

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Nutzungsbestimmungen für die Betriebsdurchführung auf der Strecke Basel Bad Rbf - Basel-Kleinhüningen Hafen, Auszug für EVU</b>	<b>302.5005 Seite 1</b>

## 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 der Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen**

**-Auszug für EVU-**

## **Anhang 5 zum Vertrag über den Eisenbahninfrastrukturanschluss der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) Hafenbahn Schweiz AG (HBS) und Bundeseisenbahnvermögen (BEV) in Basel (nachfolgend Infrastrukturanschlussvertrag)**

gültig ab 28.04.2024

### **Vertragsgrundlage**

Basierend auf dem Infrastrukturanschlussvertrag, gültig ab 09.12.2018 sowie dessen Anhang 3 "Anweisung über die Betriebsführung auf der Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen", Stand 28.04.2024, werden seitens der Deutschen Bahn AG in Abstimmung mit der HBS die nachfolgenden Regeln für EVU für das Befahren der Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen in den vorliegenden Nutzungsbestimmungen verbindlich festgeschrieben.

### **Vorbemerkungen**

keine

## Inhaltsverzeichnis

Glossar

Fachautoren/Örtlich zuständige Geschäftsführung, Verteiler, Bekanntgaben

- Art. 1 Anwendung des betrieblichen Regelwerks, Schnittstellen, Zuständigkeitsregelungen für das ESTW Basel Bad Rbf
- 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

---

## Glossar

BAB	betriebliche Anordnung Bau (HBS und 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	Betriebs- und Bauanweisung (DB)
Betriebsgrenze	Grenze für die Regelwerksanwendung DB/HBS
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
Bf	Bahnhof im betrieblichen Sinn (innerhalb der Einfahrtsignale)
BL	Baseline (ETCS-Spezifikation gem, TSI ZZS)
BZA	Betrieb Zugförderung aussergewöhnlich (Genehmigungsnummer der DB InfraGO für aussergewöhnliche Transporte)
BZ Mitte	Betriebszentrale Mitte in Olten der SBB I
BZ	Betriebszentrale Karlsruhe der DB InfraGO AG
ESTW	Elektronisches Stellwerk
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 (R I-30111 und R I-30121)
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Railway (Zugfunk)
HBS	Hafenbahn Schweiz AG (HBS AG)
I-FUB-BF-RME	SBB AG Infrastruktur Fahrplan und Betrieb Betriebsführung Region Mitte
I-FUB-BF- BVI	SBB AG Infrastruktur Fahrplan und Betrieb 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 der HBS und des BEV
R	Reglement (SBB)
I.NB-SW-N-FBU	DB InfraGO, Betrieb Netz 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 <a href="https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html">https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html</a> stets der aktuelle Stand der jeweiligen Rechtsnorm abrufbar
STM	Schnittstelle zwischen den nationalen Zugsicherungssystemen (Class B) und ETCS auf den damit ausgerüsteten Fahrzeugen
Stw	Stellwerk

## Fachautoren/örtlich zuständige Geschäftsführung

<b>örtlich zuständige Geschäftsführung BEV/DB InfraGO AG</b>	<b>Fachautor DB InfraGO AG</b>
<p>Bundeseisenbahnvermögen c/o Deutsche Bahn AG, Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Schwarzwaldallee 200, CH 4058 Basel</p> <p>DB InfraGO AG, Betrieb Netz Freiburg, I.NB-SW-N-FBU, Bismarckallee 7-13, DE 79098 Freiburg (BrsG)</p>	<p>DB InfraGO AG, I.IBB 34 Adam Riese-Strasse 11-13 DE 60327 Frankfurt (Main)</p>

