



Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften

AB FDV ST Infrastruktur

Netzteile

Sursee (exkl.) – Triengen

Hinwil (exkl.) – Bauma (teilw.)

Netzteil LU

Netzteil ZH

Änderung 2 vom 01. Mai 2023

Verteiler:

GL ST

SBB-I-B, BZ Mitte

SBB-I-B, BZ Ost

SOB I-BE-BF, BZ ST

EVU mit Netzzugang

BAV

Änderungsverzeichnis AB FDV ST Infrastruktur

Änderung		gültig ab	Änderung durchgeführt	
Nr	vom	Datum	Unterschrift	Datum
1	01.03.2022	01.05.2022		
2	01.03.2022	01.05.2023		

1. Geltungsbereich
(Ergänzung zu R 300.1, Ziff. 2)

1.1 Allgemeines

Diese Vorschriften gelten für das Infrastrukturpersonal der ST und seine Dienstleister, für alle EVU im Zugang auf das Netz der ST, sowie in den folgenden Anschlussgleisen:

- Sursee Wassermatte: Otto's
- Büron Bad Knutwil: AKS (Acifer und Wyss)
- Bäretswil Tobel (FBB)
- Bauma Gemeinde (Gleis 173, ehemals "Landi")

Für die genannten Anschlussgleise werden keine separaten Betriebsvorschriften erlassen.

1.2 Betriebsgrenzen der Infrastruktur ST

Netzteil LU gegen die anschliessenden Anlagen von SBB Infrastruktur: durch das Rangierhaltsignal RH27B resp. Zwergsignal 17A bei km 1.245.

Netzteil ZH gegen die anschliessenden Anlagen von SBB Infrastruktur: durch die Bahnhofanfangtafel Hinwil bei km 14.407 (Grenze Bahnhof Hinwil / Strecke 722), sowie durch die Bahnhofanfangtafel Bauma bei km 24.586 (Grenze Bahnhof Bauma / Strecke 724).

Triengen, 01. März 2023

ST
Geschäftsführer
Matthias Emmenegger

ST
Leiter Infrastruktur
David Emmenegger

Historische Zugsignale können für Absprachen zwischen Barrierenbediener und Lokpersonal benützt werden. Sie zeigen keine Zustimmung zur Fahrt an.

Die privaten Anschlussgleise FBB (BAET) und Gemeinde (BMA) zählen im betrieblichen Sinn zum Netz ST; deren Betriebsvorschriften sind integraler Bestandteil der vorliegenden Betriebsvorschrift ISB ST.

2.3 Fahrdienstleiter SBB Sursee

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

2.4 Fahrdienstleiter SBB Hinwil

Der Fahrdienstleiter SBB Hinwil (BZ Ost) ist für die Betriebsführung im Bahnhof Hinwil bis und mit Gleis 82 zuständig.

2.5 Fahrdienstleiter SBB Bauma

Der Fahrdienstleiter SBB Bauma (BZ Ost) ist für die Betriebsführung in den zentralisierten Anlagen des Bahnhofs Bauma bis zum Codepunkt 171 zuständig.

2.6 Betriebsleitung ST

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

2.7 Betriebszentrale BZ ST

Die BZ ST führt eine Kontrolle über die Betriebszustände auf beiden Netzteilen ST. Sie trifft Massnahmen zum Schutz von vorübergehend nicht oder nur beschränkt verfügbaren Anlagenteilen 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.

2.8 Betriebskoordinator

Der Betriebskoordinator regelt und sichert im Betriebszustand *koordinierter Betrieb* die Fahrten und Gleissperrungen auf den entsprechenden Abschnitten in alleiniger Verantwortung. Er erteilt die Zustimmungen zur Fahrt auf den nicht gesperrten Gleisen und führt hierzu eine jederzeit nachvollziehbare Kontrolle in geeigneter Form über den

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 BZ ST (Fahrt im Betriebszustand Normalbetrieb)
- K für Rangierbewegung auf die Strecke unter Aufsicht des Betriebskoordinators (Fahrt im Betriebszustand koordinierter Betrieb)

Aus der Nummer der Fahrt ist folgendes erkennbar:

- Fahrrichtung
- Art der Fahrt
- Befahrener Netzteil

3.2 Nummerierung

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

3.3 Fahrrichtung

- Richtung Triengen/Bauma: ungerade Zahl
- Richtung Sursee/Hinwil: gerade Zahl

3.4 Nummernschema

- 100 ... 199 Dienstzüge Netzteil LU
- 200 ... 299 Dienstzüge Netzteil ZH
- 300 ... 399 Reisezüge Netzteil LU
- 400 ... 499 Reisezüge Netzteil ZH
- 500 ... 599 Güterzüge Netzteil LU
- 600 ... 699 Güterzüge Netzteil ZH

Fünfstellige Nummern aus dem Nachbarnetz resp. aus Anordnungen des Trassenbestelltools der TVS werden übernommen.

