

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Nutzungsbestimmungen für die Betriebsdurchführung auf den Strecken Basel Bad Bf - Gellert – Basel SBB PB/RB sowie grenzbedingte Besonderheiten auf den angrenzenden Grenzbetriebsstrecken Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf	302.5004 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Anweisung haben:

Bundesrepublik Deutschland - Bundeseisenbahnvermögen - ,

Deutsche Bahn AG und

DB Netz AG - Infrastruktur Schweiz -

gemeinsam vertreten durch

Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Schwarzwaldallee 200

4058 Basel

und

SBB AG

Infrastruktur

Betrieb

Mittelstrasse 43

3000 Bern 65

2 Anweisung über den Betrieb

siehe folgende Seiten

**Nutzungsbestimmungen für
die Betriebsdurchführung auf den Strecken
Basel Bad Bf - Gellert – Basel SBB PB/RB
sowie grenzbedingte Besonderheiten auf den
angrenzenden Grenzbetriebsstrecken
Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf**

-Auszug für EVU-

**Anhang 5
zum Eisenbahn-Infrastruktur-Anschlussvertrag in
Basel zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen SBB
AG Infrastruktur (SBB I) und
Bundeseisenbahnvermögen (BEV)**

gültig ab 13.12.2020

Vertragsgrundlage

Basierend auf dem Eisenbahn-Infrastruktur-Anschlussvertrag zwischen der SBB I dem BEV, gültig ab 10.12.2017, sowie dessen Anhang 3 "Anweisung über die Betriebsführung auf den Strecken Basel Bad Bf - Gellert – Basel SBB PB/RB", Stand 13.12.2020, werden seitens der Deutschen Bahn AG in Abstimmung mit der SBB I die nachfolgenden Regeln für EVU für das Befahren der Strecken Basel Bad Bf - Gellert – Basel SBB PB/RB in den vorliegenden Nutzungsbestimmungen verbindlich festgeschrieben.

Vorbemerkungen

Sofern hier aufgeführte Regelungen grenzbedingte Besonderheiten der angrenzenden Grenzbetriebsstrecken Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf darstellen, wird dies an den entsprechenden Textstellen durch Bezeichnung der betreffenden Strecken bzw. Betriebsstellen explizit erwähnt.

Inhaltsverzeichnis

Glossar

Fachautoren/Örtlich zuständige Geschäftsführung, Verteiler, Bekanntgaben

- Art. 1 Anwendung des betrieblichen Regelwerks, Schnittstellen
- Art. 2 Trassenmanagement, Fahrplanunterlagen
- Art. 3 Fahrdienst auf den Betriebsstellen, Beschreibung der Anlagen
- Art. 4 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Zugfahrten
- Art. 5 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten
- Art. 6 zusätzliche Angaben zur vorhandenen Infrastruktur und deren Nutzung
- Art. 7 Netzzugang, Fahrzeug- und Personaleinsatz
- Art. 8 vorübergehende Langsamfahrstellen
- Art. 9 Notfallmanagement
- Art. 10 Strecken Basel Bad Bf – Riehen – Staatsgrenze (- Lörrach – Zell i.W.) und Basel Bad Bf – Staatsgrenze (- Grenzach - Konstanz)

Glossar

BAB	betriebliche Anordnung Bau (SBB)
Basel Bad Bf	Basel Badischer Personenbahnhof
Basel Bad Rbf	Basel Badischer Rangierbahnhof
Basel SBB PB	Basel SBB Personenbahnhof
Basel SBB RB	Basel SBB Rangierbahnhof, Muttenz
Bedienungsgrenze	Grenze für die Anlagenbedienung (Signale/Weichen etc) und die operative Betriebsführung; diese wird durch die jeweils bezeichnete ISB wahrgenommen
Betra	Bau- und Betriebsanweisung (DB)
Betriebsgrenze	Grenze für die Regelwerksanwendung DB/SBB
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
Bf	Bahnhof im betrieblichen Sinn (innerhalb der Einfahrsignale)
BL	Baseline (ETCS-Spezifikation gem. TSI ZZS)
BZA	Betrieb Zugförderung aussergewöhnlich (Genehmigungsnummer der DB Netz AG für aussergewöhnliche Transporte)
BZ Mitte	Betriebszentrale Mitte in Olten der SBB I
BZ	Betriebszentrale Karlsruhe der DB Netz AG
ETCS L1 LS	European Train Control System Level 1 Limited Supervision
EuroSIGNUM/	
EuroZUB	Punktförmige Zugbeeinflussungssysteme der SBB mit Datenübertragung durch P44-Telegramme durch Balisen; EuroZUB zusätzlich mit Bremskurvenüberwachung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
FDV	Schweizerische Fahrdienstvorschrift (R 300.1-.15) inklusive Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften (I-30111 und I-30121)
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Railway (Zugfunk)
I-FUB-BF-RME	SBB AG – Infrastruktur – Fahrplan und Betrieb – Region Mitte
I-FUB-BF-NL-BVI	SBB AG – Infrastruktur – Fahrplan und Betrieb – Betriebsführung – Netzleitung – Betriebsvorschriften Infrastruktur
ISB	Infrastrukturbetreiberin
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (DB)
Levelgrenze	Schnittstelle zwischen der mit ETCS (D) und ETCS (CH) ausgerüsteten Infrastruktur und Transitionspunkt ETCS zu PZB 90 und umgekehrt
LRZ	Lösch- und Rettungszug der SBB I
Netzgrenze	Grenze zwischen den Infrastrukturen des BEV und der SBB I

