautsprecher
- Videoüberwachung
- Überdruck mit Frischluft im geschützten Bereich
- Sitzgelegenheiten
- Mobilift
- Rauchabzuganlage im Bahntunnel
- Je Nothaltestelle ist ein First Aid Point im Seitenstollen sowie einer auf halber Gehstrecke zwischen den Nothaltestellen vorhanden. Die First Aid Points bestehen aus Trinkwasser, mehreren Ersthilfekoffer, mehreren Bahren, einem Sauerstoffgerät und einem Defibrillator. Sie sind an einem gekennzeichneten und gut sichtbaren Ort im Seitenstollen platziert. Zusätzlich sind die First Aid Points im Bereich der Nothaltestelle mit Rollstühlen ausgerüstet.

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

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

Eine allfällige Evakuierung erfolgt durch die Querschläge in die Gegenröhre.

Güterzüge mit Personenbeförderung

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

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

Güterzüge

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

9.14 Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis im Gotthard-Basistunnel

Weiterfahrt der Züge bis Erstfeld bei Evakuierung des GBT

Um die rasche Evakuierung der im GBT stehenden Züge zu ermöglichen, können Züge, die sich zwischen Altdorf und Rynächt befinden (inkl. Züge, die aus dem GBT evakuiert wurden), nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter bis Erstfeld verkehren. Auf eine Fahrordnung und neue Zugnummer wird verzichtet.

Alarmauslösung

Wird die eingegebene v_{max} über eine gewisse Zeit um 30 % unterschritten, erfolgt durch die Zuglaufverfolgung (ZLV) ein Ereignisvorschlag. Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer die Ursache ab (Fahrzeugstörung, Brand usw.). Wird der Ereignisvorschlag angenommen, löst die Tunnelautomatik die notwendigen Sofortmassnahmen und Tunnelreflexe aus.

Meldet der Lokführer dem Fahrdienstleiter einen Alarm, bevor die ZLV diesen auslöst, muss der Fahrdienstleiter den Alarm manuell auslösen.

Im Erhaltungsbetrieb muss der Fahrdienstleiter den Ereignisbetrieb (insbesondere die Tunnelreflexe) in jedem Fall manuell auslösen bzw. auslösen lassen.

Nach erfolgter Alarmauslösung werden folgende betriebliche Sofortmassnahmen ausgelöst:

- Einfahrten in den 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 die Strecke als Zugfahrt in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).
- Der Führerstand darf nur nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter gewechselt werden.
- Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer ab, ob eine funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung auf dem Führerstand am Zugschluss vorhanden ist, bevor er den Auftrag zum Führerstandwechsel erteilt.

Übermittlung von Langsamfahrstellen 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 der Intervention zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des Hilfszugs 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:

- Spitzenvfahrzeug 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

Strecke Göschenen – Airolo – Bodio (exkl.)

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Weichentransporte mit «Weichentransportwagen (WTW)» (AS-Zustimmungsnummern AS-eeee-0119-jj und AS-eeee-0120-jj) auf Arbeitsstellen zwischen Erstfeld und Bodio dürfen nur durch den zuständigen Unterhaltsdienst und nach vorheriger Absprache mit I-FUB-PLA erfolgen.

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

Strecke Spurwechsel Pardorea – Faido

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Das Befahren von Gleis 200 mit aussergewöhnlichen Sendungen mit Lademassüberschreitung ist verboten.

Airolo

ZR Profil Rampengleis

Gleis 5 ist nur freigegeben für:

- Alle Triebfahrzeuge (ohne Profil EBV O2) sowie alle Güterwagen ohne Lademassüberschreitungen
- Weichentransporte gemäss AS-eeee-0119/0120.

Biasca

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von Osogna	Gleis 4	Halteort vor Zwergsignal Y12
	Gleis 5	Halteort vor Zwergsignal Y13+
	Gleis 6	Halteort vor Zwergsignal Y14
	Gleis 7	Halteort vor Zwergsignal Y15
	Gleis 8	Halteort vor Zwergsignal Y16+

Der Lokführer meldet sich unmittelbar nach dem Halt beim Fahrdienstleiter.

R Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Das Rangieren mit Reisezugwagen von Gleis B13 nach Gleis B4 über Weichen 35 und 38 (oder umgekehrt) ist verboten.

R Profil EBV O2

Gleise B2-B8, B12, B13, B52 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Streckencode

Gleise B2-B8, B12, B13, B52 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

Bodio**ZR Abstellen von Fahrzeugen**

In den Gleisen 2 und 3 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass in diesen Gleisen keine Fahrzeuge abgestellt werden und lehnt entsprechende Abstellungen ab.

R Rangierbewegung auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord (POLN)

Für Rangierbewegungen auf die Strecke von Bodio Richtung Pollegio Nord sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Bei Fahrt nach Gleis 127 sind in POLN Zugfahrten über die Weichen 93 – 94 in ablenkender Stellung verboten
- Bei Fahrt nach Gleis 227 sind in POLN Zugfahrten über die Weiche 92 in ablenkender Stellung verboten.

Göschenen**ZR Profil Rampengleis**

Gleise 7 und 9 sind nur freigegeben für:

- Alle Triebfahrzeuge (ohne Profil EBV O2) sowie alle Güterwagen ohne Lademassüberschreitungen
- Weichentransporte gemäss AS-eeee-0119/0120.

Gleis 11 ist nur freigegeben für:

- Alle Triebfahrzeuge (ohne Profil EBV O2) sowie alle Güterwagen ohne Lademassüberschreitungen.

Vorschriften für die ETCS L2 Strecke

Pollegio N.– Biasca (exkl.) – Giustizia – Castione-A. (exkl.)

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15:
(Bsp: 1.4.6 = Referenz zu R 300.1, Ziff. 4.6)

Betroffene Betriebspunkte:

- Pollegio S.
- Giustizia
- Osogna-C.
- Claro

1.4.6 Technische Werte Castione-Arbedo bis Pollegio Sorpasso

RBC-Daten

RBC Name	Claro (Castione-A. – Biasca)
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	10002
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7350034
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 507
Netzwerk-ID	22806

RBC Name	GBT (Gotthard) 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	22806

Level-Übergang

- Bodio – Biasca: km 127.473 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Biasca – Castione-Arbedo: km 133.179 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Castione-Arbedo – Biasca: km 146.837 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Biasca – Bodio: km 131.016 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)

2.1.1 Rechts aufgestellte ETCS Haltsignale

Entgegen R 300.2, Ziffer 1.1.3 sind die nachfolgend aufgeführten ETCS Halt-signale rechts aufgestellt:

Claro

Gleis	Nord - Süd	Süd – Nord
1	--	CLA1S
2	CLA2P	--

4.2.3 Rangierbewegungen auf dem Anschlussgleis der Logistikbasis der Armee (LBA) in Claro

Vorgehen für Rangierbewegungen des Rangierdienstes der Logistikbasis der Armee (mit einem Zweiwegfahrzeug) auf der Weiche 7: Die ETCS Rangiersig-nale 21A und 40B mit Dreieckaufsatz müssen in unbeleuchtetem Zustand sein und die Weiche 7 in der Lage links verschlossen. Der Rangierdienst der Armee darf sich mit dem Zweiwegefahrzeug im Rangierfahrweg vom Gleis 21 bis Gleis 40 und umgekehrt frei bewegen.

Vorgehen für weitere Rangierbewegungen auf der Weiche 7: Der Rangier-leiter 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 Rangiersig-nale 21A und 40B.

Die Rangierbewegungen von Gleis 1 nach dem Anschlussgleis und umgekehrt werden mit Rangierfahrstrasse durchgeführt, die ETCS Rangiersignale 21A und 40B sind beleuchtet.

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 ver-schlossen ist.

6.4.8 Langsamfahrstellen im Übergang Level 2 – Level 0

Die verminderte Geschwindigkeit auf den Abschnitten mit Führerstandsignalisierung und im Übergang Level 2 – Level 0 ist gemäss FDV anzugeben und im RBC einzugeben.