## Verteiler

<b>Verteiler BEV/DB InfraGO AG/Externe</b>	
<p><b>DB InfraGO AG, Zentrale:</b> I.NBN Johannes Weber I.IBB 34 Marvin Christ</p> <p><b>DB InfraGO AG, Region Südwest:</b> I.NA-CH Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement BZ Karlsruhe</p> <p><b>DB InfraGO AG, Betrieb Netz Freiburg DB InfraGO AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Freiburg</b></p> <p><b>Bundeseisenbahnvermögen (BEV)</b> Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet Dienststelle Süd, Aussenstelle Stuttgart</p> <p><b>Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Verkehr mit der HBS</b></p> <p><b>Bundesamt für Verkehr</b></p> <p><b>EVU, welche die o.g. Strecken im Netzzugang befahren</b></p>	

## Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neuausgabe	09.12.2018	keine	gez. Früh
2	Aktualisierung 01	13.12.2020	keine	gez. Früh
3	Aktualisierung 02	11.12.2022	keine	gez. Früh
4	Aktualisierung 03	28.04.2024	keine	gez. Früh

**Art. 1 Anwendung des betrieblichen Regelwerks, Schnittstellen, Zuständigkeitsregelungen für das ESTW Basel Bad Rbf**

1.1 Grundsatz:

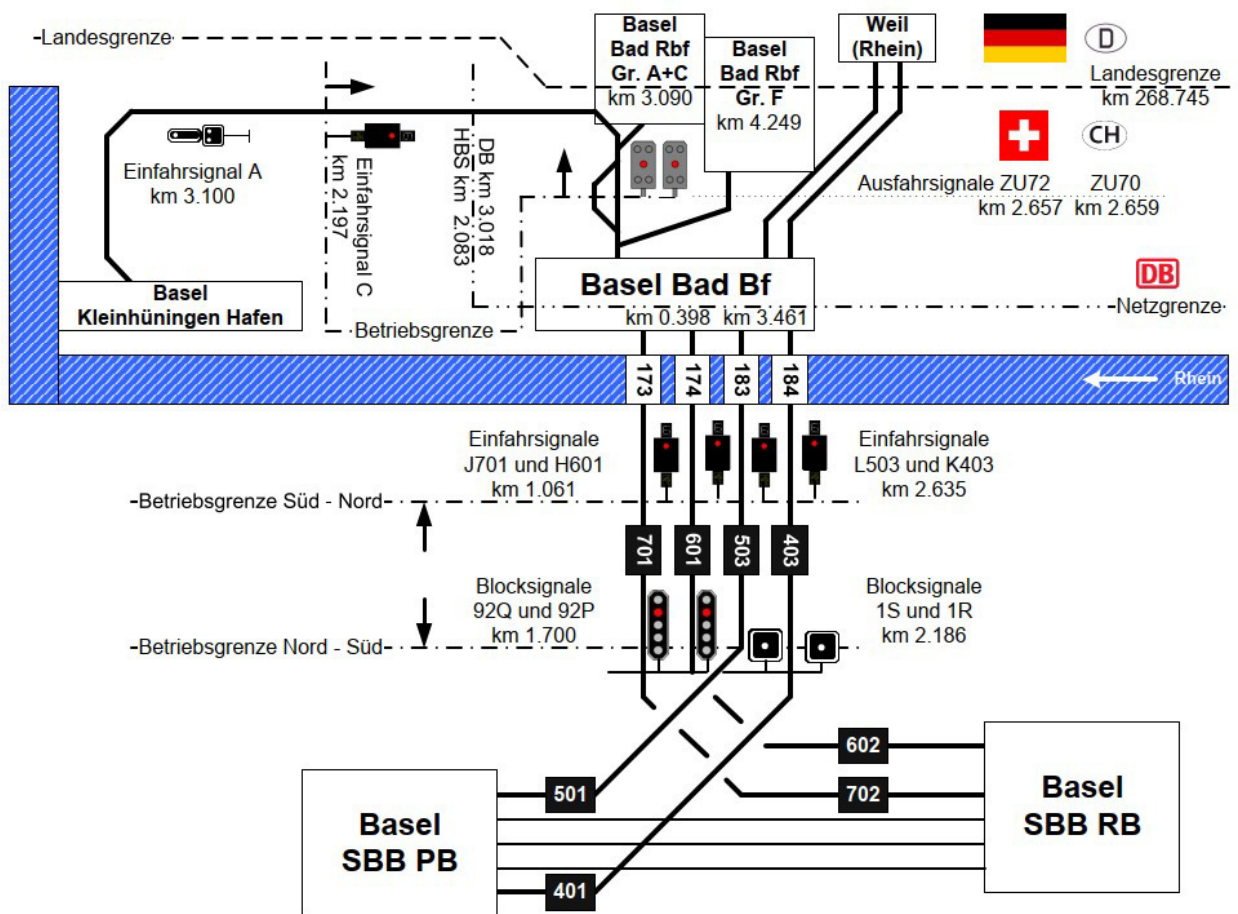
Die Betriebsführung einschliesslich Bedienung der Stellwerksanlagen erfolgt auf der Infrastruktur der HBS grundsätzlich nach dem Schweizer Regelwerk; auf der Infrastruktur des BEV grundsätzlich nach dem deutschen Regelwerk der DB InfraGO AG, sofern nachfolgend keine anderweitigen Regelungen bzw. Präzisierungen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