Nutzungsbestimmungen für die Betriebsdurchführung auf den Strecken Basel Bad Bf - Gellert – Basel SBB PB/RB sowie grenzbedingte Besonderheiten auf den angrenzenden Grenzbetriebsstrecken Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf, Auszug für EVU

R	Reglement (SBB)
I.NB-SW-N-FBU	DB Netz AG, Betrieb Freiburg (Brsg)
PZB 90	Bauform der Punktförmigen Zugbeeinflussung (DB) mit Bremskurvenüberwachung
Ril	Richtlinie (DB)
SBB I	Schweizerische Bundesbahnen AG, Division Infrastruktur
SMS	Sicherheitsmanagement-System
SR	Systematische Rechtssammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft; über die SR-Nummer ist unter https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html stets der aktuelle Stand der jeweiligen Rechtsnorm abrufbar
STM	Schnittstelle zwischen den nationalen Zugsicherungssystemen (Class B) und ETCS auf den damit ausgerüsteten Fahrzeugen

Fachautoren/örtlich zuständige Geschäftsführung

Fachautoren/örtlich zuständige Geschäftsführung BEV/DB Netz AG	
<p>Bundeseisenbahnvermögen c/o Deutsche Bahn AG, Büro des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Schwarzwaldallee 200, CH 4058 Basel</p> <p>DB Netz AG, RB Südwest, I.NB-SW-N-FBU, Wilhelmstrasse 1b, DE 79098 Freiburg (Brsg)</p>	

Verteiler

Verteiler BEV/DB Netz AG	
<p>DB Netz Zentrale Betriebsverfahren</p> <p>DB Netz RB Südwest Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement BZ Karlsruhe</p> <p>DB Netz Betrieb Freiburg</p> <p>Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SBB</p> <p>Bundesamt für Verkehr</p> <p>EVU, welche die o.g. Strecken im Netzzugang befahren</p>	

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neuausgabe	10.12.2017	keine	gez. Früh
2	Aktualisierung 01	13.12.2020	keine	gez. Früh

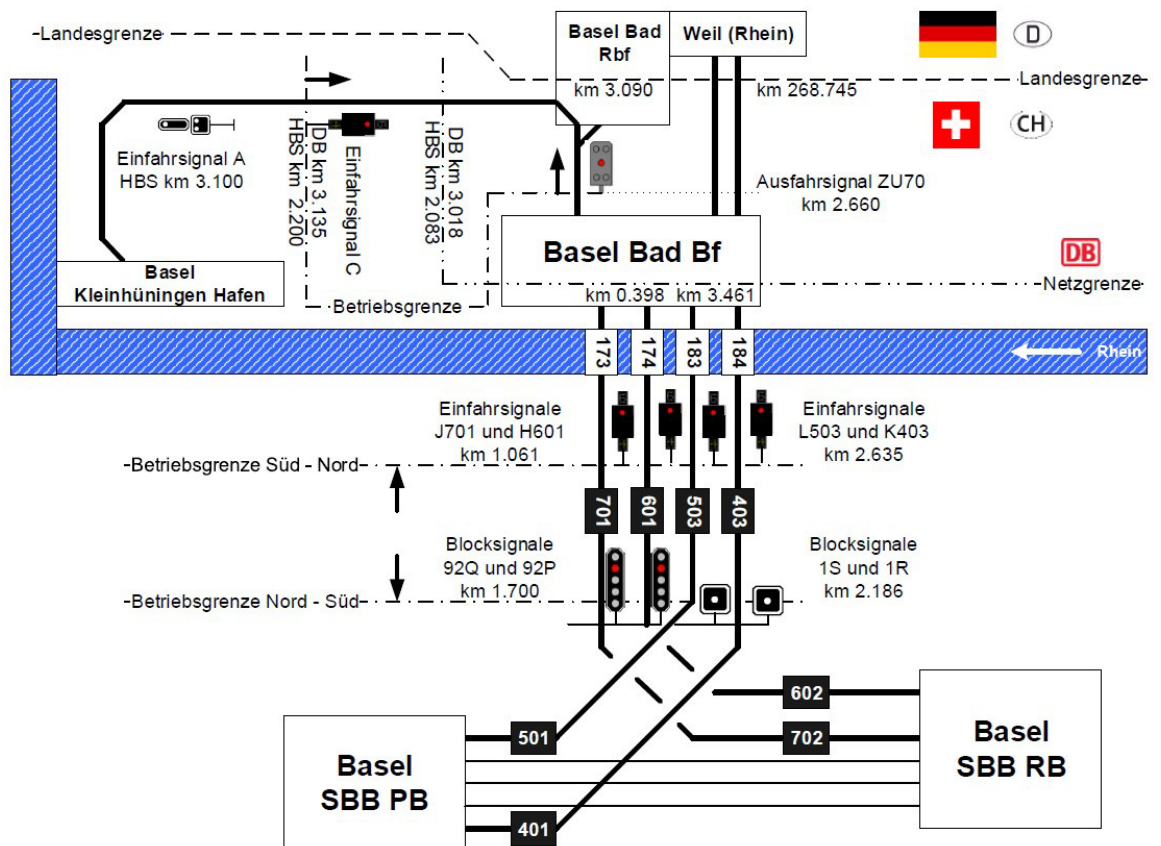
Art. 1 Anwendung des betrieblichen Regelwerks, Schnittstellen

1.1 Grundsatz:

Die Betriebsführung erfolgt auf der Infrastruktur der SBB I grundsätzlich nach dem Schweizer Regelwerk; auf der Infrastruktur des BEV grundsätzlich nach dem deutschen Regelwerk der DB Netz AG, sofern nachfolgend keine anderweitigen Regelungen bzw. Präzisierungen getroffen wurden. Schnittstelle zwischen den Infrastrukturen des BEV und der SBB I ist die in der Grafik unter Ziff. 1.2 eingezeichnete Netz- (=Infrastruktur-)grenze.