Eingabebereich ausserhalb der Abschnitte mit Führerstandsignalisierung:

Bahnhof / Strecke	Eingabebereich
Bodio	Zwischen Level-Übergang km 127.473 und km 125.190
Biasca von Norden	Zwischen Level-Übergang km 131.016 und km 132.467
Biasca von Süden	Zwischen Level-Übergang km 133.179 und km 129.600
Castione-Arbedo	Zwischen Level-Übergang km 146.837 und km 149.012

6.6.1 Probefahrten

Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:

- die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind
oder
- das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.

Strecke Stabio – Mendrisio

GV Signalmittel der Fahrzeuge

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

Bellinzona

R Unbegleiteter Reisezug

Der Lokführer eines unbegleiteten Reisezuges verlangt rechtzeitig beim Fahrdienstleiter den Fahrweg vom Abstellgleis ins Abfahrgleis.

Bellinzona / San Paolo

R Profil EBV O2

Gleise 505-519, 539, 597 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Streckencode

Gleise 505-519, 539, 597 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

Vorschriften für die ETCS L2 Strecke CBT und Betriebspunkt Giubiasco

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15:
(Bsp.: 1.4.6 = Referenz zu R 300.1, Ziff. 4.6)

1.4.6 Technische Werte

RBC-Daten

RBC Name	CBT (Ceneri)
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5561
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345593
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 505
Netzwerk-ID	22806

Level-Übergang

- Bellinzona – Giubiasco: km 152.228 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Taverne-Torricella – Vezia: km 175.904 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Lugano – Vezia: km 179.589/179.611 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Rivera-B. – Giubiasco: km 157.508 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Cadenazzo – Giubiasco: km 157.692 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)

Grenzen KGB – EGB

- Giubiasco Gl. 232-6007 km 155.011 (Signale CBT232P / GIU6007S)
- Giubiasco Gl. 243-7007 km 226.242 (155.350)
(Signale CBT243P/GIU7007S)
- Giubiasco Gl. 302-8011 km 226.551 (Signale CBT302P / GIU8011S)
- Vezia (Ost) km 177.769 / 243.072
(Signale VEZB6083P/CBT911S)
- Vezia (West) km 342.800 (Signale VEZB7081P/CBT912S)

2.2.8 Giubiasco: Signale für den Strassenbahnbetrieb

Die Strassenbahnbereiche sind nur mit *Anfangs- und Endsignalen für Strassenbahnbereich* (R 300.2, Bilder 216 und 216.2) signalisiert:

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

Es sind keine Vorsignale gemäss R 300.2, Bild 216.1 aufgestellt.

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

4.2.1 Giubiasco: Rangierbewegungen

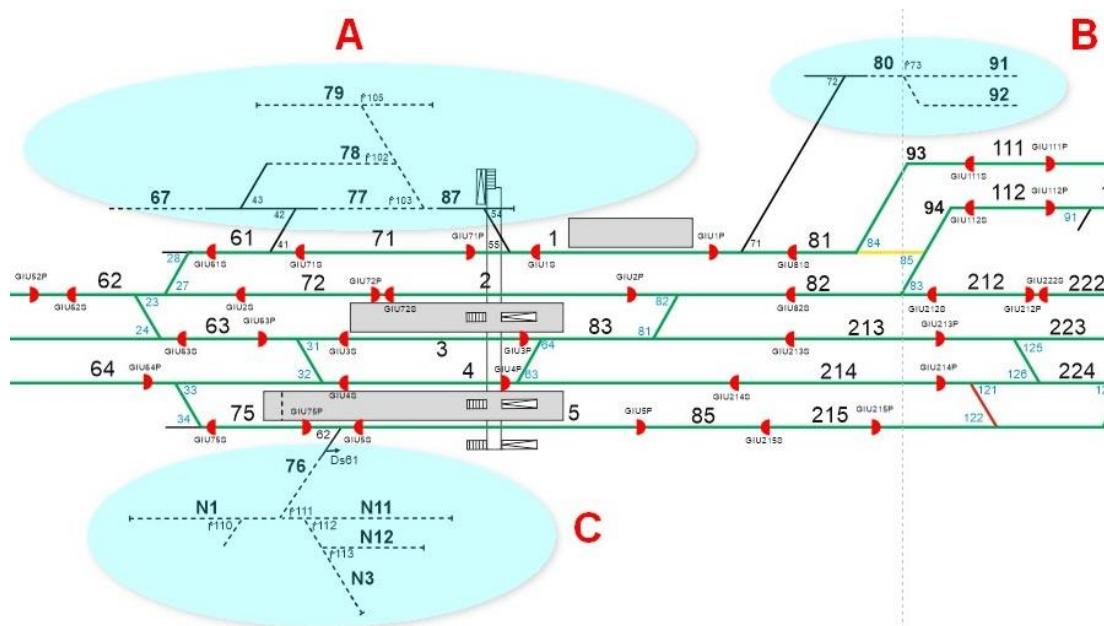
Der Rangierbereich Giubiasco ist in drei Rangierzonen unterteilt:

- Rangierzone A: Gleise 67/77/78/79/87
- Rangierzone B: Gleise 80/91/92
- Rangierzone C: Gleis 76

Für Zugbildung (lokale Güterzüge, Dienstzüge usw.) und für Rangierbewegungen können folgende Gleise genutzt werden:

- Rangierzonen A und B: Gleise 61-71-1
- Rangierzone C: Gleis 5-75

Rangierzonen Giubiasco



Einschränkungen

Auf den Gleisen 2-72, 3 und 4 sind Rangierbewegungen im Regelfall verboten und es dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

In folgenden Fällen sind in den Gleisen 2-72, 3 und 4 Rangierbewegungen zugelassen:

- bei Störungen und Ereignissen
- im Zusammenhang mit Unterhaltsarbeiten
- bei Arbeiten in den Gleisen 61-71-1 / 5-75

5.1 Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge im CBT

Thermische Fahrzeuge sind nur freigegeben für:

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

5.1.2 Zugbildung

Giubiasco und Vezia: Zugbildung

Schiebe- und Zwischendienst in Giubiasco und Vezia ist in Richtung Ceneri Bergstrecke erlaubt.

In Giubiasco darf die Schiebe- bzw. Zwischenlok erst ab Mitte Perron Schiebe- bzw. Zugkraft ausüben.

In Vezia darf die Schiebe- bzw. Zwischenlok erst ab der Notausstiegstelle Schiebe- bzw. Zugkraft ausüben.

Die Schiebelok darf im Bereich der Führerstandsignalisierung von Bellinzona bis Chiasso und umgekehrt am Zugschluss überführt werden.

Einschränkungen für Reisezüge im CBT

Reisezüge müssen in der Regel wendefähig sein (zugelassene, funktionsfähige und eingeschaltete ETCS Fahrzeugausrüstung auf den Endführerständen).

Ausnahme: Ist die ETCS-Fahrzeugausrüstung auf dem hintersten Endführerstand aufgrund einer Störung nicht funktionsfähig oder nicht vorhanden (z.B. lokbespannter Charterzug), darf ein Reisezug durch den CBT verkehren. Der Lokführer muss vor der Abfahrt über den Zustand informiert sein und den Fahrdienstleiter informieren.

5.1.3 Überführung von Triebfahrzeugen im CBT

Für das Überführen von Triebfahrzeugen in der Betriebsart «Non Leading» (NL) gelten im CBT folgende Bedingungen:

- Arbeitende Triebfahrzeuge dürfen nicht am Zugschluss überführt werden, ausgenommen in Erhaltungszügen der Infrastruktur.
- Die v_{max} beträgt 100 km/h, ausgenommen bei Vorspanndienst.
- Zwischen den Lokführern muss eine Funkverbindung bestehen.
- Der Lokführer auf dem nicht zugführenden Fahrzeug darf bei Rückwärtsfahrten im Ereignisfall den Führerstand nicht wechseln. Das Fahrzeug muss in der Betriebsart «Non Leading» (NL) belassen werden.

5.3.7 v_{max} im CBT

Die generelle v_{max} im CBT beträgt 230 km/h, ausgenommen für Probefahrten mit einem Sicherheitskonzept.

Für Güterzüge beträgt die v_{max} 120 km/h.

