

The logo consists of the letters 'S' and 'T' in a bold, black, sans-serif font. The 'S' is positioned to the left of the 'T', and they are both of similar height.

Sursee–Triengen-Bahn

Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften

AB FDV ST Infrastruktur

und

Örtliche Bestimmungen

Netzteile

Sursee - Triengen

Gültig ab 01. April 2018

Verteiler:

GL ST
SBB-I-B-RME, BZ Olten
SOB I-BE-BF, BZ ST
EVU mit Netzzugang
BAV

01.04.2018

Änderungsverzeichnis AB FDV, ST Infrastruktur

Änderung		gültig ab	Änderung durchgeführt	
Nr	vom	Datum	Unterschrift	Datum

Inhaltsverzeichnis

Änderungsverzeichnis	0-2
Inhaltsverzeichnis	0-3
AB zu R 300.1 Allgemeines	1-1
AB zu R 300.2 Signale	2-1
AB zu R 300.3 Anordnungen	3-1
AB zu R 300.4 Rangierbewegungen	4-1
AB zu R 300.5 Zugvorbereitung	5-1
AB zu R 300.6 Zugfahrten	6-1
AB zu R 300.9 Störungen	9-1
AB zu R 300.11 Schalten und Erden von Fahrleitungen	11-1
AB zu R 300.12 Arbeiten im Gleisbereich	12-1
AB zu R 300.13 Lokführer	13-1
Örtliche Bestimmungen	Ö-1

1. Geltungsbereich

(Ergänzung zu R 300.1, Ziff. 2)

Diese Vorschriften gelten für das Infrastrukturpersonal der beteiligten Infrastrukturbetreiberin sowie für alle Fahrten auf den Bahnhöfen und Strecken des Netz der ST und den folgenden Anschlussgleisen:

- Sursee: Münchrüti (Stammgleis)
- Sursee Wassermatte: Stöckli, Otto's, und Chommlibach
- Büron Bad Knutwil: AKS (Acifer und Wyss)

1.1 Abgrenzung der Infrastruktur ST

1.1.1 Eigentumsgrenzen

Netzteil Sursee – Triengen: gegen die anschliessenden Anlagen von SBB Infrastruktur durch die Weiche 15 im Bahnhof Sursee.

1.1.2 Betriebsgrenzen

Netzteil Sursee – Triengen: gegen die anschliessenden Anlagen von SBB Infrastruktur durch das Rangierhaltssignal RHS 27B resp. Zwergsignal 17A bei km 1.245 im Bahnhof Sursee.

2 Inkraftsetzung

Diese Ausführungsbestimmungen treten gemäss BAV-Richtlinie BV-FDV per 01.04.2018 in Kraft und ersetzen die „AB FDV Infrastruktur und Verkehr“ vom 01.07.2010.

Sursee, 01. Januar 2018

Geschäftsführer
Urs Muther

Leiter Infrastruktur
Matthias Emmenegger

2. Begriffe und Erklärung

(Ergänzung zu R 300.1, Ziff. 3.2)

2.1 Netz ST

Das Netz ST umfasst im betrieblichen Sinn sämtliche Strecken- und Bahnstreckengleise ab Gleis 903 in Sursee (SBB-intern wird Gleis 903 als «Gleis 17» bezeichnet).

Die privaten Anschlussgleise Münchrüti, Stöckli, Chommlibach und AKS zählen im betrieblichen Sinn zum Netz ST; deren Betriebsvorschriften sind integraler Bestandteil der vorliegenden Betriebsvorschrift ISB ST.

Alle Weichen im Netz ST werden vor Ort von Hand gestellt.

Die Bahnhöfe des Netzteils Sursee – Triengen sowie die Anschlussweichen auf der Strecke verfügen über keine Zug- oder anderweitige Dekkungssignale.