1.2 Bedeutung der Bedienungsgrenze des Stellwerks Bpf (Fdl Basel Bad Bf) hinsichtlich Abgrenzung der Anwendung des jeweiligen Schweizer bzw. des deutschen Regelwerks im Rahmen der Betriebsabwicklung (Betriebs- (=Regelwerks-)grenze):

Der Bedienbereich des Fdl Basel Bad Bf erstreckt sich über die Landeigentums- und Netzgrenze BEV/SBB I bis zu den Einfahrsignalen K403, L503, H601 und J701 auf Infrastruktur der SBB I. Aus diesem Grund gelten für die Abgrenzung der Anwendung des jeweils gültigen Schweizer bzw. deutschen Regelwerks, welches für die Betriebsabwicklung erforderlich ist, die nachfolgenden Regeln. In der nachfolgenden Grafik sind die massgebenden Schnittstellen bildlich dargestellt:



Nutzungsbestimmungen für die Betriebsdurchführung auf den Strecken Basel Bad Bf - Gellert – Basel SBB PB/RB sowie grenzbedingte Besonderheiten auf den angrenzenden Grenzbetriebsstrecken Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf, Auszug für EVU

a) Zugfahrten Richtung Nord → Süd:

Das deutsche Regelwerk gilt bis zu den SBB-Hauptsignalen 1R, 1S, 92P, 92Q, ab dort gilt das Schweizer Regelwerk

b) Zugfahrten Richtung Süd → Nord:

Das Schweizer Regelwerk gilt bis zu den DB-Einfahrtsignalen K403, L503, H601, J701, ab dort gilt das deutsche Regelwerk.

c) Rangierfahrten:

Innerhalb des Bf Basel Bad Bf sind alle Rangierfahrten – auch über die Sperrsignale Ls 173 II, 174 II, 183 II und 184 II hinaus bis zu den DB-Einfahrtsignalen K403, L503, H601 und J701 - nach dem deutschen Regelwerk durchzuführen.

Rangierbewegungen aus/in Richtung Basel SBB PB/RB bis/ab der DB-Einfahrtsignale K403, L503, H601 und J701 sind nach dem Schweizer Regelwerk durchzuführen. Die beteiligten Fdl erteilen die hierfür vorgesehenen Aufträge und Weisungen.

1.3 Übermittlung Befehle:

Für Bf Basel Bad Bf, Bf Basel Bad Rbf und Bf Weil (Rhein) und die Strecke Basel Bad Bf – Weil (Rhein) ist das Übermitteln der Befehle fernmündlich erlaubt. Wenn Lokführer der EVU nicht im Besitze von Befehlsvordrucken nach DB-Regelwerk sind, müssen sie gemäss FDV bzw. DB-Ril 408.2411 Abschn. 1 Abs. 3, Satz 2 den vollen Wortlaut des Befehls niederschreiben.

1.4 Signalisierung der Schutzstrecken auf den beiden Rheinbrücken:

Die beiden Schutzstrecken (Reisezuglinie neue Rheinbrücke in km 3,272, Güterzuglinie alte Rheinbrücke in km 0,588; Länge jeweils 5 m), sind gemäss Schweizer Regelwerk signalisiert und befinden sich innerhalb des Bedienbereichs des Fdl Basel Bad Bf. Die Schutzstrecken bilden gleichzeitig die Trennstellen zwischen den Fahrleitungsnetzen der SBB I und des BEV, diese sind immer spannungslos (keine Zuschaltmöglichkeit).

1.5 Regelwerksanwendung auf den angrenzenden Grenzbetriebsstrecken Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf:

Auf diesen Strecken gilt durchgehend das deutsche Regelwerk der DB Netz AG.

Art. 2 Trassenmanagement, Fahrplanunterlagen

2.1 Trassenmanagement:

Grundsätzlich ist jede ISB für das Trassenmanagement für den Regel-, Sonder- und ad hoc-Verkehr für ihren eigenen Betriebsführungsbereich zuständig. Für den Bereich der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet der ISB BEV erfolgt das Trassenmanagement auftragsweise durch die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, Karlsruhe.

Für den Bereich der SBB I erfolgt das Trassenmanagement auftragsweise durch die Trasse Schweiz AG (respektive eigenverantwortlich durch deren Nachfolgeorganisation, der Trassenvergabestelle).

Die Schnittstellen bzw. Zuständigkeiten hinsichtlich des Trassenmanagements sind wie folgt festgelegt:

- DB Netz AG: bis/ab Bf Basel Bad Bf aus/in Richtung Norden einschl. der Züge auf der Verbindung Basel Bad Rbf Gr A/C – Basel Bad Rbf Gr L – Basel Bad Bf
- SBB I: ab/bis Bf Basel Bad Bf in/aus Richtung Süden.

Somit ist der Schnittpunkt der Zuständigkeiten bzgl. Trassenmanagement stets der Bf Basel Bad Bf, Bahnsteigmitte.