6.6.1 CBT: Probefahrten

Eine Probefahrt darf nur durchgeführt werden, wenn:

- die für den Fahrdienstleiter und den Lokführer relevanten Bestimmungen des Sicherheitskonzepts in der Fahrordnung für die Probefahrt vorgeschrieben sind
oder
- das Sicherheitskonzept keine besonderen Bestimmungen vorsieht. Dies ist in der Fahrordnung mit der Bemerkung «Keine besonderen Bestimmungen» festzuhalten.

7 Textmeldungen im CBT

Je nach Situation können im CBT folgende, vordefinierte Textmeldungen auf dem DMI angezeigt werden.

Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
Contattare Cmov / Fahrdienstleiter kontaktieren	Fahrdienstleiter anrufen.
v ott / v opt = XXX km/h	Fahrt mit der Geschwindigkeit gemäss Textmeldung.
v ott / v opt END	Fahrt mit der auf dem DMI angezeigten V _{max} .
Climatizzazione del treno: OFF	Zugsammelschiene ausschalten.
Climatizzazione del treno: ON	Zugsammelschiene darf wieder eingeschaltet werden.
Treno sotto velocità obiettivo	Warnung Zuglaufverfolgung (ZLV) Geschwindigkeit erhöhen. Wenn nicht möglich, sofort Fdl informieren.
Treno sotto velocita 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.

Textmeldung	Bedeutung / Handlung durch den Lokführer
Abbassare pantografo / Pantograph senken	Stromabnehmer senken. Weiterfahrt nach R 300.9, Ziffer 9.2 (Fahrleitung spannungslos). Diese Meldung erscheint nur, wenn beim Ausfall der Fahrleitungsspannung eine Fahrstrasse über den spannungslosen Abschnitt eingestellt ist.
Alzare pantografo / Pantograph heben	Stromabnehmer heben. Fahrleitung wieder spannungsführend. Normale Weiterfahrt.
Liberare la tratta in Modo RV	Wechsel in die Betriebsart «Reversing» (RV).
Zug wenden / Invertire treno	Zug wenden. Diese Meldung wird nur an Reisezüge gesendet.

7 Anlage 1

Betriebsart «Reversing» (RV) im CBT

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

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

Anwendung bei Ereignissen mit Gefahr für Personen

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

Anwendung bei Ereignissen ohne Gefahr für Personen und bei Störungen

Die Betriebsart «Reversing» (RV) ist bei Ereignissen ohne Gefahr für Personen und bei Störungen für nicht wendefähige Züge erlaubt, damit ein blockierter Reisezug den CBT in angemessener Frist verlassen kann.

Nicht wendefähige Reisezüge müssen abgeschleppt werden.

Einleiten Reversingfahrt

Der CBT muss sich vor dem Einleiten von «Reversing» (RV) 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» (RV) 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.

Halteort

Der späteste Halteort des Zuges wird auf dem DMI mit einer Textmeldung «fermare dietro segnale XYZ» angezeigt (Signalname gem. nachfolgender Tabelle). Aufgrund der Textmeldung ist die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass hinter dem angezeigten Signal angehalten werden kann. Das angezeigte Signal ist das erste ETCS-Haltsignal entgegen der Fahrrichtung, an welchem ca. 150 m nach der Ankündigung vorbeigefahren wird.

Hinweis: Bei Reversingfahrten Richtung Vezia kann, je nach Situation, nicht mit dem ganzen Zug aus dem CBT gefahren werden.

Grenze für Fahrten in der Betriebsart «Reversing»

Die Grenze bezieht sich auf das bediente Fahrzeug.

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

Betriebsart «Reversing» beenden

Eine eingeleitete Rückwärtsfahrt in der Betriebsart «Reversing» (RV) darf nur ausserhalb des CBT, bzw. im Auftrag des Fahrdienstleiters beendet werden. Der Führerstand darf nur im Auftrag des Fahrdienstleiters abgerüstet werden (Betriebsart «Reversing» (RV) beenden).

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

- erteilt dem nächsten Zug mit der Betriebsart «On Sight» (OS) *Fahrt auf Sicht*
- erteilt dem Lokführer quittungspflichtig den Auftrag zur Kontrolle und zum Schliessen der offenen Türe.

Der Lokführer

- hält bei der Türe an
- erkennt allfällige Personen
- informiert allfällige Personen über das Verhalten und das weitere Vorgehen
- schliesst die Türe und informiert vor der Weiterfahrt den Fahrdienstleiter.

Allfällige Personen werden nach Anordnung durch den Fahrdienstleiter mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) abgeholt.

Ausfall Tunnelkommunikation (GSM-R und GSM-P)

Kommt ein Zug infolge ausgefallener Tunnelkommunikation zum Stehen und ist keine Verbindungsaufnahme mit dem Fahrdienstleiter möglich, nimmt der Lokführer mit dem Telefon im nächstgelegenen Querschlag mit dem Fahrdienstleiter Kontakt auf. Das Fahrzeug darf zu diesem Zweck, ohne Zustimmung durch den Fahrdienstleiter, verlassen werden.

9.12 Ungebremstes Fahrzeug am Zugschluss im CBT

Die Einfahrt von Zügen in den CBT mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss ist verboten.

Müssen im CBT wegen einer Bremsstörung am Zugschluss Bremsen ausgeschaltet werden, ist die Weiterfahrt unter Berücksichtigung der Vorschriften «Weiterfahrt mit einem ungebremsten Fahrzeug am Zugschluss» (R 300.9, Ziffer 12.3.4) zulässig.

9.13 Gefährdungen und Unfälle

Stillstand eines Reisezuges im CBT

Kommt im CBT ein Reisezug ungeplant zum Stillstand, muss der nachfolgende Prozess angewendet werden.

Sicherungsmassnahmen

In der Gegenröhre schaltet der Fahrdienstleiter auf Höhe des Ereigniszuges 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.

Die Sicherung durch das Ausschalten des automatischen Signalbetriebs (ASA) ist verboten.

Kommt ein Reisezug im CBT zum Stillstand, informiert der Fahrdienstleiter den Spezialist Tunneltechnik (SP TT) mit Angabe des Halteortes. Der SP TT ist angewiesen, die Querschlagtüren in der Tunnelleittechnik (TLT) zu überwachen. Werden Querschlagtüren geöffnet, informiert der SP TT den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter schaltet in der Gegenröhre, auf Höhe der geöffneten Querschlagtüren, manuell eine Sperre zur Sicherung gegen ungewollte Zugfahrten ein. Der Fahrdienstleiter informiert den Lokführer des Ereigniszuges, sowie den Einsatzleiter Tunnel (ELT) über die getroffenen Sicherungsmassnahmen.

Aufhebung der Sicherung

Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn:

- der Ereigniszug abgefahren ist, oder
- der ELT dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass sich keine Reisenden ausserhalb des Ereigniszuges befinden.

Umgang mit Zügen in der Gegenröhre

Züge in der Gegenröhre dürfen über den betroffenen Bereich mittels *Fahrt auf Sicht* (ZOS) weiterfahren. Dazu ist folgendes Vorgehen anzuwenden:

1. Bedienung von ZOS über den betreffenden Abschnitt,
2. Gleissperre zur Sicherung kurzfristig aufheben,
3. nach eingelaufener «Zugfahrstrasse On Sight» die betroffenen Abschnitte wieder mittels Gleissperren sichern.

Hinweis: Durch das Einschalten einer Gleissperre zur Sicherung im CBT werden automatisch richtungsabhängige Sperren gesetzt. Damit wird das Überfüllen des gesicherten Abschnittes verhindert. Diese richtungsabhängigen Sperren dürfen durch den Fahrdienstleiter umgangen werden.

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 Notausstiegssstelle Vezia oder nach Giubiasco / San Antonino gefahren werden.

Halteorte im Ereignisfall

Reisezüge

Im Brandfall sind Reisezüge, wenn immer möglich, aus dem Tunnel bis zur Notausstiegssstelle 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 Notausstiegssstelle Vezia an.