2.2 Streckengleise im Netz ST

Das Netz ST umfasst die Streckengleise

- Sursee – Sursee Wassermatte (903)
- Sursee Wassermatte – Geuensee (905)
- Geuensee – Büron-Bad Knutwil (907)
- Büron-Bad Knutwil – Triengen-Winikon (909)

2.3 Bahnhöfe und Betriebspunkte im Netz ST

Das Netz ST umfasst die Bahnhöfe

- GEU Geuensee
- BBK Büron-Bad Knutwil
- TRW Triengen-Winikon

Das Netz ST umfasst die Betriebspunkte:

- SSWM Sursee Wassermatte

2.4 Fahrdienstleiter SBB Sursee

Der Fahrdienstleiter SBB Sursee (BZ Mitte) ist für die Betriebsführung im Bahnhof Sursee bis und mit Gleis 27 zuständig.

2.5 Betriebsleitung ST

Die Betriebsleitung ST ordnet die Fahrten und Betriebszustände an und orientiert die interessierten Beteiligten. Sie koordiniert die erforderlichen Massnahmen bei Störungen und Schäden an der Infrastruktur.

2.6 Betriebszentrale BZ ST

Die BZ ST führt eine Kontrolle über die Betriebszustände. Sie trifft Massnahmen zum Schutz von vorübergehend nicht oder nur beschränkt verfügbaren Anlageteilen gegen unbeabsichtigtes Befahren. Sie führt eine jederzeit nachvollziehbare Kontrolle in geeigneter Form über den Belegungszustand der Streckengleise, allfällige Einschränkungen sowie über die erteilten Befehle. Sie regelt im Betriebszustand *Normalbetrieb* die Fahrten auf den entsprechenden Abschnitten in alleiniger Verantwortung.

Die Aufgaben der BZ ST werden durch die BZ der SOB in Herisau wahrgenommen.

2.7 Betriebskoordinator

Der Betriebskoordinator regelt und sichert im Betriebszustand *koordinierter Betrieb* die Fahrten und Gleissperrungen auf den entsprechenden Abschnitten in alleiniger Verantwortung. Er führt hierzu eine jederzeit nachvollziehbare Kontrolle in geeigneter Form über den Belegungszustand der Streckengleise, allfällige Einschränkungen sowie über die erteilten Befehle.

2.8 Sicherheitschef oder Arbeitsstellenkoordinator

Der Sicherheitschef oder Arbeitsstellenkoordinator ist verantwortlich für die Durchführung angeordneter, temporärer Gleissperrungen. Ohne anderslautende Anordnung regelt er den Baustellenverkehr auf dem gesperrten Gleis. Er führt hierzu eine jederzeit nachvollziehbare Kontrolle in geeigneter Form über den Belegungszustand der Streckengleise, allfällige Einschränkungen sowie über die erteilten Befehle.

2.9 Betriebszustände

Es kommt pro Abschnitt (Streckengleis, Bahnhof oder Betriebspunkt) genau einer der folgenden Betriebszustände zur Anwendung:

- Normalbetrieb
- Koordinierter Betrieb
- Gleissperrung

2.9.1 Betriebszustand *Normalbetrieb*

Ohne anderslautende Anordnung gilt der Betriebszustand *Normalbetrieb* mit operativer Zuständigkeit der BZ ST. Im entsprechenden Bereich darf sich höchstens eine Fahrt gleichzeitig befinden.

2.9.2 Betriebszustand *koordinierter Betrieb*

Auf schriftliche Anordnung durch die Betriebsleitung ST kann abschnittspezifisch der Betriebszustand *koordinierter Betrieb* mit operativer Zuständigkeit des Betriebskoordinators eingeführt werden. Der Betriebszustand *koordinierter Betrieb* kommt zur Anwendung, sobald auf einem und demselben Abschnitt (Streckengleis, Bahnhof oder Betriebspunkt) mehr als eine Fahrt gleichzeitig angeordnet ist, z.B. für eine Kreuzung, oder wenn auf einem Streckengleis Fahrzeuge zurückgelassen werden. Im Betriebszustand *koordinierter Betrieb* übergibt die BZ ST dem Betriebskoordinator den entsprechenden Abschnitt zur Überwachung.