Bei Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr (Personen- und Güterverkehr) ist zusätzlich das Dokument „Beiblatt zur Trassenanmeldung für Gelegenheitsverkehre Schweiz“ einzureichen (die e-Mailadressen der Empfangsstellen sind direkt auf dem Beiblatt verzeichnet). Dort hat das bestellende EVU zu erklären, ob es selbst oder ein kooperierendes EVU die EVU-Verantwortung auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet wahrnimmt. Voraussetzung hierfür ist die Berechtigung zum Netzzugang zu den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet. Weitergehende Informationen hierzu sind den „Allgemeinen Infrastruktur-Benützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ zu entnehmen, welche unter folgendem Link zur Verfügung gestellt werden:

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

Das Befahren der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet – auch im Transit – ohne Netzzugang Schweiz ist nicht zulässig.

2.2 Fahrplanerstellung.

Die Übergabe-/Übernahmezeiten aller in/aus Richtung Basel SBB PB/RB zu trassierenden Züge sind zwischen den beteiligten ISB abzustimmen, dabei ist auf eine konfliktfreie Gleisbelegung im Bf Basel Bad Bf zu achten. Bei Güterzügen ist ausserdem die ungehinderte Durchfahrt im Bf Basel Bad Bf fahrplantechnisch sicherzustellen.

Damit bereits bei der Trassenbestellung im ad hoc-Verkehr die entsprechenden Voraussetzungen hierfür geschaffen werden, ist das Verfahren „PreCheck“ zwingend anzuwenden.

2.3 Fahrplanunterlagen:

Jede ISB gibt die von ihr erstellten Fahrplanunterlagen in geeigneter Form an die beteiligten internen und externen Stellen heraus.

Die Fahrplanunterlagen haben neben den Fahrplanangaben das bestellende EVU einschliesslich jeweiliger Kundennummer bzw. Debitorencode sowie ggf. das SMS-EVU (durchführendes EVU, welches die Sicherheitsverantwortung für den Zug trägt) zu enthalten. Bei Zugnummernwechsel durchgehender Züge sind ausserdem jeweils die ankommende bzw. abgehende Zugnummer anzugeben. Bei EVU-Wechsel sind ausserdem übergebendes wie übernehmendes EVU anzugeben.

2.5 Aussergewöhnliche Transporte (aT) / Aussergewöhnliche Sendungen (aS):

Hinweis: Gem. DB-Regelwerk wird die Bezeichnung „Aussergewöhnliche Transporte“ (aT) verwendet; gem. SBB-Regelwerk die Bezeichnung „Aussergewöhnliche Sendungen“ (aS). Im Folgenden wird deshalb – je nach Bezug zum DB- bzw. SBB-Regelwerk - aT oder aS verwendet.

Aussergewöhnliche Transporte (aT) / Aussergewöhnliche Sendungen (aS) sind durch das jeweils verantwortliche EVU bei den beteiligten ISB gemäss Schnittstellenregelung unter Ziff. 2.1 rechtzeitig anzumelden. Die erteilten Genehmigungsnummern (aS der SBB I und BZA der DB Netz AG) sind bei grenzüberschreitenden Verkehren zwischen den kooperierenden EVU auszutauschen und von beiden EVU bei allen Trassenanmeldungen bei der SBB I und der DB Netz AG anzugeben. Die Beförderungsanordnung wird von beiden ISB erst veröffentlicht, wenn auf beiden Seiten die Trassenanmeldungen mit den Genehmigungsnummern eingegangen sind.

Werden bei der SBB I aS von/nach Basel-Kleinhüningen Hafen angemeldet, so ist das bestellende EVU darauf hinzuweisen, dass für die Prüfung des Streckenabschnitts der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet (einschl. Bf Basel Bad Bf und Bf Basel Bad Rbf Gr L) zusätzlich eine entsprechende aT-Anmeldung bei der DB Netz AG erforderlich ist. Die von der DB Netz AG erteilte BZA-Nummer sowie ggf. angeordnete Beförderungsbedingungen sind vom bestellenden EVU an die SBB I zur Aufnahme in die Fahrplanunterlagen bzw. Beförderungsanordnung zu übergeben.

Art. 3 Fahrdienst auf den Betriebsstellen, Beschreibung der Anlagen

3.1 Grundsatz:

Für die Abwicklung des Fahrdienstes auf den Strecken Basel Bad Bf – Basel SBB PB/RB gelten die Regeln für die Anwendung des betrieblichen Regelwerks gemäss Art. 1 mit den nachfolgenden Ergänzungen.

3.1.1 Bf Basel SBB PB:

I-30121 Knoten Basel

3.1.2 Bf Basel SBB RB:

I-30121 Knoten Basel

3.1.3 Bf Basel Bad Bf und angrenzende Grenzbetriebsstrecken Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf:

Die örtlichen Besonderheiten und Regeln für das Zugpersonal sind in den „Angaben zum Streckenbuch“ enthalten; ferner gelten die vorliegenden „Nutzungsbestimmungen für die Betriebsdurchführung auf den Strecken Basel Bad Bf - Gellert – Basel SBB PB/RB sowie grenzbedingte Besonderheiten auf den angrenzenden Grenzbetriebsstrecken Basel Bad Bf – Weil (Rhein)/Basel Bad Rbf, Auszug für EVU“.