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

9.14 Ergänzende Bestimmungen bei einem Ereignis im Ceneri-Basistunnel

Weiterfahrt der Züge bei Evakuierung des CBT

Um die rasche Evakuierung der im CBT stehenden Züge zu ermöglichen, können Züge, inkl. Züge, die aus dem CBT evakuiert wurden, nach quittungspflichtiger Verständigung durch den Fahrdienstleiter wie folgt weitergeleitet werden, sofern das Profil und das Zuggewicht dies zulassen:

- Züge in Giubiasco: nach Cadenazzo oder maximal bis Taverne
- Züge in Vezia: Richtung Ceneri Bergstrecke

Auf eine Fahrordnung und eine neue Zugnummer wird verzichtet.

Züge in Lugano und Taverne dürfen nicht mehr Richtung Vezia weiterfahren, bis die Evakuierung des CBT abgeschlossen ist.

Alarmauslösung

Wird die eingegebene v_{max} über eine gewisse Zeit um 30 % unterschritten, erfolgt durch die Zuglaufverfolgung (ZLV) ein Ereignisvorschlag. Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer die Ursache ab (Fahrzeugstörung, Brand usw.). Wird der Ereignisvorschlag angenommen, löst die Tunnelautomatik die notwendigen Sofortmassnahmen und Tunnelreflexe aus.

Meldet der Lokführer dem Fahrdienstleiter einen Alarm, bevor die ZLV diesen auslöst, muss der Fahrdienstleiter den Alarm manuell auslösen.

Im Erhaltungsbetrieb muss der Fahrdienstleiter den Ereignisbetrieb (insbesondere die Tunnelreflexe) in jedem Fall manuell auslösen bzw. auslösen lassen.

Nach erfolgter Alarmauslösung werden folgende betriebliche Sofortmassnahmen ausgelöst:

- Einfahren in den Perimeter SA-CBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert
- Einfahren in den CBT werden mit richtungsabhängigen Sperren verhindert
- Folgezüge werden mit richtungsabhängigen Sperren gestoppt
- Reduktion der v_{max} auf 80 km/h für Züge in der dem Ereigniszug gegenüberliegenden Tunnelröhre, wenn der Ereigniszug ein Reisezug ist
- Textmeldung an alle Züge im CBT, mit der Aufforderung, die Klimaanlage auszuschalten
- Reversing oder Wenden für die Rückwärtsfahrt von Zügen wird angeboten

Wendefähige Züge werden grundsätzlich gewendet (Führerstandwechsel) und verlassen die Strecke als Zugfahrt in der Betriebsart «Full Supervision» (FS).

- Der Führerstand darf nur nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter gewechselt werden.
- Der Fahrdienstleiter klärt mit dem Lokführer ab, ob eine funktionsfähige ETCS Fahrzeugausrüstung auf dem Führerstand am Zugschluss vorhanden ist, bevor er den Auftrag zum Führerstandwechsel erteilt.

Übermittlung von Langsamfahrstellen bei Fahrten in der Betriebsart «Reversing»

Der Fahrdienstleiter verständigt die Lokführer mit *Befehl 5* über Langsamfahrstellen < 40 km/h.

Grundsätze zur Evakuierung

Ist die Weiterfahrt eines Reisezuges aufgrund einer technischen Störung nicht möglich, erhält der Lokführer 10 Minuten Zeit, um die Störungsbehebung zu versuchen. Nach dieser Frist fährt der Lösch- und Rettungszug zum Abschleppen des Zuges in die Ereignisröhre ein. Kann der steckengebliebene Zug nicht innerhalb von 10 Minuten nach Ankunft des Hilfszugs 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:
 - o im Brandfall nach Giubiasco / Cadenazzo oder Lugano, wo sie weiter betreut werden,
 - o 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-Fahrzeugausstattung.
- 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.

Lugano Vedeggio

Z Abweichungen vom normalen Halteort

alle Züge	Gleise A3/A4	Halteort vor dem Profil der letzten Weiche
-----------	--------------	--

Taverne-Torricella

ZR Abstellen von Fahrzeugen

In Gleis 33-3-73 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

Der Fahrdienstleiter stellt sicher, dass in diesem Gleis keine Fahrzeuge abgestellt werden und lehnt entsprechende Abstellungen ab.

R Rangierbewegungen

Rangierbewegungen in Gleis 33-3-73 müssen mit der Luftbremse gebremst werden können.

541/c

Castione-A. – Bellinzona– (Chiasso/Stabio)

I-30121

542

Bellinzona

R Unbegleiteter Reisezug

Der Lokführer eines unbegleiteten Reisezuges verlangt rechtzeitig beim Fahrdienstleiter den Fahrweg vom Abstellgleis ins Abfahrgleis.

Bellinzona / San Paolo

R Profil EBV O2

Gleise 505-519, 539, 597 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

R Streckencode

Gleise 505-519, 539, 597 sind für Sendungen mit einem Ladungscode bis maximal P 80/405, C 80/405 oder NT 70/396 freigegeben.

Vorschriften für die ETCS L2 Strecke Betriebspunkt Giubiasco

Die Gliederung entspricht den FDV R 300.1 – .15:
(Bsp.: 1.4.6 = Referenz zu R 300.1, Ziff. 4.6)

1.4.6 Technische Werte

RBC-Daten

RBC Name	CBT (Ceneri)
RBC-ID Fahrzeuge BL 2	5561
RBC-ID Fahrzeuge BL 3	7345593
Land / Region	448
Telefon	0041 512 800 505
Netzwerk-ID	22806

Level-Übergang

- Bellinzona – Giubiasco: km 152.228 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Rivera-B. – Giubiasco: km 157.508 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)
- Cadenazzo – Giubiasco: km 157.692 (CAB Anfang- / CAB Ende-Tafel)

2.2.8 Giubiasco: Signale für den Strassenbahnbetrieb

Die Strassenbahnbereiche sind nur mit *Anfangs- und Endsignalen für Strassenbahnbereich* (R 300.2, Bilder 216 und 216.2) signalisiert:

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

Es sind keine Vorsignale gemäss R 300.2, Bild 216.1 aufgestellt.

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

4.2.1 Giubiasco: Rangierbewegungen

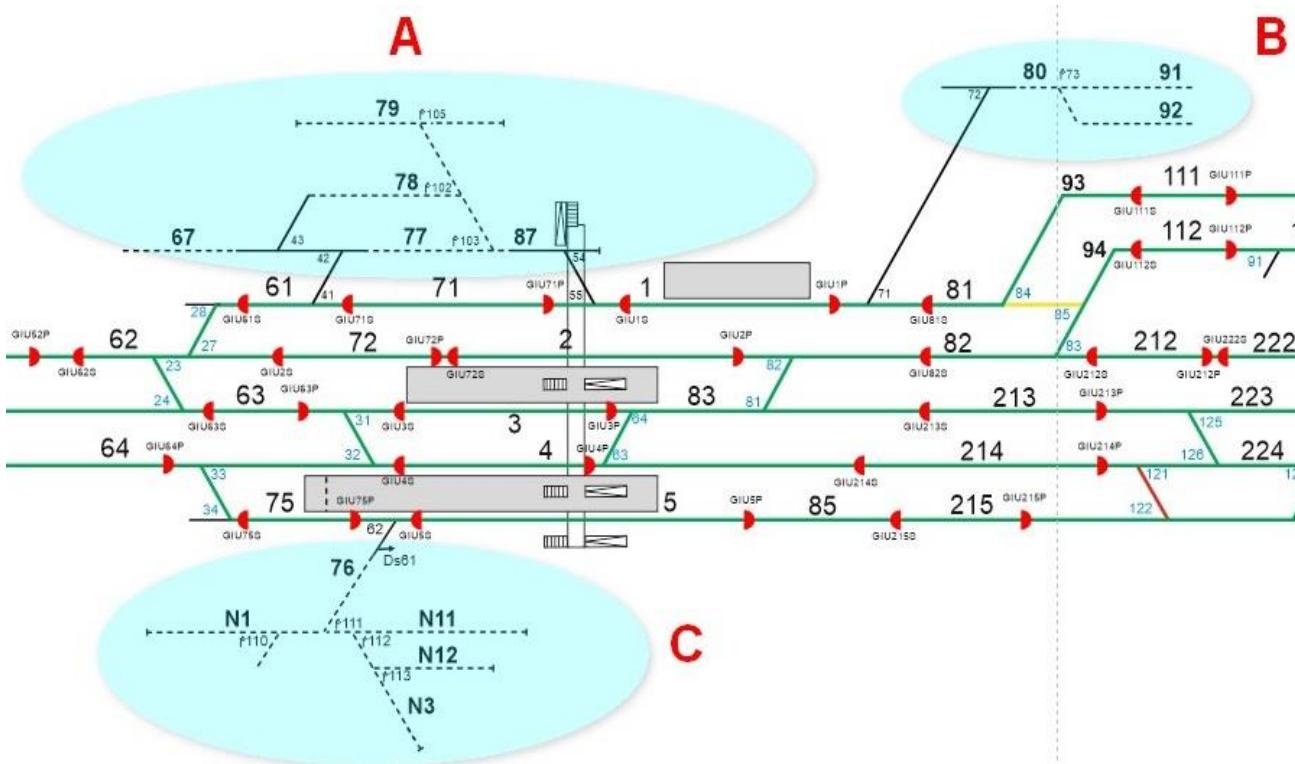
Der Rangierbereich Giubiasco ist in drei Rangierzonen unterteilt:

- Rangierzone A: Gleise 67/77/78/79/87
- Rangierzone B: Gleise 80/91/92
- Rangierzone C: Gleis 76

Für Zugbildung (lokale Güterzüge, Dienstzüge usw.) und für Rangierbewegungen können folgende Gleise genutzt werden:

- Rangierzonen A und B: Gleise 61-71-1
- Rangierzone C: Gleis 5-75

Rangierzonen Giubiasco



Einschränkungen

Auf den Gleisen 2-72, 3 und 4 sind Rangierbewegungen im Regelfall verboten und es dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

In folgenden Fällen sind in den Gleisen 2-72, 3 und 4 Rangierbewegungen zugelassen:

- bei Störungen
- im Zusammenhang mit Unterhaltsarbeiten
- bei Arbeiten in den Gleisen 61-71-1 / 5-75.

551

Bellinzona – Locarno

I-30121

552

Bellinzona – (Ranzo S. Abbondio)

Baden**R Profil EBV O2**

Gleise 80, 84 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Bülach**Z Abweichungen vom normalen Halteort**

von Eglisau	Gleise 12 + 13	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal B12,13: Halt vor dem letzten <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwerksignal
von Embrach	Gleis 7-37	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal C7,8: Halt vor dem letzten <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwerksignal

Z Einfahrten von Eglisau mit Zielgleisen 45 – 48

Nach Ausfahrt aus dem Bahnhof Eglisau gibt der Lokführer eines Zuges mit dem Ziel Bülach Gleis 45, 46, 47 oder 48 dem Fahrdienstleiter das gewünschte Gleis bekannt. Nach Einfahrt in Bülach Gleis 63 erhält der Lokführer die Zustimmung zur Rangierfahrt nach dem Zielgleis 45, 46, 47 oder 48 am Zwerksignal 28C (Sperrsignal S63 wird unbeleuchtet, dreieckiger Aufsatz gemäss FDV 300.2 Bild 905).

Z Ausfahrten ab den Gleisen 45 – 48

Nach der Bereitschaft in den Gleisen 45 – 48 meldet der Lokführer diese Bereitschaft dem Fahrdienstleiter.

R Profil EBV O2

Gleise 8, 38, 45-48, 80, 84, 90 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Laufenburg**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 Zwerksignal
von Sisseln	Gleise 2 - 4	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal B33: Halt vor dem letzten <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigendem Zwerksignal

601**Stein-S. – Laufenburg – / (Zürich) –
Wettingen – (Waldshut)**

I-30121

602**(Winterthur) – Pfungen – (Koblenz – Waldshut)****R Unbegleitetes Schieben**

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Rekingen**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.

Sisseln**Z Abweichungen vom normalen Halteort**

von Laufenburg	Gleis 2	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal C32: Halt vor dem Zwergsignal 2A
----------------	---------	--

R Unbegleitetes Schieben

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Stein-Säckingen**R Unbegleitetes Schieben**

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Weiach-Kaiserstuhl**Z Haltepunkt Kaiserstuhl**

Es gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

Wettingen



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.



Profil EBV O2

Gleise 12, 40, 50 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Zweidlen



Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

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

601

**Stein-S. – Laufenburg – / (Zürich) –
Wettingen – (Waldshut)**

I-30121

602

(Winterthur) – Pfungen – (Koblenz – Waldshut)

Bülach

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

D'Eglisau	voies 12 + 13	En cas de signal de groupe B12,13 présentant l'image <i>arrêt</i> : arrêt devant le dernier signal nain présentant l'image <i>avancer prudemment</i>
D'Embrach	voies 7-37	En cas de signal de groupe C7,8 présentant l'image <i>arrêt</i> : arrêt devant le dernier signal nain présentant l'image <i>avancer prudemment</i>

Z Entrées depuis Eglisau sur les voies de but 45 – 48

Après la sortie de la gare d'Eglisau, le mécanicien de locomotive d'un train à destination des voies de but 45, 46, 47 ou 48 de Bülach, fait part au chef-circulation de la voie souhaitée. Après l'entrée sur la voie 63 à Bülach, le mécanicien de locomotive reçoit l'assentiment par le signal nain 28C pour une course de manœuvre à destination de la voie 45, 46, 47 ou 48. (Surmonté d'un triangle blanc selon les PCT R 300.2 image 905, le signal de barrage s'éteint).

Z Sorties à partir des voies 45 – 48

Une fois le train prêt sur les voies 45 – 48, le mécanicien de locomotive s'annonce prêt au chef-circulation.

R Profil OCF O2

Les voies 8, 38, 45-48, 80, 84, 90 sont ouvertes au profil OCF O2.

Eglisau

R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Entre les gares d'Eglisau et de Hüntwangen-Wil, n'y a pas de pleine voie, raison pour laquelle les mouvements de manœuvre sont toujours exécutés comme mouvements de manœuvre de gare. L'assentiment est transmis par le signal nain.

Glattbrugg

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les voies 85 et 86 ne peuvent être employées que pour des convois en relation avec le dépôt pétrolier de Rümlang (voie de raccordement).

Hüntwangen-Wil

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 1 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs (sans le profil OCF O2) et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- les transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- les chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375.

R Franchissement de signaux d'entrée par les mouvements de manœuvre

Entre les gares d'Eglisau et de Hüntwangen-Wil, n'y a pas de pleine voie, raison pour laquelle les mouvements de manœuvre sont toujours exécutés comme mouvements de manœuvre de gare. L'assentiment est transmis par le signal nain.

Niederweningen

R Manœuvres de changement de voie

Les manœuvres de changement de voie concernant les véhicules garés du RER zurichois s'effectuent toujours via Niederweningen Dorf.

Oberglatt

R Profil OCF O2

La voie 13 est ouverte au profil OCF O2.

Rafz

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 1 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs (sans le profil OCF O2) et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- les transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- les chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375.

Birmensdorf ZH

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.

Pfäffikon SZ

R Profil EBV O2

Gleise 68, 69, 99, 711, 821, 822, 823, 911, 912, 913 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Rüschlikon

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.

Thalwil

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.

Wädenswil

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.

631
632

(Zürich) – Thalwil – Pfäffikon SZ

I-30121

(Zürich) – Urdorf – Zug

Zug

R Profil EBV O2

Gleise 14, 24, 39, 44-48, 114 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Chur

Z Abweichungen vom normalen Halteort

Gleis 5	Reisezüge mit 150 m Länge beim Halteort 2 bzw. Hauptsignal F5
---------	---

R Profil EBV O2

Gleise 52, 61-64, 502-519, 604, 606-609, 611 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Flums

R Unbegleitetes Schieben

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Landquart

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von Bad Ragaz	Gleis 1	Bei <i>Halt</i> zeigendem Gruppenausfahrtsignal C1, 2: <i>Halt</i> 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.