2.9.3 Betriebszustand *Gleissperrung*

Auf schriftliche Anordnung durch die Betriebsleitung ST kann abschnittspezifisch der Betriebszustand *Gleissperrung* mit operativer Zuständigkeit des Sicherheitschefs oder Arbeitsstellenkoordinators eingeführt werden. Der Betriebszustand *Gleissperrung* kommt zur Anwendung, sobald auf einem Abschnitt (Streckengleis, Bahnhof oder Betriebspunkt) Bau-massnahmen stattfinden oder das Befahren aus anderen Gründen verhindert werden muss. Im Betriebszustand *Gleissperrung* übergibt die BZ ST dem Sicherheitschef oder Arbeitsstellenkoordinator den entsprechenden Abschnitt zur Überwachung.

2.10 Änderung des Betriebszustands

Änderungen des Betriebszustandes erfolgen mittels Übergabe und Übernahme der Betriebsführung zwischen BZ ST, Betriebskoordinator und Sicherheitschef oder Arbeitsstellenkoordinator erfolgen protokollpflichtig unter zwingender Erwähnung folgender Elemente:

- Belegungszustand der betroffenen Abschnitte
- Erteilte Zustimmungen zur Fahrt
- Bevorstehende Anordnungen des laufenden Tages
- Weitere sicherheits- und betriebsrelevante Besonderheiten

Nach erfolgter Übergabe unterlässt die abgebende Stelle jegliche operativen Tätigkeiten auf den betreffenden Abschnitten.

2.11 Formular Befehl für Fahrt im koordinierten Betrieb

Für jede Fahrt im koordinierten Betrieb erteilt der Betriebskoordinator mittels Formular *Befehl für Fahrt im koordinierten Betrieb* eine protokollpflichtige Zustimmung an das Fahrpersonal. Bei direkter Aushändigung erfolgt die Abgabe je eines Formulars an Lokführer und Begleiter. Bei fernmündlicher Übermittlung nimmt der Begleiter den Befehl entgegen und erstellt für den Lokführer eine Kopie.

2.12 Rangierhaltssignale RHS 27B SS

Das Rangierhaltssignal RHS 27B in Sursee dient dem Schutz des Netz ST vor Fahrten ohne Zustimmung aus den angrenzenden Anlagenteilen anderer ISB. Am jeweiligen RHS darf nur dann vorbeigefahren werden, wenn

- Im *Normalbetrieb* die quittungspflichtige Zustimmung durch die BZ ST vorliegt
- Im *koordinierten Betrieb* ein *Befehl für Fahrt im koordinierten Betrieb* vorliegt
- Bei *Gleissperrung* eine Zustimmung durch den Sicherheitschef oder Arbeitsstellenkoordinator vorliegt

3. Bezeichnung der Fahrten

(Ergänzung zu R 300.1, Ziff. 4.3)

3.1 Allgemeines

Jede Nummer wird mit dem Zusatz R oder K ergänzt:

- R für Rangierbewegung auf die Strecke unter Aufsicht der Betriebszentrale SOB I-BE-BF in Herisau (BZ ST)
- K für Rangierbewegung auf die Strecke unter Aufsicht des Betriebskoordinators (Fahrt im Koordinierten Betrieb)

Aus der Zugnummer ist folgendes erkennbar:

- Fahrtrichtung
- Art der Fahrt

3.2 Numerierung

Die Betriebsleitung teilt mit der Anordnung jeder Fahrt auf dem Netz der ST eine Nummer gemäss folgendem Schema zu. Jede Zugnummer wird pro Tag nur einmal zugeteilt.

3.3 Fahrtrichtung

- Richtung Triengen: ungerade Zahl
- Richtung Sursee: gerade Zahl

3.4 Nummernschema

- 100 ... 299 Dienstextrazüge, Ausbildungsfahrten etc.
- 300 ... 499 Reisezüge
- 10000... Zugnummern von SBB Cargo

1 Halt-, Kontroll- und Achtungssignale
(Ergänzung zu R 300.2, Ziff. 2.2.2)

1.1 Kontrolllicht zur Bahnübergangsanlage

Die Bahnübergangsanlagen sind nur mit Kontrolllicht gemäss R 300.2 Bild 206/206.1 gesichert.