3.2 Beschreibung der Anlage:

3.2.1 Strecke Basel Bad Bf – Basel SBB PB (Reisezuglinie):

Die Bahnhöfe Basel Bad Bf und Basel SBB PB sind über die beiden Streckengleise 403 und 503 miteinander verbunden. Die Bahnhofsgrenze Basel Bad Bf liegt in km 2,635 bei den Einfahrsignalen K403/L503. Es ist ein Streckenblock gem. SBB-Regelwerk vorhanden. Für beide Streckengleise ist in beide Richtungen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet. Die Benutzung der Streckengleise ergibt sich aus dem jeweils gültigen Fahrplanunterlagen. Innerhalb des Bahnhofs Basel Bad Bf besteht am Abzw. Gellert eine Überleitmöglichkeit zwischen Reisezug- und Güterzuglinie.

3.2.2 Strecke Basel Bad Bf – Basel SBB RB (Güterzuglinie):

Die Bahnhöfe Basel Bad Bf und Basel SBB RB sind über die beiden Streckengleise 601 und 701 miteinander verbunden. Die Bahnhofsgrenze Basel Bad Bf liegt in km 1,061 bei den Einfahrsignalen H601/J701. Es ist ein Streckenblock gem. SBB-Regelwerk vorhanden. Für beide Streckengleise ist in beide Richtungen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet. Die Benutzung der Streckengleise ergibt sich aus dem jeweils gültigen Fahrplanunterlagen; in der Regel findet Rechtsverkehr statt. Innerhalb des Bahnhofs Basel Bad Bf besteht am Abzw. Gellert eine Überleitmöglichkeit zwischen Reisezug- und Güterzuglinie.

Art. 4 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Zugfahrten

4.1 Verwendung der Zugschlussignale:

Zwischen Basel Bad Rbf/Weil (Rhein) bzw. Basel Bad Bf und Basel SBB PB/RB dürfen die Züge Zugschlussignale gemäss deutschem oder Schweizer Regelwerk führen

Züge aus Deutschland Richtung Schweiz ohne Halt in Basel SBB PB/RB oder Muttenz müssen spätestens ab Basel Bad Bf mit Zugschlussignalen gemäss Schweizer Regelwerk ausgerüstet sein.

Züge aus der Schweiz Richtung Deutschland ohne Halt in Basel Bad Bf, Basel Bad Rbf oder Weil (Rhein) müssen ab Basel SBB PB/RB oder Muttenz mit Zugschlussignalen gemäss deutschem Regelwerk ausgerüstet sein.

Verantwortlich für die entsprechende Ausrüstung der Züge ist das jeweilige EVU.

4.2 Bremsvorschriften:

Grundsätzlich liegt die Anwendung der Bremsvorschriften in der Verantwortung der EVU.

Für Züge und Rangierfahrten gelten die Bremsvorschriften nach Vorgabe der EVU unter Berücksichtigung der länderspezifischen bzw. infrastrukturseitigen Vorgaben.

4.3 Zuglänge:

Die maximale Zuglänge richtet sich grundsätzlich nach den gültigen deutschen bzw. Schweizer Regelwerken (Ril 408.2711 bzw. Fahrdienstvorschriften (FDV, R 300.5, Ziffer 3.72). Die spezifischen Vorgaben bzgl. Zuglängen (einschl. Triebfahrzeugen) für den Knoten Basel sind wie folgt:

- Reisezüge: 420 m
- Güterzüge transit: 700 m

Art. 5 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten

5.1 Fehlen der Rangierhalttafeln (Ra 10) an den Gleisen Richtung Basel SBB PB/RB:

An allen Gleisen Richtung Basel SBB PB/RB sind keine Rangierhalttafeln (Signal Ra 10 gemäss DB-Ril 301 „Signalbuch“) vorhanden. Rangierfahrten über die Sperrsignale Ls 173 II, 174 II, 183 II und 184 II hinaus in Richtung Basel SBB PB/RB sind gemäss Weisung des Fdl Bf Basel Bad Bf auszuführen.

Art. 6 Zusätzliche Angaben zur vorhandenen Infrastruktur und deren Nutzung

6.1 Zugbeeinflussung

6.1.1 Ausrüstung:

Die Strecken und Bahnhöfe im Knoten Basel sind wie folgt mit Zugbeeinflussung ausgerüstet:

- Strecken Weil (Rhein) - Basel Bad Bf – Basel SBB PB/RB, Strecke Weil (Rhein) – Basel Bad Rbf Gr A (nördliches Schlaufengleis), Verbindung Mitte Basel Bad Rbf Gr A – Weil (Rhein) und Verbindung Basel Bad Rbf Gr L – Basel Bad Bf:
PZB 90, EuroSIGNUM/EuroZUB, ETCS L1 LS (D) bzw. (CH)
- Bf Weil (Rhein):
PZB 90 vollständig; sowie
EuroSIGNUM/EuroZUB, ETCS L1 LS (D) nur teilweise
(siehe Angaben für das Streckenbuch, Strecke 2 bzw. La)
- Bf Basel Bad Rbf:
PZB 90 vollständig; sowie
EuroSIGNUM/EuroZUB, ETCS L1 LS (D) nur teilweise
(siehe Angaben für das Streckenbuch, Strecke 284 bzw. La)
- Bf Basel Bad Bf:
PZB 90, EuroSIGNUM/EuroZUB, ETCS L1 LS (D) bzw. (CH)
- Bf Basel SBB PB und Bf Basel SBB RB:
PZB 90 teilweise
EuroSIGNUM/EuroZUB und ETCS L1 LS (CH)

6.1.2 Wechsel der Zugbeeinflussung zwischen Basel Bad Bf und Basel SBB PB/RB:

Für Fahrzeuge mit ETCS Baseline (BL) 2 und für Fahrzeuge ohne ETCS wird kein automatischer Levelwechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt angeboten. Die Überwachung zwischen Basel SBB PB/RB und Basel Bad Bf erfolgt durch PZB 90 oder EuroSIGNUM/EuroZUB. Der Levelwechsel erfolgt bei Bedarf manuell in Basel SBB PB/RB oder Basel Bad Bf.

