



Regelwerk

ST-1607-W- AB FDV Infrastruktur ST, Änderungen per 01.05.2021

Version	erstellt	geprüft	freigegeben
1.00	22.01.2021 / J. Hauswirth		
1.01	22.02.2021 / J. Hauswirth	25.02.2021 / MEm	25.02.2021 / MEm

Klassifikation: öffentlich

Änderungen AB FDV Infrastruktur ST

Per 01.05.2021 treten aufgrund von Umbauten und geänderten Anforderungen neue AB FDV Infrastruktur ST in Kraft. Das Datum der Inkraftsetzung steht im Einklang mit dem Saisonbeginn des Touristikverkehrs. Die neuen AB FDV enthalten folgende Neuerungen:

1. Detailänderungen

- Abschaffung des in den FDV nicht definierten Begriffs „Betriebspunkt“; SSWM und BAET gelten neu FDV-konform als Bahnhöfe
- Dem Betriebskoordinator ist die Anordnung von Fahrten während der Dauer des koordinierten Betriebs ausdrücklich erlaubt (bisher bloss implizit)
- Präzisierung „Bahnhof mit Publikumsverkehr“: sobald für einen Reisezug ein Halt angeordnet ist
- Für Rangierbewegungen innerhalb der Sicherheitszeichen eines Bahnhofgleises ist keine Zustimmung durch die BZ ST erforderlich
- Begriffliche Klärung, wer bei einem Böschungsbrand die Streckenbeobachtung wahrnehmen kann („Mitarbeiter nach Massgabe des EVU“ statt „Begleiter“)
- Netzteil LU: Der nördliche Teil des Bahnhofs Triengen (ab Personenübergang zum Depot) gilt neu als Strassenbahnbereich ohne Signalisierung
- Netzteil ZH: Detailliertere Beschreibung der Massnahmen i.Z. Schutzstrecke km 20.8
- Netzteil ZH, Bahnhof Bauma: Erwähnung der Möglichkeit, die Schliessung des BUe km 25.377 für den nicht zentralisierten Bereich beim Fahrdienstleiter SBB Bauma anzufordern (öffnen erlauben hingegen stets in Ortsbedienung)
- Netzteil ZH, Bahnhof Bauma: Möglichkeit zur Verwendung ortsspezifischer Gleisbezeichnungen in der internen Kommunikation; die Verwendung der Gleisbezeichnungen gemäss Bahnhofspan ist nur noch für die externe Kommunikation verbindlich und intern freiwillig

2. Gleisbezeichnung zwischen Sursee und Sursee Wassermatte

Netzteil LU: Das kurze Streckengleis zwischen den Bahnhöfen Sursee und Sursee Wassermatte heisst neu einheitlich Gleis 17, entsprechend dem Stellwerkplan der SBB. Die bisherige ST-interne Bezeichnung 903 wird nicht mehr verwendet.

3. Funktion „Barrierenbediener“ und Systematisierung der Zustimmung zur Fahrt

Die Zustimmung zur Fahrt und die Zuständigkeit dafür wird mit den Vorgaben der FDV in Übereinstimmung gebracht, womit die Netzteile LU und ZH einander angeglichen sind. Ergänzend zur übergeordneten Zustimmung zur Fahrt pro Abschnitt (Strecke oder Bahnhof) durch die BZ ST erfolgt wenn nötig eine ergänzende Zustimmung zur Fahrt innerhalb des nicht zentralisierten Anlagenteils im Sinne von FDV R 300.4 Ziffer 2.4.6 generell aufgrund der Fahrwegbeobachtung durch das Fahrpersonal und nicht mehr durch einen örtlichen Fahrdienstleiter. Zuständig hierfür ist bei Rangierbewegungen auf die Strecke der (direkt oder indirekt führende) Triebfahrzeugführer, bei Rangierbewegungen im Bahnhof der Rangierleiter.