1 **Unbegleitetes Schieben**

(Ergänzung zu R 300.4, Ziff. 3.1)

Ausserhalb von ungesicherten Bahnübergängen und Bereichen, die für Reisende zugänglich sind, ist unbegleitetes Schieben zulässig, wenn sich der besetzte Führerstand maximal 100 m hinter der Spitze der Rangierfahrt befindet und das Lokpersonal ausreichende Sicht auf die Strecke hat.

Wird höchstens 1 Wagen ohne Aufbauten oder ohne hohe Beladung geschoben und hat das Lokpersonal ab hoch liegendem Führerstand ausreichende Sicht auf die Strecke und die Signale, darf bei Tageslicht an der Spitze der Fahrt eine durch den Lokführer örtlich instruierte Person ohne VTE-Lizenz zur Überwachung bei Querung der Bahnübergänge und Bahnzugänge eingesetzt werden.

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 beiden Netzteilen ist das Verkehren auf schriftliche Anordnung der Betriebsleitung gestattet.

3 **Fahrgeschwindigkeiten**

(Ergänzung zu R 300.4, Ziff. 3.6)

Auf dem Netz ST sowie auf den Gleisen 101-181 im Bahnhof Bauma gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten:

- Strecke: 50 km/h
- Bahnhof ohne Publikumsverkehr: Fahrt auf Sicht, v_{\max} 30 km/h innerhalb der Bahnhoftafeln
- Bahnhof mit Publikumsverkehr: Fahrt auf Sicht, v_{\max} 30 km/h innerhalb der Bahnhoftafeln und Fahrt auf Sicht, v_{\max} 20 km/h innerhalb der Einfahrweichen

Die Geschwindigkeitserhöhung ist zulässig, sobald das vorderste Fahrzeug die Geschwindigkeitsschwelle erreicht hat.

Publikumsverkehr ist dann gegeben, wenn ein Reisezug im Bahnhof startet oder für ihn ein Halt angeordnet ist.

Ortsspezifisch können mit durchgehender Signalisierung nach FDV R 300.2 Ziffer 2.3.5 tiefere Geschwindigkeiten signalisiert werden.

Zum Ende einer Schutzgeschwindigkeit im Zulauf an Bahnübergänge ist die Geschwindigkeitserhöhung zulässig, sobald die Zugspitze den letzten Bahnübergang vor der Geschwindigkeitstafel vollständig befahren hat. Es betrifft dies die folgenden BUe:

Fahrriichtung Hinwil - Bauma

Gleis 722	BUe Schopfhalden	km 14.839	20 – 30 km/h
Gleis 722	BUe Rose	km 16.979	20 – 30 km/h
Gleis 722	BUe Chämpnertobel	km 18.395	20 – 30 km/h

Fahrriichtung Bauma - Hinwil

Gleis 724	BUe Wolfsbergstrasse	km 24.361	30 – 40 km/h
Gleis 722	BUe Bäretswilerweg	km 18.174	20 – 30 km/h

An den anderen signalisierten Geschwindigkeitsschwellen ist die tiefere Geschwindigkeit beizubehalten, bis das Zugende die Geschwindigkeitsschwelle befahren hat.

4 Hemmschuhe

(Ergänzung zu R 300.4, Ziff. 1.6.4)

An einem mit Hemmschuh gesicherten Fahrzeug ist eine Hinweistafel gemäss R 300.2, Ziff. 3.2.6 anzubringen, ausgenommen in folgenden Gleisen:

- Bauma: Gleis 102 (mittleres Gleis in der Bahnhofhalle)
- Bäretswil: Gleis 51 (Verlängerung zum Gleis 1)
- Bäretswil: Gleis 61 (ehemaliges Anschlussgleis Landi)

In diesen Gleisen ist immer damit zu rechnen, dass abgestellte Fahrzeuge mit Hemmschuhen gesichert sind.

Der Hemmschuh wird normalerweise auf derjenigen Seite unter die Achse gelegt, die Richtung Gefälle gerichtet ist.

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

1.1 **Dringliche Massnahmen bei Unfällen auf der Strecke**

1.1.1 **Massnahmen des Lokpersonals**

- Die BZ ST bzw. den Betriebskoordinator verständigen
- Die benötigte Hilfe anfordern; dabei ist folgendes anzugeben:
 - a) Nummer der Fahrt
 - b) Standort der Fahrt (nächstgelegene Hektometertafel)
 - c) Art des Unfalls oder der Störung
 - d) Art der benötigten Hilfe
 - e) Zugänglichkeit für die Rettungskräfte (nächster geeigneter Zufahrtsweg oder Bahnhof)

1.1.2 **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 aufgeboten 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 Mitarbeiter nach Massgabe des EVU 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 an Bahnübergangsanlagen

Bei Störungen an Bahnübergangsanlagen verfährt das Fahrpersonal von sich aus gemäss FDV R 300.9 Ziffer 7.1.3.