Für Fahrzeuge mit ETCS BL3 aber ohne PZB 90 als STM findet kein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt, die Überwachung zwischen Basel SBB PB/RB und Basel Bad Bf erfolgt durch ETCS L1 LS (D) bzw. (CH).

Für Fahrzeuge mit ETCS BL3 und PZB 90 als STM findet ein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt:

- Zugfahrten Nord-Süd: Die Überwachung erfolgt bis zur Levelgrenze mit LNTC PZB 90, auf der Levelgrenze wechselt die Überwachung zu ETCS L1 LS (CH)
- Zugfahrten Süd-Nord: Die Überwachung erfolgt bis zur Levelgrenze mit ETCS L1 LS (CH), auf der Levelgrenze wechselt die Überwachung zu LNTC PZB 90

Bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 und PZB 90, welche bereits mit ETCS L1 LS die Levelgrenze passieren bzw. bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 aber ohne PZB 90 als STM werden an den Levelgrenzen nur die jeweiligen National Values (NV) übertragen.

Die Levelgrenzen sind wie folgt angeordnet:

a) Richtung Nord > Süd:

Bei der Netzgrenze (Reisezuglinie km 3,470, Güterzuglinie km 0,435)

b) Richtung Süd > Nord:

Reisezuglinie km 1,755 (Gleis 403) bzw. km 1,762 (Gleis 503)

Güterzuglinie km 1,850 (Gleise 601 und 701)

6.1.3 Nutzungsvorgaben für die Anwendung der Schweizer Zugbeeinflussungssysteme EuroSIGNUM/EuroZUB (P44) im Betriebsführungsbereich der DB-Ril 408 auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und den anschliessenden Grenzbetriebsstrecken der DB Netz AG:

6.1.3.1 Ausgangslage:

Im Knoten Basel/Weil (Rhein) sowie auf der Strecke Erzingen (Baden) - Singen (Htw) und im Bf Konstanz (deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet sowie anschliessende Grenzbetriebsstrecken der DB Netz AG in Deutschland) wird im Rahmen der ETCS-Migration zu ETCS L1 LS (D) im gleichen Perimeter auch EuroSIGNUM/EuroZUB (übertragen durch P44) in Betrieb genommen.

Hierdurch ergibt sich die Besonderheit, dass im o.g. Streckenbereich mit Euro-SIGNUM/EuroZUB künftig ein Zugbeeinflussungssystem gem. Schweizer Regelwerk im Betriebsführungsbereich des DB-Regelwerks (DB-Ril 408, Fahrdienstvorschrift) als zusätzliches System (neben PZB 90 und ETCS L1 LS (D)) infrastrukturseitig zur Verfügung steht und zur Nutzung durch die netzzugangsberechtigten EVU angeboten wird.

Um die Nutzung von EuroSIGNUM/EuroZUB im Betriebsführungsbereich des DB-Regelwerks zu ermöglichen, sind seitens der verantwortlichen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und DB Netz AG die erforderlichen Nutzungsvorgaben und die diesbezüglichen besonderen Regeln zu erstellen und den EVU bekannt zu geben. Dies erfolgt mit den nachfolgend getroffenen Festlegungen.

Diejenigen EVU, welche unter eigener Verantwortung Zug- und Rangierfahrten im o.g. Streckenbereich unter Nutzung von EuroSIGNUM/EuroZUB durchführen, haben die nachfolgenden Regeln in die entsprechenden Betriebsregelwerke zu übernehmen und ihren betroffenen Personalen zur verbindlichen Anwendung bekannt zu geben.

6.1.3.2 Grundsätze:

Das Schweizer Regelwerk bzgl. Bedienung und Anwendung von Euro-SIGNUM/EuroZUB auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen sowie die Behandlung von Störungen gilt sinngemäss grundsätzlich auch im Betriebsführungsbereich des DB-Regelwerks auf denjenigen Strecken, auf welchen EuroSIGNUM/EuroZUB infrastrukturseitig vorhanden ist und auf welchen Fahrzeugen zugführend unter Nutzung dieser Sicherheitseinrichtungen verkehren. Desweiteren sind bei der Nutzung dieser Sicherheitseinrichtungen im o.g. Streckenbereich die ergänzenden Regeln unter Ziff. 6.1.3.3 zu beachten.

EuroSIGNUM/EuroZUB (P44) wird als "spezielle Schweizer Bauform" der Punktförmigen Zugbeeinflussung PZB verstanden. Somit gelten diejenigen Regeln des DB-Regelwerks (insbes. der Ril 408), welche die PZB betreffen, sinngemäss auch für EuroSIGNUM/EuroZUB (P44).

6.1.3.3 Ergänzende Regeln zur Nutzung von EuroSIGNUM/EuroZUB (P44) im Betriebsführungsbereich des DB-Regelwerks:

Bedienung der Manövertaste:

In Betriebsart „Rangieren“ ist die Manövertaste zu bedienen, wenn an einem hochstehenden Lichtsperrsignal (Ls) mit ständig wirksamer Balise vorbeizufahren ist.