Besonderheit Netzteil Sursee – Triengen: An Stellen, wo Fahrten regelmässig unmittelbar vor dem Bahnübergang in Bewegung gesetzt werden, sind zwei parallel geschaltete Kontrolllichter in unterschiedlicher Entfernung vom Bahnübergang vorhanden. Für Züge, die unmittelbar vor dem Bahnübergang abfahren, gilt das zweite in Fahrrichtung liegende Kontrolllicht, für durchfahrende Züge das erste.

1 Anordnende Stelle und Bekanntgabe

Für die Anordnungen im Jahres- und Tagesfahrplan inkl. Definition der Betriebszustände ist die Betriebsleitung ST zuständig.

Anordnungen werden folgenden Empfängern bekanntgegeben:

- BZ ST
- Bestellendes EVU
- Zuständige BZ SBB
- Falls eingeteilt: Betriebskoordinator, Sicherheitschef oder Arbeitsstellenkoordinator

2 Vereinfachte Anordnung

Für Fahrten im Jahresfahrplan genügt die vereinfachte Fahrordnung gemäss FDV R 300.3 Ziffer 5.3.3.

3 Ausfall oder Teilausfall der Fahrt

Angeordnete Fahrten können im Ermessen des EVU vollständig oder teilweise ausfallen. Die EVU hat die BZ ST spätestens gleichentags über den Ausfall zu verständigen.

1 **Unbegleitetes Schieben**

(Ergänzung zu R 300.4, Ziff. 3.1)

Besteht kein Publikumsverkehr, ist ausserhalb von unbewachten Bahnübergängen unbegleitetes Schieben zulässig, wenn sich der besetzte Führerstand maximal 100m hinter der Spitze der Rangierfahrt befindet und das Lokpersonal ausreichende Sicht auf die Strecke hat.

2 **Fahrzeuge mit Profilüberschreitung und aussergewöhnliche Sendungen**

(Ergänzung zu R 300.4, Ziff. 2.2.2 / R 300.5, Ziff. 1.4.4)

Für das Bewegen von Fahrzeugen mit Profilüberschreitung und aussergewöhnlichen Sendungen gelten im Anschlussbahnhof der benachbarten ISB die Bestimmungen gemäss R-I 30111 der SBB.

Auf dem Netz ST ist das Verkehren auf schriftliche Anordnung der Betriebsleitung gestattet.

3 **Fahrgeschwindigkeiten**

(Ergänzung zu R 300.4, Ziff. 3.6)

Es gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten, ortsspezifisch signalisierte Einschränkungen vorbehalten:

Netzteil Sursee – Triengen

- Weichenfreie Strecke 50 km/h
- Strecke über Weichen 40 km/h
- Bahnhof ohne Publikumsverkehr Fahrt auf Sicht, v_{max} 30 km/h
- Bahnhof mit Publikumsverkehr Fahrt auf Sicht, v_{max} 20 km/h

4 **Höchstgeschwindigkeit in Anschlussgleisen**

(Ergänzung zu R 300.4, Ziff. 3.6.5)

Im Anschlussgleis Münchrüti beträgt die Höchstgeschwindigkeit auf dem Stammgleis 20 km/h.

1 Führen der Züge

(Ergänzung zu R 300.5, Ziff. 1.2.1)

Da das Netz der ST nur mit Rangierbewegungen auf die Strecke befahren wird, existieren keine streckenseitigen Geräte der Zugbeeinflussung. Dementsprechend benötigen die zugführenden Triebfahrzeuge kein Empfangsgerät der Zugbeeinflussung.

2 Schiebende Triebfahrzeuge

(Ergänzung zu R 300.5, Ziff. 1.3.2)

2.1 Grundsätzliches

Die zulässige Stosskraft bei Schiebedienst beträgt generell 150 kN.

2.2 Schiebedienst

Ungekuppelter Schiebedienst ist verboten.

3 Einreihen der Anhängelast

(Ergänzung zu R 300.5, Ziff. 1.4)

3.1 Streckenklasse

Es gilt Streckenklasse D4.

3.1 Zulässige Achsabstände

(Ergänzung zu R 300.5, Ziff. 1.4.6)

Bezüglich innerem Achsstand gelten keinerlei Einschränkungen, solange die Sicherungsanlagen der SBB nicht befahren werden. Andernfalls gelten die Bestimmungen gemäss R I-30111 der SBB.