5 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 BZ ST resp. dem Betriebskoordinator zu melden, von wo die Betriebsleitung ST mit der weiteren Abklärung durch einen geeigneten Fachdienst beauftragt wird.

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 bzw. informiert den Betriebskoordinator bei Wechsel des Betriebszustands.

6 Örtliche Kontrolle von Weichen nach Aufschneidung

Örtliche Kontrollen von Weichen nach Aufschneidung erfolgen gemäss R I-30111 Ziffer 9.4.

Die Weiche 4 im Bahnhof Triengen-Winikon besitzt einen Klinkenverschluss, alle anderen Weichen im Netz der ST haben einen Spitzenverschluss Bauart Jüdel.

1 Fahrleitung (gültig für Netz ZH)

1.1 Schutzstrecke km 20.810

Die Streckenfahrleitung von Gleis 724 wird zwischen Streckentrenner Bäretswil und km 20.821 durch den Schalter BAEW 27 gespiesen, von km 20.821 bis Streckentrenner Bauma durch den Schalter BMA 1S. Eine durchgehende Schaltung bzw. Erdung ist nicht möglich. Muss in Gleis 724 eine Erdung angebracht werden, ist lediglich der einspeisende Schalter der betroffenen Seite auszuschalten und zu sichern.

Im Bereich von km 20.821 zwischen Bäretswil und Neuthal befindet sich eine nicht schaltbare 5 Meter lange permanente Schutzstrecke. Die Schutzstrecke ist in beiden Fahrrichtungen lediglich mit einem Ausschalt-signal gemäss FDV R 300.2 Bild 710, ohne Vor- und Einschalt-signale ausgerüstet.

Kommt eine elektrische Fahrt unter der Schutzstrecke zum Anhalten und kann nicht ersatzweise ein anderer Stromabnehmer ausserhalb der Schutzstrecke gehoben werden, muss die Fahrt mittels Lösen der Bremsen durch Nutzung des Gefälles von 9 ‰ Richtung Bäretswil in den Bereich der eingeschalteten Fahrleitung rollen.

1.2 Erden der Fahrleitung

Vor Anbringen und nach Entfernen der Erdung der Fahrleitung des Sektors 31 (Bahnhof Bäretswil) bzw. auf den Streckengleisen 722 und 724 sind OMC SBB sowie die BZ ST quittungspflichtig zu verständigen.

1.3 Historische Fahrleitungsanlage, Bestimmungen für EVU

Während der Fahrt darf nur ein Stromabnehmer pro Triebfahrzeug gehoben sein. Bei übermässigem Anpressdruck verschiebt sich die windschiefe Fahrleitung auch seitlich. Werden mehrere elektrische Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer eingesetzt, gelten deshalb folgende Einschränkungen:

- Der Abstand zwischen zwei gehobenen Stromabnehmer beträgt mindestens 13 Meter, sowohl innerhalb einer Komposition als auch zwischen zwei voneinander getrennten Triebfahrzeugen
- Es dürfen gesamthaft maximal zwei Stromabnehmer pro Komposition gehoben sein
- Bei sehr stark vereister Fahrleitung dürfen ausnahmsweise beide Stromabnehmer an einem Triebfahrzeug gehoben werden; allfällige weitere Triebfahrzeuge sind abgebügelt im Schlepp zu befördern

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, oder sie im Selbstschutz zugelassen sind. Der Einsatz eines Sicherheitswärters entfällt.

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

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

4 Gleissperrung zu weiteren Zwecken
(Ergänzung zu R300.12, Ziff. 3.1.6, 3.2.4 und 3.5.3)

Eine Gleissperrung kann zu Transport-, Inspektions- oder Ausbildungszwecken auch dann angeordnet werden, wenn keine Arbeitsstellen vorgesehen sind oder wenn ohne Anwesenheit des Sicherheitschefs ausschliesslich im Selbstschutz gearbeitet wird. Auf die Erstellung eines Sicherheitsdispositivs und das Decken des gesperrten Bereichs kann in diesem Fall verzichtet werden. Die Anordnung bezeichnet den beabsichtigten Zweck ausdrücklich und kann Angaben dazu enthalten, auf welchen Streckengleisen Fahrt auf Sicht entfällt.

1 Strecken- und Bahnhofkenntnisse
(Ersatz für R300.13, Ziff. 2.5.2)

Die Strecken der ST dürfen ohne ausreichende Streckenkenntnis nicht befahren werden. Der Erwerb der Streckenkenntnis erfolgt mit viermaligem Befahren in jede Richtung bei Tag.

Für das Befahren der Gleise 101-181 im Bahnhof Bauma reicht ein Eintrag «Netz SBB» oder «Netz ST» in der Bescheinigung aus.

2 Einsatz von Triebfahrzeugführern der Kategorie VTE 10

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

Im Bahnhof Triengen dürfen Rangierbewegungen zwischen den Gleisen 4/5 (Depot) und 52 (Prellbock) in jedem Fall durch Triebfahrzeugführer der Kategorie VTE 10 durchgeführt werden.