Pfäffikon SZ

R Profil EBV O2

Gleise 68, 69, 99, 711, 821, 822, 823, 911, 912, 913 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Reichenburg

R Profil EBV O2

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

Sargans

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von Bad Ragaz	Gleis 2	ICE Halteort 20 m nach Halteorttafel 3
von Bad Ragaz	Gleis 2-4	Wendezüge bis 60 m Länge: Halteort vor Treppenabgang Sektor C

R Profil EBV O2

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

Unterterzen

R Unbegleitetes Schieben

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Weesen

R Profil EBV O2

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

Ziegelbrücke

R Profil EBV O2

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

Zizers

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleis 917 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit HOLCIM benutzt werden (Anschlussgleis).

Dübendorf

R Profil EBV O2

Gleise 1, 31 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Herrliberg-Feldmeilen

ZR Abstellen von Fahrzeugen

Keine kundendienstliche Endkontrolle am Perron bei unbegleiteten Reisezügen.

Hinwil

R Profil EBV O2

Gleise 5, 21, 33, 82, 113 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Meilen

R Profil EBV O2

Gleise 4, 34, 64 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Rapperswil

R Abstellen von Fahrzeugen

In Gleis 851 dürfen auf der ganzen Länge keine Einzelwagen abgestellt werden.

Es dürfen nur in den hintersten ca. 400 m Pendelzüge abgestellt werden. Die Fahrzeuge sind so abzustellen, dass der Bereich ab dem Gefällebruch bis zum Zwergsignal 851B (Gefälle 16‰) frei bleibt. Es werden für die Abstellung der einzelnen Kompositionen 4 Sektoren à 102 m mit Tafeln (gemäß R 300.2 Ziffer 5.5.7) angezeigt.

R Profil EBV O2

Gleise 220, 241-245, 281-286, 292, 821-824, 851-855, 987 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Schwerzenbach (ZH)

R Profil EBV O2

Gleise 21, 54, 64, 91 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Uetikon

R Profil EBV O2

Gleis 53 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Uster

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.

Wallisellen

R Profil EBV O2

Gleis 25 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Wetzikon

R Profil EBV O2

Gleis 21 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Zürich Tiefenbrunnen

R Profil EBV O2

Gleise 63, 70 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Ligne Fehraltorf – Pfäffikon ZH

ZR Witzberg (voie de raccordement)

Pour les mises en place, le point d'arrêt des trains en provenance de Fehraltorf se trouve devant le signal de protection T610. Pour la suite du parcours, l'assentiment est donné par le signal de manœuvre V101. La v_{max} 30 km/h est applicable entre le signal de protection T610 et l'aiguille 102.

Effretikon

R Profil OCF O2

Les voies 25, 26, 27, 67, 97 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Garage de véhicules

Lors de garage de trains et parties de train, de même que pour les wagons isolés, les moyens de freinage indépendant du frein à air et correspondant à la déclivité indiquée doivent être utilisés comme mesures à prendre contre la dérive pour les voies suivantes :

voie	déclivité en %	direction
91	14	Kemptthal
94	13	Kemptthal
97	2	Gare

Hinwil

R Profil OCF O2

Les voies 5, 21, 33, 82, 113 sont ouvertes au profil OCF O2.

Pfäffikon ZH

R Franchissement de signaux d'entrée par des mouvements de manœuvre

L'assentiment pour franchir le signal d'entrée A est donné par le signal de manœuvre V2. Pour desservir les voies de raccordement, on peut renoncer à l'attribution d'un numéro et à la remise d'une marche.

Wetzikon

R Profil OCF O2

La voie 21 est ouverte au profil OCF O2.

Effretikon

R Profil OCF O2

Les voies 25, 26, 27, 67, 97 sont ouvertes au profil OCF O2.

R Garage de véhicules

Lors de garage de trains et parties de train, de même que pour les wagons isolés, les moyens de freinage indépendant du frein à air et correspondant à la déclivité indiquée doivent être utilisés comme mesures à prendre contre la dérive pour les voies suivantes :

voie	déclivité %	direction
91	14	Kemptthal
94	13	Kemptthal
97	2	Gare

Kemptthal

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 1 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- les transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- les chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375
- les voitures et rames à un étage en général (y compris caisses inclinables)
- les ICE
- profil OCF O2.

Kloten

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 1 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs (sans le profil OCF O2) et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949
- les transports d'aiguilles selon AS-eeee-0119/0120
- les chargements du trafic combiné (HK) max. P60/384 – C60/384 – NT50/375.

Wallisellen

R Profil OCF O2

La voie 25 est ouverte au profil OCF O2.

Zürich Flughafen

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Les véhicules thermiques ne sont pas admis. Exception : convois des services d'entretien et d'intervention (motif : installations de détection de fumée).

Elgg

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Gossau SG

R Profil OCF O2

Les voies 7, 40, 41, 42, 46, 50, 57, 58, 66 sont ouvertes au profil OCF O2.

Schwarzenbach

ZR Profil de la voie longeant un quai de chargement

La voie 1 n'est ouverte que pour :

- tous les véhicules moteurs (sans le profil OCF O2) et les wagons sans dépassement de gabarit
- les transports exceptionnels avec dépassement de gabarit selon AS-eeee-0945/0949.

St. Gallen

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De SG Bruggen	Voie 2	Trains-navettes RAB(D)e 502 longs de 400 m : point d'arrêt au droit du signal B2
---------------	--------	---

R Profil OCF O2

Les voies 8, 14, 15, 36, 46, 48, 49, 60, 601-604, 701-708 sont ouvertes au profil OCF O2.

St. Gallen St. Fiden

R Garage de véhicules

Lors du garage de trains ou parties de train ainsi que de wagons isolés, les moyens de freinage correspondant au moins à la pente indiquée et indépendants du frein à air doivent être utilisés comme mesures contre la dérive sur les voies suivantes :

Voie	Pente en ‰	Direction
1	20	Wittenbach
3-5	20	Horchenthal

Uzwil

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Wil SG

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De Schwarzenbach SG	Voie 2	RAB(D)e 502 longueur 400 m : condamner les portes de la tête et de la queue du train ; le point d'arrêt est situé à une longueur d'une demi-voiture après la fin du quai.
------------------------	--------	--

R Profil OCF O2

Les voies B2, 504, 505, 650, 950, 951, 960, 970 sont ouvertes au profil OCF O2.

Altstätten SG

Fdl Zugfahrstrasse besondere Prüfung für Hilfssignal

Der Fahrdienstleiter darf die "Zugfahrstrasse besondere Prüfung" nur im Falle einer Störung an einer Fahrwegisolierung im Bahnhof bedienen.

Beim Ausfall einer Fahrlampe wird automatisch das Hilfssignal angeschaltet.

Heerbrugg

R Unbegleitetes Schieben

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Oberriet

R Unbegleitetes Schieben

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Rorschach

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

Rangierbewegung vom Bahnhof ins Depot RHB / auf die Strecke

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 *Fahrt auf halbe Sichtdistanz* verkehren.

Rangierbewegung vom Depot RHB / von der Strecke in den Bahnhof

Die Zustimmung zur Rangierbewegung über Einfahrtsignal C47 erfolgt mittels 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 *Fahrt auf halbe Sichtdistanz* verkehren.

Rorschach – Rorschach Hafen

Zwischen Rorschach – Rorschach Hafen ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

St. Gallen

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von SG Bruggen	Gleis 2	RAB(D)e 502 Länge 400 m Wendezüge: Halteort direkt beim Signal B2
----------------	---------	--

R Profil EBV O2

Gleise 8, 14, 15, 36, 46, 48, 49, 60, 601-604, 701-708 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

St. Gallen St. Fiden

R Abstellen von Fahrzeugen

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

Gleis	Gefälle in %	Richtung
1	20	Wittenbach
3-5	20	Horchental

Strecke Thalheim – Ossingen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Es sind nur Triebwagen und Triebzüge zugelassen, welche die nachfolgenden aufgeführten Lasten einhalten:

Höchstzulässige Radsatzlast 20 t	Höchstzulässige Meterlast 3,6 t/m
-------------------------------------	--------------------------------------

Es sind nur Lokomotiven und Traktoren zugelassen, welche die nachfolgenden aufgeführten Lasten einhalten:

Höchstzulässige Radsatzlast 20 t	Höchstzulässige Meterlast 5,0 – 6,5 t/m
Einfachtraktion	zulässig 6.5 t/m
Doppeltraktion	zulässig 5.0 t/m Ausnahme: Re 420, Re 430, Bm 840, Am 841
Dreifachtraktion und mehr	Verboten

Es sind Wagen zugelassen, welche die nachfolgenden aufgeführten Lasten einhalten:

Höchstzulässige Radsatzlast 20 t	Höchstzulässige Meterlast 3,6 t/m
-------------------------------------	--------------------------------------

Wagen mit grösseren Meterlasten als in der Kopfzeile dieser Tabelle dürfen wie folgt eingereiht werden:

- 1 bis max 3 Wagen mit 4.0 t/m
- 1 oder 2 Wagen mit 5.0 t/m
- 1 Wagen mit 6.5 t/m

Vor und nach jeder solchen Gruppe sind mindestens 2 Wagen mit einer Meterlast von höchstens 3.0 t/m einzureihen.