4 Bremsvorschriften

(Ergänzung zu R 300.5, Ziff. 3)

4.1 Zug- und Bremsreihe

Es kommt generell die Reihe A50 zur Anwendung, auch für Fahrten mit Achslast > 20 t resp. mit höherem Bremsverhältnis.

4.2 Bremstabellen*(Ergänzung zu R 300.5, Ziff. 3.4)*

Es gilt die Bremstabelle 90

V (km/h)	Neigung (‰)							
	0-5	6	8	10	12	14	16	18
10	9	9	10	12	13	15	17	19
25	16	17	19	21	22	24	26	28
30	19	20	22	24	26	28	29	31
35	22	23	25	27	29	31	33	35
40	25	26	28	30	32	34	36	38
45	28	29	31	33	35	38	40	43
50	31	32	34	36	39	42	44	47

Auszug aus der Bremstabelle 90 (vollständige Tabelle vgl. AB EBV)

1 Arbeitssicherheit

1.1 Warn- und Schutzausrüstung

(Ergänzung zu R 300.8, Ziff. 1.2.3)

Beim Betreten und während des Aufenthaltes in den Gleisbereichen, die dem Publikum nicht frei zugänglich sind, ist gutes Schuhwerk sowie am Oberkörper eine orange Warnausrüstung mit reflektierenden Streifen zu tragen.

Wenn Personenschäden auf mangelnde Warn- und Sicherheitsausrüstung zurückzuführen sind, können die Versicherungsleistungen gekürzt werden.

1 Gefährdungen und Unfälle (Ergänzung zu R 300.9, Ziff. 13)

1.2 Dringliche Massnahmen bei Unfällen auf der Strecke

1.2.1 Massnahmen des Lokpersonals

- Die BZ ST bzw. den Betriebskoordinator verständigen
- Die benötigte Hilfe anfordern
- Beim Anfordern von Hilfe ist folgendes anzugeben:
 - a) Nummer der Fahrt
 - b) Standort des Zuges (nächstgelegene Hektometertafel)
 - c) Art des Unfalls oder der Störung
 - d) die benötigte Hilfe

1.2.2 Freilegen der Strecke

Der durch einen Unfall herbeigeführte Zustand darf, ausser zur Bergung von Verletzten, nur mit Zustimmung der SUST verändert werden, sofern die SUST aufgegeben wurde.

2 Böschungsbrand auf der Strecke

Stellt das Fahrpersonal einen Böschungsbrand fest, kehrt die Fahrt zur Sofortintervention so rasch wie möglich bis zur Brandstelle zurück, sofern keine separate Feuerlöschfahrt folgt; innerhalb des Stellbereichs einer BZ SBB ist das Zurücksetzen erst nach Absprache mit dem zuständigen Fahrdienstleiter erlaubt.

Das Zurückbewegen der Komposition erfolgt unabhängig von der Anzahl Achsen unbegleitet mit v_{\max} 10 km/h, wobei ein Begleiter von der vordersten Plattform aus den Fahrweg beobachtet und nötigenfalls die Notbremse betätigt.

Der Begleiter verständigt die Betriebsleitung ST und die BZ ST resp. den Betriebskoordinator so rasch wie möglich über den Vorfall.

3 Verkeilen von Weichen

Das Verkeilen von Weichen mit beschädigtem Verschluss durch den beauftragten Fachdienst ist zulässig.

4 Störungen und Schäden an Bahnanlagen

Störungen von Bahnübergangsanlagen und Schäden an der Fahrbahn sind durch das Fahrpersonal des EVU oder durch den Sicherheitschef unverzüglich der ST BZ resp. dem Betriebskoordinator zu melden, welche die Betriebsleitung ST mit der weiteren Abklärung durch einen geeigneten Fachdienst beauftragt.

Sind aufgrund des Schadens kurzfristig streckenseitige Geschwindigkeitseinschränkungen erforderlich, ist die BZ ST hierüber zu verständigen. Diese schreibt die Einschränkung dem Fahrpersonal bei Erteilung der Zustimmung zur Fahrt vor.