Die durchgehende Betriebsführung nach dem deutschen Regelwerk der DB InfraGO AG erstreckt sich auch auf die angrenzenden Betriebsstellen Bf Basel Bad Bf und Bf Basel Bad Rbf Gr A, B, C und F.

Analoge Nutzungsbestimmungen für die Strecken Basel Bad Bf – Basel-SBB PB/RB sind der Ril 302.5004 zu entnehmen.

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

Der Bedienbereich des Fdl des ESTW Basel Bad Rbf erstreckt sich über die Landeigentums- und Netzgrenze BEV/HBS bis zum Einfahrsignal C auf Infrastruktur der HBS. 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:



a) Züge Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen:

Das deutsche Regelwerk gilt bis zu den DB-Ausfahrtsignalen ZU70/ZU72 des Bf Basel Bad Rbf, ab dort gilt das Schweizer Regelwerk

b) Züge Richtung Basel Bad Rbf:

Das Schweizer Regelwerk gilt bis zum DB-Einfahrsignal C des Bf Basel Bad Rbf, ab dort gilt das deutsche Regelwerk.

c) Rangierfahrten:

Innerhalb des Bf Basel Bad Rbf sind alle Rangierfahrten – auch auf dem Streckengleis Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen bis zum Signal Ra 10 (Rangierhalttafel) in DB-km 2,892 - nach dem deutschen Regelwerk durchzuführen.

Rangierfahrten über das Signal Ra 10 in DB-km 2,892 hinaus, insbesondere Rangierbewegungen auf die Strecke, sowie Rangierbewegungen von Basel-Kleinhüningen Hafen kommend auf die Strecke, werden nach dem Schweizer Regelwerk durchgeführt.

Die beteiligten Fdl erteilen die hierfür vorgesehenen Aufträge und Weisungen.

Weitere Angaben zur Durchführung von Rangierfahrten siehe Art. 5.



1.3 Übermittlung Befehle:

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

1.4 Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen:

Für die Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen an den Infrastrukturschnittstellen sind die besonderen Regeln gem. Ziff. 8.3 zu beachten.

## **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 Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet der ISB BEV erfolgt das Trassenmanagement auftragsweise durch die DB InfraGO AG, Region Südwest, Karlsruhe.

Für den Bereich der HBS erfolgt das Trassenmanagement durch die Schweizerische Trassenvergabestelle.

Abweichend vom o.g. Grundsatz ist die Schweizerische Trassenvergabestelle für das durchgehende Trassenmanagement der Züge von/nach Basel-Kleinhüningen Hafen zuständig.

Die Trassenabrechnung und das Inkasso der fälligen Beträge ggü. den bestellenden EVU erfolgt jedoch stets gem. den Zuständigkeiten in Abs (1).

2.2 Standards der qualifizierten Trassenanmeldung:

Die Standards bzgl. einer qualifizierten Trassenanmeldung für durchgehende Züge von/nach Basel-Kleinhüningen Hafen gibt die HBS in ihrem Network Statement vor.