In Betriebsart „Zug“ ist die Manövertaste zu bedienen, wenn bei Signal Zs 1 (Ersatzsignal), Zs 7 (Vorsichtssignal) oder Zs 8 (Gegengleisfahrt-Ersatzsignal) gem. DB-Ril 301 an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeizufahren ist.

Hinweis: Gem. Ril 408.4814 Abschn. 3 Abs. 1 b) darf die Geschwindigkeit beim Rangieren – vorbehaltlich anderslautender örtlicher Regelungen – maximal 25 km/h betragen.

Bedienung des Freigabeschalters:

Durch die Bedienung des Freigabeschalters ist die Befreiung aus einer Bremskurve vorzunehmen, wenn nach Vorbeifahrt an einem "Warnung" zeigenden Signal ein Zug nach Halt in einem Bahnhof abfahren soll und der Triebfahrzeugführer die Fahrtstellung des folgenden Hauptsignals erkannt hat.

Behandlung von Störungen:

Bei Störungen der EuroSIGNUM/EuroZUB-Einrichtungen (einschl. durch diese verursachte Zwangsbremssungen) sowie unzulässigen Vorbeifahrten an Haltsignalen sind die Regeln in Modul 408.2651 und 408.2531 für PZB sinngemäss anzuwenden.

Bei Störungen der EuroSIGNUM/EuroZUB-Fahrzeugeinrichtungen ist, sofern vorhanden und betrieblich möglich bzw. zulässig, auf ein alternatives Zugbeeinflussungssystem, welches kompatibel zur Streckeninfrastruktur sein muss, umzuschalten.

Bei Ausfall der EuroSIGNUM/EuroZUB-Fahrzeugeinrichtungen auf dem führenden Fahrzeug sind die Regeln in Modul 408.2651 Abschn. 2 für PZB sinngemäss anzuwenden.

6.2 Zug- und Rangierfunk

6.2.1 Ausrüstung:

Die Strecken und Bahnhöfe im Knoten Basel sind wie folgt mit digitalem Zugfunk GSM-R ausgerüstet:

- Strecke Weil (Rhein) - Basel Bad Bf,
Strecke Weil (Rhein) – Basel Bad Rbf Gr A (nördliches Schlaufengleis),
Verbindung Mitte Basel Bad Rbf Gr A – Weil (Rhein) und
Verbindung Basel Bad Rbf Gr L – Basel Bad Bf:
GSM-R (D)
- Strecke Basel Bad Bf – Basel SBB PB/RB:
GSM-R (D) bzw. (CH)
- Bf Basel Bad Bf, Basel Bad Rbf und Weil (Rhein):
GSM-R (D);
beim Rangieren in der Betriebsart „Rangieren im Zugfunk“ im Kommunikationsverfahren „Rangieren ohne Rangierfunkgruppen“
- Bf Basel SBB PB und Bf Basel SBB RB:
GSM-R (CH)

6.2.2 Umschaltung von GSM-R (D) auf GSM-R (CH) und umgekehrt zwischen Basel Bad Bf und Basel SBB PB/RB:

Die Umschaltunkte zwischen Basel Bad Bf und Basel SBB PB/RB sind wie folgt festgelegt:

- Richtung Nord → Süd nach Basel SBB PB/RB:
Nach den Weichen 194/195, km 2,679 (Reisezuglinie), Oberleitungsmast 48-50 bzw. km 1,171 (Güterzuglinie), Oberleitungsmast 48-50
- Richtung Süd → Nord von Basel SBB PB (Reisezuglinie):
Nach dem Signertunnel, km 2,035, Oberleitungsmast 95/96
- Richtung Süd → Nord von Basel SBB RB (Güterzuglinie):
Vor der Überführung der Reisezuglinie, km 1,815, Oberleitungsmast 100/101

Die Umschaltstellen sind örtlich durch Umschalttafeln gekennzeichnet.

6.3 Oberleitung:

Grundsätzlich sind Strecken- und Bahnhofsgleise im Bereich der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und der DB Netz AG mit Oberleitung deutscher Bauform (für Schleifstückbreite 1'950 mm) ausgerüstet.

Im Knoten Basel sind jedoch folgende Strecken und Bahnhöfe mit Oberleitung für das Befahren mit Stromabnehmern Schweizer Bauart (Schleifstückbreite 1'450 mm) ausgerüstet:

- Strecke Weil (Rhein) – Basel Bad Bf:
nur das Gleis Weil (Rhein) > Basel Bad Bf (in Richtung und Gegenrichtung)
- Strecke Basel Bad Bf – Basel SBB PB/RB,
Verbindung Mitte Basel Bad Rbf Gr A – Weil (Rhein) und
Verbindung Basel Bad Rbf Gr A – Basel Bad Rbf Gr L – Basel Bad Bf
- Bf Weil (Rhein):
siehe Angaben für das Streckenbuch, Strecke 2 bzw. La
- Bf Basel Bad Rbf:
siehe Angaben für das Streckenbuch, Strecke 284 bzw. La
- Bf Basel Bad Bf:
alle Haupt- und Nebengleise ausser Gleise 76, 84, 85, 86, 89, 90, 100, 118 und 121.

6.4 Radlastcheckpoint (RLC):

In Gleis 701 Basel Bad Bf – Basel SBB RB (km 1.580) ist ein Radlastcheckpoint installiert. Alarmer werden an den Fdl BZ Mitte, Fdl Basel SBB RB und an das Interventionszentrum Zugkontrollenrichtungen Erstfeld übermittelt.