1 Personal von Privatunternehmungen
(Ergänzung zu R300.12, Ziff. 1.4)

Den Privatunternehmungen können sämtliche in R RTE 20100 vorgesehenen Kompetenzen übertragen werden.

Die Ausweise anderer Unternehmungen für Sicherheitschef nach R RTE 20100 werden anerkannt.

2 Wahl der Sicherheitsmassnahmen
(Ersatz für R300.12, Ziff. 3.1.3)

Arbeiten im Gleisbereich finden nur statt, wenn das Gleis gesperrt ist. Der Einsatz eines Sicherheitswärters entfällt.

3 Form und Inhalt der Sicherheitsdispositive
(Ergänzung zu R300.12, Ziff. 3.1.4)

Das Sicherheitsdispositiv ist in jedem Fall schriftlich auszufertigen. Es beinhaltet mindestens die Angaben gemäss R RTE 20100 Kapitel 2.2.2.

1 Einsatz von Lokführern der Kategorie VTE 10

Lokführer der Kategorie VTE 10 dürfen auf dem gesamten Netz ST selbstständig Rangierbewegungen direkt oder indirekt ausführen, sofern das Gleis gesperrt ist.

1 **Bahnübergangsanlagen**

Der Schliessvorgang aller Bahnübergangsanlagen wird vom herannahenden Zug aus mit einem manuellen Funksignal eingeleitet. Als Aufforderung gilt die Hinweistafel gemäss R 300.2 Bild 265. Diese Tafeln sind ergänzt durch eine Zahl zwischen 1 und 6. Beim Passieren dieser Tafel betätigt das Lokpersonal den erforderlichen Funkruf auf dem angegebenen Kanal. Das ordnungsgemässe Funktionieren der Bahnübergangsanlage wird durch ein Kontrolllicht gem. R 300.2 Bild 206 angezeigt. Die Anlage verfügt über eine automatische Zwangsausschaltung. Nach 2-5 Minuten erlischt das Kontrolllicht und nach zirka einer weiteren Minute öffnen sich die Schranken selbständig. Bei einem Halt oder zu langsamer Fahrt zwischen Kontrolllicht und Bahnübergang muss der Bahnübergang gemäss R 300.9, Ziff. 7.1.3 befahren werden. Gegebenenfalls wird der Schliessvorgang erst nach Passieren der Hinweistafel ausgelöst und der Bahnübergang gemäss FDV R 300.9, Ziff. 7.1.3 befahren.

Die Abgabe der Funkgeräte an die Infrastrukturbenutzer wird vom Leiter Betrieb geregelt.

2 **Depotanlage Triengen**

Im Bereich der Depottore ist das Lichtraumprofil permanent eingeschränkt. Aus denkmalpflegerischen Gründen entfällt die Warnsignalisierung. Das Fahrpersonal schenkt den depotspezifischen Hindernissen besondere Beachtung (Werkzeuge, offene Gruben, Profil).

Das Mitfahren auf seitlich angebrachten Aufstiegstritten ist verboten. Der Rangierbegleiter hält sich entweder am Boden oder in der Mitte der Stirnwandplattform auf.

Vor und während der Fahrt im Bereich der Depottore stellt der Rangierleiter sicher, dass sich keine gefährdeten Personen im Bereich des befahrenen Depottors aufhalten. Unbegleitete indirekt geführte Fahrten sind nur gestattet, wenn ein Mitarbeiter den gefährdeten Bereich überwacht.

3 **Rampengleise in Triengen, Büron und Geuensee**

Die Rampengleise verfügen über ein eingeschränktes Profil. Aus denkmalpflegerischen Gründen entfällt die Warnsignalisierung. Das Verkehren von Rollmaterial der ST ist auf voller Länge gefahrlos möglich. Beim Einsatz von Rollmaterial anderer Halter achtet das anwesende Personal entlang der Rampe auf mögliche Touchierungen und hält die Fahrt nötigenfalls an. Besondere Vorsicht ist bei Rollmaterial ausländischer Herkunft geboten.