Etzwilen

R Profil EBV O2

Gleis 5 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

731
732

(Winterthur) – **Hettlingen** – (Schaffhausen)
(Winterthur) – **Dinhard** – **Etzwilen**

I-30121

Ligne Bischofszell Nord – Hauptwil

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

Seuls sont autorisés à circuler les véhicules moteurs et les wagons respectant les charges indiquées ci-après :

Charge par essieu maximale autorisée	Poids par mètre courant maximum autorisé
22,5 t	6,4 t/m

Arnegg

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Bürglen

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Frauenfeld

ZR Restrictions à la circulation de véhicules

La voie 701 ne peut être employée que pour des convois en relation avec les raccordés concernés (voie de raccordement).

Gossau SG

R Profil OCF O2

Les voies 7, 40, 41, 42, 46, 50, 57, 58, 66 sont ouvertes au profil OCF O2.

Islikon

ZR Accès à la voie-mère et la voie de raccordement « sucre Suisse SA »

Trains arrivants Rickenbach-Attikon – Islikon : l'assentiment pour un mouvement de manœuvre est transmis par les signaux nains 10A resp. 9A présentant l'image *avancer*.

Märstetten

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Müllheim-Wigoltingen

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

Romanshorn

R Profil OCF O2

Les voies 68, 76, 145-147, 151-153, 175, 176, 181-189, 195, 196 sont ouvertes au profil OCF O2.

St. Gallen

Z Dérogations au point d'arrêt usuel

De SG Bruggen	Voie 2	Trains-navettes RAB(D)e 502 longs de 400 m : point d'arrêt au droit du signal B2
---------------	--------	---

R Profil OCF O2

Les voies 8, 14, 15, 36, 46, 48, 49, 60, 601-604, 701-708 sont ouvertes au profil OCF O2.

Sulgen

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

R Profil OCF O2

Les voies 34, 45, 46, 74, 97 sont ouvertes au profil OCF O2.

Weinfelden

R Pousse non accompagnée

La cabine de conduite desservie doit se trouver au maximum 100 m derrière la tête de la course de manœuvre.

R Garage de véhicules

Voies 106 et 360 : les véhicules doivent être garés directement devant le heurtoir, les autres véhicules devant être accolés.

R Profil OCF O2

Les voies 106, 360, 362, 369, 380, 425 sont ouvertes au profil OCF O2.

741
742

(Winterthur) – Rickenbach-A. – Romanshorn
Weinfelden – Sulgen – Gossau (SG) – St. Gallen

I-30121

Abgrenzung SBB – SOB

ZR Ereignismanagement durch SBB

- Pfäffikon SZ – Rapperswil, Gleis 703
- Kaltbrunn – Wattwil, Gleis 825: bis Einfahrtsignal G825 Wattwil
- Lichtensteig – Dietfurt, Gleis 813: bis Einfahrtsignal A813 Lichtensteig

Strecke Ziegelbrücke – Linthal

ZR Streckenklasse

Streckenklasse C2 freigeben.

Glarus

R Profil EBV O2

Gleis 73 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Linthal

R Profil EBV O2

Gleis 71 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Nieder- Oberurnen

R v_{max}

Im Bereich des Perrons in den Gleisen 1 und 2 gilt v_{max} 10 km/h.

Pfäffikon SZ

R Profil EBV O2

Gleise 68, 69, 99, 711, 821, 822, 823, 911, 912, 913 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Rapperswil

R Abstellen von Fahrzeugen

In Gleis 851 dürfen auf der ganzen Länge keine Einzelwagen abgestellt werden.

Es dürfen nur in den hintersten ca. 400 m Pendelzüge abgestellt werden. Die Fahrzeuge sind so abzustellen, dass der Bereich ab dem Gefällebruch bis zum Zwergsignal 851B (Gefälle 16‰) frei bleibt. Es werden für die Abstellung der einzelnen Kompositionen 4 Sektoren à 102 m mit Tafeln (gemäss R 300.2 Ziffer 5.5.7) angezeigt.

R Profil EBV O2

Gleise 220, 241, 242, 243, 244, 245, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 292, 821, 822, 823, 824, 851, 852, 853, 854, 855, 987 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Schwanden

R Profil EBV O2

Gleise 1, 51 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Wil SG

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von Schwarzenbach SG	Gleis 2	RAB(D)e 502 Länge 400 m: Die Türen an der Zugspitze und am Zugschluss sperren, Halteort eine halbe Wagenglänge nach Perronende
-------------------------	---------	---

R Profil EBV O2

Gleise B2, 504, 505, 650, 950, 951, 960, 970 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Ziegelbrücke

R Profil EBV O2

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

Strecke Weinfelden – Weinfelden Süd

Z Indirektes Führen von Zügen

Die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd Gleis 51 oder umgekehrt, können mangels Umfahrungsmöglichkeit im Anschlussgleis gemäss FDV indirekt geführt verkehren.

In Ausnahmefällen können die Züge von Weinfelden nach Weinfelden Süd Gleise 1-3 mangels Umfahrungsmöglichkeit oder vorhandenem Zeitfenster gemäss FDV indirekt geführt verkehren.

Bettwiesen

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleise 2 – 42 dürfen nur für Fahrten in Zusammenhang mit Tanklager Tägerschen benutzt werden (Anschlussgleise). Die Zufahrt nach Gleis 3 über Gleis 42 ist erlaubt.

Bronschhofen AMP

Z Haltepunkt Bronschhofen AMP

In der Fahrrichtung Wil – Weinfelden gelten für die Abfahrt dieselben Bestimmungen wie für Haltestellen.

R Rangierbewegungen auf dem Anschlussgleis LBA

Vorgehen für Rangierbewegungen des Rangierdienstes der Logistikbasis der Armee (mit einem Zweiwegfahrzeug) auf der Weiche 102:

Die Zwergsignale 110A und 115B mit Dreieckaufsatz müssen in unbeleuchtetem Zustand und die Weiche 102 in der Lage links verschlossen sein. Der Rangierdienst der LBA darf sich mit dem Zweiwegefahrzeug im Rangierfahrweg von Gleis 110 bis Gleis 115 und umgekehrt frei bewegen.

Vorgehen für weitere Rangierbewegungen auf der Weiche 102:

Der Rangierleiter prüft, dass keine Rangierbewegungen auf der Weiche 102 durchgeführt werden. Der Rangierleiter muss dem Fahrdienstleiter in der BZ Ost bestätigen, dass die Weiche 102 frei ist und verlangt die Einschaltung der Zwergsignale 110A und 115B.

Die Rangierbewegungen von Gleis 21 nach dem Anschlussgleis und umgekehrt werden mit Rangierfahrstrasse durchgeführt, die Zwergsignale 110A und 115B sind beleuchtet.

Nach Abschluss der Rangierbewegung, sobald diese im Gleis 21 angelangt ist, verlangt der Rangierleiter das Ausschalten der Zwergsignale 110A und 115B beim Fahrdienstleiter, so dass die Weiche 102 wieder in der Lage links verschlossen ist.

Bussnang

ZR Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge

Gleis 1 darf nur für Fahrten in Zusammenhang mit Stadler AG benutzt werden (Anschlussgleis).

Kreuzlingen

R Profil EBV O2

Gleise 34, 41 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Weinfelden

R Unbegleitetes Schieben

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

R Abstellen von Fahrzeugen

In den Gleisen 106 und 360 sind Fahrzeuge unmittelbar vor dem Prellbock abzustellen, weitere Fahrzeuge schliessen auf.