Der Mitarbeiter des EVU für die Bedienung nicht zentralisierter Anlagenteile wird als „Barrierenbediener“ bezeichnet, wobei er im Interesse des Fahrpersonals auch andere Anlagenteile (z.B. Handweichen) bedienen, Passanten lenken oder beim Fahrdienstleiter SBB Fahrstrassen im zentralisierten Bahnhofteil anfordern kann. Der Barrierenbediener erteilt keine Zustimmungen zur Fahrt; diese Funktion erfordert deshalb keine Qualifikation als Fahrdienstleiter gemäss ZSTEBV. Bei Bedarf kann er sich durch geeignete Mittel (mündlich, fernmündlich, per SMS, historische ortsfeste Signale, Signale des Personals etc.) mit dem Fahrpersonal über die auszuführenden Bewegungen absprechen. Es ist unerheblich, ob der Barrierenbediener seine Tätigkeiten vom Zug aus – ggf. in Personalunion mit dem Lokführer) oder fix vor Ort stationiert erledigt. Jegliche Verständigungen der Barrierenbediener sowohl untereinander als auch mit dem Fahrpersonal entsprechen dem Verfahren „informieren“ gemäss FDV R 300.3 und haben keinen direkt sicherheitsrelevanten Charakter. Für die hinreichende Instruktion der Barrierenbediener und für die Qualität ihrer Arbeit ist das EVU verantwortlich.

Jegliche Signalisierung oder anderweitig kommunizierte Absprache entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Pflicht zur Beobachtung des Fahrwegs im Sinne von R 300.4 Ziffer 2.4.6 und von der ergänzenden Funktion als Fahrdienstleiter im nicht zentralisierten Bereich. Dementsprechend haben auch die historischen Zugsignale verschiedener Epochen im Netzteil ZH bloss informativen Charakter.

Entsprechend den Gepflogenheiten des Nostalgieverkehrs kann zur Abfahrt anstelle eines Rangierbefehls eine „klassische“ Abfahrerlaubnis durch den Zugbeleiter oder in dessen Auftrag durch den Barrierenbediener erteilt werden.

Netzteil ZH: Im nicht zentralisierten Anlagenteil des Bahnhofs Bauma, inkl. Gleis 181 in voller Länge, ist das Fahrpersonal allein für die Zustimmung zur Fahrt zuständig, da hier die übergeordnete Zustimmung durch die BZ ST entfällt.

4. Signalisierung

Netzteil ZH: Durch den Umbau der BUe „Wolfsbergstrasse/Hinderwis“ und „Langacher“ auf Funksteuerung entfallen die Schienenkontakte mit den bisherigen Signalen gemäss FDV R 300.2 Bild 205. Das Signal gemäss FDV R 300.2 Bild 265 zeigt neu den einzustellenden Funkkanal als Zahl. Da das Funksignal sehr stark ist und die Anlagen zum Teil nahe beieinander liegen, muss vor einer Impulsabgabe in besonderen Mass auf die korrekte Kanalwahl geachtet werden.

5. Unbegleitetes Schieben

Wenn höchstens ein Wagen ohne Aufbau oder ohne hohe Ladung geschoben wird und der Lokführer freie Sicht auf die Strecke und die Signale hat, genügt zur Beobachtung des Fahrwegs über die unbewachten Bahnübergänge ein örtlich instruierter Mitarbeiter (z.B. vom Grünschnitt-Team oder aus der Baudienst-Gruppe). Nötigenfalls steigt dieser ab und bewacht den Übergang örtlich. In diesem Fall ist kein Begleiter gemäss VTE erforderlich. Diese Regelung gilt nur bei Verwendung eines Triebfahrzeugs mit Führerstand in üblicher Höhe, somit insbesondere nicht für den Tm“.

6. Funktionsbeschreibung der Bahnübergangsanlagen

Systematisierung und Ergänzung im Beschrieb der örtlichen Bedienung von Bahnübergangsanlagen in beiden Netzteilen (solche Anlagen gibt es auch im Netzteil LU).

Netzteil ZH: Anpassungen infolge Umbaus auf Funkauslösung. Neu können auch die historischen Barrieren im Bahnhof Bäretswil mit Funk bedient werden; ein Umschalter im Büro gibt entweder den konventionellen Bedienkasten oder den Funkempfänger frei. Der Triebfahrzeugführer kann somit die Funktion des Barrierenbedieners vom Führerstand aus erfüllen. Auch bei Bedienung per Funk ist der Barrierenbediener bei diesen beiden Bahnübergangsanlagen dafür verantwortlich, dass der Schliessvorgang den Strassenverkehr nicht gefährdet (Beobachtung des Schliessvorgangs, nötigenfalls Unterbrechnung), und dass die Barrieren nach erfolgter Fahrt stets wieder per Funkanstoss geöffnet werden (kein automatisches Öffnen).