4 Vorschriften über das Befahren der Strecke Sursee - Triengen

4.1 Betriebsabwicklung

4.1.1 Grundsatz

Alle Fahrten erfolgen gemäss R 300.4, Ziff. 1-3, wobei folgende Zusatzbestimmungen gelten:

- Jede Fahrt wird als Rangierbewegung auf die Strecke angeordnet und erhält eine Nummer zusammen mit dem Buchstaben R oder K gemäss AB FDV R 300.1 Ziffer 2.1
- Die Zugvorbereitung erfolgt gemäss R 300.5 bzw. den ergänzenden Betriebsvorschriften des EVU. Die Signalisierung des Zugschlusses entfällt
- Liegt die Ankunftsmeldung der letzten Fahrt oder die Fahrbarmeldung nach einer Gleissperrung vor, gilt das zu befahrende Gleis als frei. Liegt die Zustimmung zur Fahrt vor und ist keine Fahrt auf Sicht angeordnet, kann der Lokführer vom freien Zustand der Streckengleise ausgehen, auch wenn das rückliegende Zwergsignal Fahrt mit Vorsicht zeigt

4.1.2 Zustimmung zur Fahrt

Im Bahnhof der angrenzenden ISB wird die Zustimmung zur Fahrt durch den zuständigen Fahrdienstleiter erteilt, und zwar unabhängig davon, ob für den Netzteil ST eine Zustimmung vorliegt; deren rechtzeitige Einholung liegt allein in der Verantwortung des EVU. Gegebenenfalls ist am RHS der Betriebsgrenze anzuhalten.

Die Fahrt auf einem Streckengleis ist nur zulässig, wenn keiner anderen Fahrt gleichzeitig die Zustimmung zur Fahrt auf diesem Streckengleis erteilt ist. Ausgenommen hiervon sind Folgefahrten auf Sicht.

Im Betriebszustand *Normalbetrieb* erteilt die BZ ST eine quittungspflichtige Zustimmung, in der Regel für Hin- und Rückfahrt mit folgendem Wortlaut:

"Zustimmung zur Fahrt (Nummer)R... und (Nummer)R... auf dem Netz ST zwischen (Ort)... und (Ort)..."

Diese Zustimmung gilt für alle Anlagen innerhalb des genannten Bereichs. Allfällige Einschränkungen werden rechtzeitig separat durch die BZ ST angeordnet.

Im Betriebszustand *koordinierter Betrieb* erteilt der Betriebskoordinator eine protokollpflichtige Zustimmung mittels Abgabe des *Befehls für Fahrt im koordinierten Betrieb* unter Angabe von Start- und Zielpunkt. Hierfür können Bahnhöfe oder Streckengleise angegeben werden. Die Zustimmung kann für maximal eine Hin- und Rückfahrt gleichzeitig erteilt werden.

4.1.3 Voraussetzungen für die Zustimmung zur Fahrt

Vor Erteilung einer Zustimmung zur Fahrt ist pro Abschnitt zu prüfen, ob gemäss Checkliste

- Der aktuelle Betriebszustand eine Erteilung der Zustimmung zur Fahrt erlaubt
- Der Abschnitt frei ist (Ankunftsmeldung der letzten Fahrt bzw. Fahrbarmeldung liegt vor)
- Keine andere Zustimmung zur Fahrt vorliegt

4.1.4 Fahrt im Netz ST

Die zulässige Geschwindigkeit richtet sich nach BV ISB ST zu R 300.4 Ziffer 3, den Angaben in der Streckentabelle und der Signalisierung.

Vor dem Befahren von Weichen achtet der Lokführer von sich aus auf die richtige Stellung. Nötigenfalls ist vor der Weiche anzuhalten und diese in die richtige Stellung zu verbringen. Innerhalb eines Bahnhofs ist im Fahrweg zwischen den Profilen der Einfahrweichen grundsätzlich mit abgestellten Fahrzeugen und aufgestellten Haltsignalen zu rechnen.

Bei Kreuzung von zwei Fahrten erfolgt die Gleisbenützung im Bahnhof und die Weichenstellung in gegenseitiger Absprache zwischen den Begleitern.