2.3 Fahrplanerstellung.

Jeder Zug, der die Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen befährt, muss einen gültigen Fahrplan besitzen. Die Fahrzeiten aller in/aus Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen zu trassierenden Züge sind zwischen den beteiligten ISB für die Betriebsstellen Bf Basel Bad Bf und Bf Basel Bad Rbf Gr L abzustimmen; dabei ist auf eine konfliktfreie Gleisbelegung im Bf Basel Bad Bf und Bf Basel Bad Rbf Gr L zu achten. Seitens der beiden ISB ist ausserdem die ungehinderte Durchfahrt im Bf Basel Bad Bf und Bf Basel Bad Rbf Gr L fahrplantechnisch sicherzustellen.

#### 2.4 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 das SMS-EVU (durchführendes EVU, welches die Sicherheitsverantwortung für den Zug trägt) zu enthalten. 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.

Werden für die Strecke von/nach Basel-Kleinhüningen Hafen aS angemeldet, so hat das bestellende EVU die Prüfung des Streckenabschnitts der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet (Bf Basel Bad Rbf und Bf Basel Bad Rbf Gr L) zusätzlich durch eine entsprechende aT-Anmeldung bei der DB InfraGO AG zu beantragen. Die von der DB InfraGO AG erteilte BZA-Nummer sowie ggf. angeordnete Beförderungsbedingungen sind vom bestellenden EVU an die SBB I bzw. die Schweizerische Trassenvergabestelle 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 der Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen gelten die Regeln für die Anwendung des betrieblichen Regelwerks gemäss Art. 1 mit den nachfolgenden Ergänzungen.

##### 3.1.1 Bf 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 der Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen, Auszug für EVU“.

##### 3.1.2 Bf Basel-Kleinhüningen Hafen:

I-30121 Knoten Basel und örtliche Betriebsvorschriften

#### 3.2 Beschreibung der Anlagen:

Die beiden Bahnhöfe Basel Bad Rbf und Basel-Kleinhüningen Hafen sind über das Streckengleis 562 miteinander verbunden. Das Streckengleis wird begrenzt durch das DB-Einfahrsignal C des Bf Basel Bad Rbf und das HBS-Einfahrsignal A des Bf Basel-Kleinhüningen Hafen. Als Streckenblock ist ein achszählerunterstützter Relaisblock gem. DB-Regelwerk vorhanden.

## **Art. 4 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Zugfahrten**

### 4.1 Verwendung der Zugschlussignale:

Zwischen Basel-Kleinhüningen Hafen und Basel SBB PB/RB dürfen die Züge Zugschlussignale gemäss deutschem oder Schweizer Regelwerk führen. Verantwortlich für die Zugschlussignale ist das jeweilige EVU.

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

### 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 Zuglänge (einschl. Triebfahrzeugen) im Regelbetrieb für die Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen beträgt 530 m. Grössere Zuglängen sind in Absprache mit dem Fdl Basel-Kleinhüningen Hafen möglich.

### 4.4 Umleiten von Zügen:

Sofern aufgrund von Störungen, Gleissperrungen o.ä. kein durchgehender Zugverkehr Basel-Kleinhüningen Hafen – Basel Bad Rbf – Basel Bad Bf möglich ist, ist eine Umleitung ab Basel Bad Rbf Gr L über Basel Bad Rbf Gr C/A und Weil (Rhein) nach Basel Bad Bf (und Gegenrichtung) nur nach vorgängiger Abstimmung mit den Grenzbehörden zulässig.

## **Art. 5 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten**

### 5.1 Rangierfahrten über das Signal Ra 10 hinaus sowie Rangierbewegungen auf die Strecke:

Für Rangierfahrten über das Signal Ra 10 in DB-km 2,892 hinaus sowie Rangierbewegungen auf die Strecke dürfen die Regeln der Ril 408 nicht angewendet werden; es gilt das Schweizer Regelwerk. Der Fdl des ESTW Basel Bad Rbf erteilt die erforderlichen Aufträge und Weisungen.