R Profil EBV O2

Gleise 106, 360, 362, 369, 380, 425 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Weinfelden Süd

R Leermaterialzug Gleis 1

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

R Profil EBV O2

Gleise 103, 104, 113, 114, 123 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Wil SG

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von Schwarzenbach SG	Gleis 2	RAB(D)e 502 Länge 400 m: Die Türen an der Zugspitze und am Zugschluss sperren, Halteort eine halbe Wagenglänge nach Perronende
-------------------------	---------	---

**Profil EBV O2**

Gleise B2, 504, 505, 650, 950, 951, 960, 970 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Strecke Uttwil – Feuerthalen

Z Abweichungen vom normalen Halteort

	<i>Begriff</i> Bedeutung	<i>Halteort</i> Halteort für Reisezüge mit einer Länge von 40 m
---	-----------------------------	--

Arbon

R Unbegleitetes Schieben

Der bediente Führerstand darf sich maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Ermatingen

Z Einfahrt bei Halt zeigendem Gruppensignal

Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

Eschenz

Z Einfahrt bei Halt zeigendem Gruppensignal

Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

Etzwilen

R Profil EBV O2

Gleis 5 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Feuerthalen

Z Einfahrt bei Halt zeigendem Gruppensignal

Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

Güttingen

Z Einfahrt bei Halt zeigendem Gruppensignal

Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

Kreuzlingen

R Profil EBV O2

Gleise 34, 41 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Romanshorn

R Profil EBV O2

Gleise 68, 76, 145-147, 151-153, 175, 176, 181-189, 195, 196 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Rorschach

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

Rangierbewegung vom Bahnhof ins Depot RHB / auf die Strecke

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 *Fahrt auf halbe Sichtdistanz* verkehren.

Rangierbewegung vom Depot RHB / von der Strecke in den Bahnhof

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 *Fahrt auf halbe Sichtdistanz* verkehren.

Rorschach – Rorschach Hafen

Zwischen Rorschach – Rorschach Hafen ist kein Streckengleis vorhanden. Deshalb werden die Rangierbewegungen immer als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet ausgeführt. Die Zustimmung erfolgt am Zwergsignal.

Schlatt

Z Einfahrt bei Halt zeigendem Gruppensignal

Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

Steckborn

Z Einfahrt bei Halt zeigendem Gruppensignal

Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

Tägerwilen-Gottlieben

Z Einfahrt bei Halt zeigendem Gruppensignal

Der Abschnitt zwischen dem Sicherheitszeichen der Ausfahrweiche und dem Gruppensignal darf belegt sein.

771

Schaffhausen) – Kreuzlingen

I-30121

772

Kreuzlingen – / (Konstanz) – Romanshorn – Rorschach

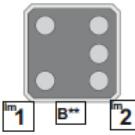
Abgrenzung SBB – SOB

ZR Ereignismanagement durch SOB

- Pfäffikon SZ – Freienbach SOB, Gleis 604: bis Einfahrtsignal B604 Pfäffikon SZ
- Wädenswil – Burghalden, Gleis 701: bis Einfahrtsignal H71 Wädenswil
- Steinerberg – Arth-Goldau, Gleis 637: bis Einfahrtsignal J637 Arth-Goldau

Altmatt

Z Signalbegriffe, Bedeutung und Verhalten

	<p>Begriff: <i>Fahrbegrifftafeln am Wiederholungssignal</i></p> <p>Bedeutung: Um die Sicherheit zu erhöhen und Unklarheiten bei der Abfahrt zu beseitigen, wurden die Fahrbegrifftafeln (gemäss R 300.2 Bild 561) am Wiederholungssignal B** montiert</p>
---	---

R Rangierhaltsignal

Am Rangierhaltsignal 92A, km 22.510 darf in Absprache mit dem Fahrdienstleiter vorbeigefahren werden, nachdem der Rangierleiter den Unwirksamkeits schalter am km 22.510 für den Einschaltkontakt zur Bahnübergangsanlage «nach Wäldli», km 23.387 betätigt hat. Nach Betätigung des Unwirksamkeits schalter am km 22.510 muss innert 60 Sekunden am Rangierhaltsignal 92A vorbeigefahren werden.

R Profil EBV O2

Gleis 21 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Arth-Goldau

Z Abfahrt ab einer Gleisgruppe als Rangierbewegung

Richtung Steinen verkehren Fahrten ab den Gleisen 16-18 als Rangierbewe gung bis zu den Signalen F85/F86.

R Rampengleis

In Gleis 78 dürfen an der Rampe keine Fahrzeuge abgestellt werden. Gleis 78 ist auf Höhe Rampe mit einem Haltsignal gekennzeichnet. Das Haltsignal darf für zeitlich beschränkte, unter dauernder Aufsicht stehende Verladearbeiten entfernt werden.

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.

Eidg. Magazine**R Profil EBV O2**

Gleis 802 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Einsiedeln**R Profil EBV O2**

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Pfäffikon SZ**R Profil EBV O2**

Gleise 68, 69, 99, 711, 821, 822, 823, 911, 912, 913 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Rothenthurm**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 «Kaminfeger», 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.

Samstagern**R Profil EBV O2**

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Sattel-Ägeri**R Profil EBV O2**

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

Schindellegi-Feusisberg**R Profil EBV O2**

Gleis 1 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Wädenswil**R Profil EBV O2**

Gleis 91 ist für Profil EBV O2 freigegeben.

Wollerau**R Profil EBV O2**

Sämtliche Gleise sind für Profil EBV O2 freigegeben.

781

782

Pfäffikon SZ – Arth-Goldau

Wädenswil – Einsiedeln

I-30121

Abgrenzung SBB – SOB

ZR Ereignismanagement durch SOB

- Romanshorn – Neukirch-Egnach, Gleis 301: bis Einfahrtsignal O301 Romanshorn
- Wittenbach – St. Gallen St. Fiden, Gleis 313: bis Einfahrtsignal A313 St. Gallen St. Fiden
- St. Gallen – St. Gallen Haggen, Gleis 321: bis Einfahrtsignal G321 St. Gallen.

Strecke Wattwil - Romanshorn

Z Rampengleis

In Rampengleise dürfen folgende Züge ohne Halt vor der Rampe einfahren:

- ohne Personenbeförderung
- mit Personenbeförderung ohne vorgeschriebenen Halt auf diesem Bahnhof.

Strecke Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal

Z Ereignisfall in Tunnel

Im Ereignisfall dürfen in den folgenden Tunnel auf der Strecke Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal ausschliesslich die Fahrzeugtüren auf der linken Seite des Gleises in Fahrtrichtung Mogelsberg – Brunnadern-Neckertal geöffnet werden:

- Tunnel Neuhaus km 42.735 – 42.807
- Tunnel Russen km 43.380 – 43.450
- Tunnel Schoren km 44.776 – 44.917.

Degersheim

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt

- Fahrzeuge dürfen frühestens 50 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein
- Ab der Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit *Fahrt auf Sicht* 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.

Herisau

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.

Romanshorn

R Profil EBV O2

Gleise 68, 76, 145-147, 151-153, 175, 176, 181-189, 195, 196 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

St. Gallen

Z Abweichungen vom normalen Halteort

von SG Bruggen	Gleis 2	RAB(D)e 502 Länge 400 m Wendezüge: Halteort direkt beim Signal B2
----------------	---------	--

R Profil EBV O2

Gleise 8, 14, 15, 36, 46, 48, 49, 60, 601-604, 701-708 sind für Profil EBV O2 freigegeben.

St. Gallen Haggen

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt

- Fahrzeuge dürfen frühestens 50 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein
- Ab der Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit *Fahrt auf Sicht* zu fahren.

St. Gallen St. Fiden

R Abstellen von Fahrzeugen

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

Gleis	Gefälle in %	Richtung
1	20	Wittenbach
3-5	20	Horchental

Wittenbach

Z Bedingungen für besetzte Einfahrt

- Fahrzeuge dürfen frühestens 50 m nach der Geschwindigkeitsschwelle abgestellt sein
- Ab der Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit *Fahrt auf Sicht* zu fahren.