Art. 7 Netzzugang, Fahrzeug- und Personaleinsatz

7.1 Grundsatz Netzzugang:

Für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet gilt ausnahmslos das Schweizer Netzzugangsrecht. Alle Informationen hierzu (insbesondere bzgl. Sicherheitsbescheinigung, Netzzugangsbewilligung und Netzzugangsvereinbarung) sind unter folgendem Link abrufbar:

http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

Grundlagendokumente dort sind die „Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ sowie der „Leistungskatalog“.

7.2 Fahrzeugeinsatz:

Grundsätzlich benötigen Fahrzeuge beim Einsatz auf Schweizer Staatsgebiet eine Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Beim ausschliesslichen Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet sowie auf zu den Fahrzeugen kompatiblen Gleisen im Gemeinschaftsbahnhof Schaffhausen anerkennt das BAV deutsche Abnahmen bzw. Inbetriebnahmegenehmigungen und stellt keine eigenen Betriebsbewilligungen aus.

Weitere Informationen zum Fahrzeugeinsatz sind den „Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ unter dem o.g. Link zu entnehmen.

7.3 Personaleinsatz:

Informationen zum Personaleinsatz auf Schweizer Staatsgebiet sind den „Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ unter dem o.g. Link zu entnehmen.

Art. 8 vorübergehende Langsamfahrstellen

8.1 Planbare Langsamfahrstellen:

Planbare Langsamfahrstellen werden von beiden ISB jeweils gemäss ihren Prozessen den EVU bekannt gegeben.

Langsamfahrstellen und sonstige Besonderheiten, welche vollständig nördlich der Standorte der DB-Einfahrsignale K403/L503/H601/J701 (also innerhalb des Bahnhofs Basel Bad Bf) liegen, müssen nur in der La der DB Netz AG bekannt gegeben werden.

8.2 Kurzfristige Anordnungen von Langsamfahrstellen (z.B. dringende Arbeiten oder technische Mängel):

Bei kurzfristig angeordneten Langsamfahrstellen erfolgt die Verständigung der Züge gemäss deutschem bzw. Schweizer Regelwerk durch schriftliche Befehle.

8.3 Regeln für die Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen, die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung und die Verständigung der EVU:

Grundsätzlich gilt, dass vorübergehende Langsamfahrstellen – sofern nach dem jeweiligen Regelwerk erforderlich - stets sowohl mit Zugbeeinflussung PZB 90 als auch mit ETCS L1 LS bzw. EuroSIGNUM/EuroZUB auszurüsten sind. Dabei müssen die Standorte der Ankündigungssignale so gewählt werden, dass die an den Ankündigungssignalen übertragenen Balisentelegramme und die sich daraus ergebenden Bremskurven so abgefahren werden können, dass die ETCS NV-Übergänge D/CH bzw. CH/D keinesfalls überschritten werden.

Als Grundsatz gilt ausserdem, dass fahrtrichtungsbezogen stets die gesamte Langsamfahrstelle (Ankündigung, Anfang und Ende) durchgehend nach einem Regelwerk (DB oder SBB) zu signalisieren ist; unabhängig von der örtlichen Lage bzw. der Betriebsgrenze.

Art. 9 Notfallmanagement

9.1 Zuständigkeiten:

Für die Abgrenzung der Zuständigkeiten bei der Durchführung des Notfallmanagements ist die Betriebsgrenze (Standorte der Einfahrtsignale K403, L503, H601 und J701 Bf Basel Bad Bf) massgebend:

- DB Netz AG: Zuständigkeit innerhalb des Bf Basel Bad Bf bis zu den Standorten der o.g. Einfahrtsignale
- SBB I: Zuständigkeit ab den Standorten der o.g. Einfahrtsignale Richtung Basel SBB PB/RB

9.2 anzuwendendes Regelwerk:

Für die Durchführung des Notfallmanagements im Zuständigkeitsbereich der DB Netz AG sind in der Zusammenarbeit mit den EVU die Module der DB-Ril 423.1xxx bzw. 423.8xxx zu beachten. In den Zusätzen Z99 zu den Modulen der DB-Ril 423.1xxx bzw. 423.8xxx sind die schweizspezifischen Besonderheiten bzgl. Anwendung der Module der DB-Ril 423.1xxx bzw. 423.8xxx auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet enthalten. Diese Zusätze sind unter folgendem Link abrufbar:

http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

Art. 10 Strecken Basel Bad Bf – Riehen – Staatsgrenze (- Lörrach – Zell i.W.) und Basel Bad Bf – Staatsgrenze (- Grenzach - Konstanz)

Die DB-Strecken

- 4400 Basel Bad Bf – Lörrach – Zell i.W. bis km 4,314 (BAV-Strecke 525) und
- 4000 Basel Bad Bf – Grenzach - Konstanz bis km 273,233 (BAV-Strecke 521.2)
liegen auf Schweizer Staatsgebiet und zählen ebenfalls zu den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, welche durchgehend gemäss deutschem Regelwerk ausgerüstet sind und betrieben werden. Der Netzzugang zu den auf Schweizer Staatsgebiet liegenden Streckenanteilen richtet sich ebenfalls nach dem Schweizer Netzzugangsrecht und den „Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“. Weitere Informationen hierzu sind unter folgendem Link abrufbar:

http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

Diese Strecken unterliegen ansonsten jedoch nicht dem örtlichen Geltungsbereich dieser Richtlinie.