Endet der Bereich der Zustimmung auf einem Streckengleis, so darf bis maximal vor die Bahnhofanfangtafel des folgenden Bahnhofs gefahren werden.

Endet der Bereich der Zustimmung in einem Bahnhof, so darf bis maximal zur Bahnhofendtafel in Richtung des nachfolgenden Streckengleises gefahren werden.

4.1.5 Ankunftsmeldung

Hat die Fahrt im Netz ST gemäss Zustimmung vollständig stattgefunden und sind alle befahrenen Abschnitte frei, erteilt der Begleiter der BZ ST quittungspflichtig oder dem Betriebskoordinator protokollpflichtig die Ankunftsmeldung.

Die Ankunftsmeldung lautet:

"(Nummer)R/K ... in ... (Ort/Gleis), (Name)"

4.1.6 Belegtmeldung

Sollen Streckengleise nach einer Fahrt planmässig belegt bleiben, kommt die Betriebsart *koordinierter Betrieb* zur Anwendung.

Bleiben Streckengleise belegt, erteilt der Begleiter dem Betriebskoordinator anstelle der Ankunftsmeldung protokollpflichtig die Belegmeldung mit folgendem Wortlaut:

"(Nummer)K ... in ... (Ort/Gleis) ...; Gleis zwischen ... und ... bleibt belegt, (Name) ..."

Bleiben im Betriebszustand *Normalbetrieb* Streckengleise im Störfall belegt, unterlässt das EVU die Ankunftsmeldung und orientiert die BZ ST und die Betriebsleitung ST, welche das weitere Vorgehen festlegt.

Bahnhof- und Nebengleise dürfen ohne weitere Meldung an die BZ ST oder den Betriebskoordinator belegt bleiben, sofern mindestens 1 Gleis durchgehend frei bleibt.

Nach Übermittlung der Ankunftsmeldung dürfen Fahrzeuge auf dem entsprechenden Abschnitt nicht mehr bewegt werden, ausgenommen im Depotareal Triengen und innerhalb der Anschlussgleise.

4.1.7 Rücknahme einer Zustimmung zur Fahrt

Hindert eine technische oder betriebliche Störung die Fahrt vollständig oder teilweise an der beabsichtigten Ausführung, für welche bereits die Zustimmung vorliegt, wird die Zustimmung durch die BZ ST quittungspflichtig oder durch den Betriebskoordinator protokollpflichtig widerrufen. Gegebenenfalls erteilt der Begleiter zusätzlich eine Ankunftsmeldung.

Ist der Betriebskoordinator vor Ort, nimmt er dem Lokführer und dem Begleiter den abgegebenen *Befehl für Fahrt im koordinierten Betrieb* wieder ab. Andernfalls erfolgt die Rücknahme der Zustimmung fernmündlich mittels Protokollierung auf dem *Befehl für Fahrt im koordinierten Betrieb*.

4.1.8 Gleissperrung

Die Sperrung von Gleisen im Netz ST ist ausser in Notfällen nur auf Anordnung durch die Betriebsleitung ST zulässig. Sie tritt in Kraft durch protokollpflichtige Verständigung zwischen der BZ ST oder dem Betriebskoordinator und dem Sicherheitschef oder Arbeitsstellenkoordinator, der im Einzelfall über die allfällige Deckung mit Haltsignalen entscheidet.

Bahnhofgleise dürfen vom Sicherheitschef ohne weitere Meldung mittels Deckung durch Haltsignale gesperrt werden, sofern mindestens 1 Gleis durchgehend frei bleibt.

4.1.9 Langsamfahrstellen

(Ergänzung zu R 300.6, Ziff. 4.2.3)

Das Aufstellen von Langsamfahrsignalen ist den EVU mit Netzzugangsvereinbarung durch die Betriebsleitung ST protokollpflichtig anzuzeigen. Die Bekanntgabefrist über das Aufstellen von Langsamfahrsignalen beträgt mindestens 24 Stunden; innerhalb der Bekanntgabefrist werden die EVU durch die BZ ST oder den Betriebskoordinator mit Sammelformular Befehle orientiert.