Für Rangierfahrten über das Signal Ra 10 in DB-km 2,892 hinaus sowie Rangierbewegungen auf die Strecke können sowohl Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer mit Schleifstückbreiten von 1'950 mm (Regelbauform DB) als auch solche mit Schleifstückbreiten von 1'450 mm (Regelbauform SBB) eingesetzt werden.

## **Art. 6 Zusätzliche Angaben zur vorhandenen Infrastruktur und deren Nutzung**

### 6.1 Zugbeeinflussung

#### 6.1.1 Ausrüstung:

Die Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen und die Bahnhöfe Basel Bad Rbf sowie Basel-Kleinhüningen Hafen sind wie folgt mit Zugbeeinflussung ausgerüstet:

- Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen:  
PZB 90, EuroSIGNUM/EuroZUB, ETCS L1 LS (D) bzw. (CH)  
vollständig
- Bf Basel Bad Rbf:  
PZB 90, EuroSIGNUM/EuroZUB und ETCS L1 LS (D)  
vollständig
- Bf Basel-Kleinhüningen Hafen:  
PZB 90, EuroSIGNUM/EuroZUB, ETCS L1 LS (CH)  
vollständig

#### 6.1.2 Wechsel der Zugbeeinflussung zwischen Basel Bad Rbf und Basel-Kleinhüningen Hafen:

Der Wechsel der Zugbeeinflussung erfolgt wie folgt:

Für Fahrzeuge mit ETCS Baseline (BL) 2 und für Fahrzeuge ohne ETCS wird kein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt angeboten. Die Überwachung zwischen Basel Bad Rbf und Basel-Kleinhüningen Hafen erfolgt durchgehend durch PZB 90 oder EuroSIGNUM/EuroZUB. Der Levelwechsel erfolgt bei Bedarf manuell im Stillstand.

Für Fahrzeuge mit ETCS BL3 und ohne PZB 90 als STM findet kein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt, die Überwachung zwischen Basel Bad Rbf und Basel-Kleinhüningen Hafen erfolgt durchgehend durch ETCS L1 LS (D) bzw. (CH).

Für Fahrzeuge mit ETCS BL3 und PZB 90 als STM findet in Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen ein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt; die Überwachung erfolgt bis zur Levelgrenze mit LNTC PZB 90, auf der Levelgrenze wechselt die Überwachung zu ETCS L1 LS (CH).

Für Fahrzeuge mit ETCS BL3 und PZB 90 als STM findet in Richtung Basel Bad Rbf kein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt, die Überwachung erfolgt durchgehend mit ETCS L1 LS (CH) bzw. (D). Es findet somit nur in Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen ein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt, in die andere Richtung werden nur die National Values (NV) (D) übergeben.

Bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 und PZB 90, welche bereits mit ETCS L1 LS die Levelgrenze passieren bzw. bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 und ohne PZB 90 als STM findet kein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt. Es werden lediglich die jeweiligen NV (CH) bzw. (D) an den NV-Übergabepunkten übergeben.

Die Levelgrenze Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen ist wie folgt angeordnet:  
DB-km 2,992/HBS-km 2,057 (zwischen Weiche 568 und ESig C der  
Gegenrichtung)

Der Übergabepunkt für die NV (CH) Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen ist wie  
folgt angeordnet:  
HBS-km 2,618 (vor dem Einfahrersignal A\*562)

Der Übergabepunkt für die NV (D) Richtung Basel Bad Rbf ist wie folgt  
angeordnet:  
HBS-km 2,619 (vor dem Einfahrersignal Vc)

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 InfraGO 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 InfraGO 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  
EuroSIGNUM/EuroZUB 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  
InfraGO 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 EuroSIGNUM/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 Zwangsbremungen) 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 Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen und die Bahnhöfe Basel Bad Rbf sowie Basel-Kleinhüningen Hafen sind wie folgt mit digitalem Zugfunk GSM-R ausgerüstet:

- Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen:  
GSM-R (CH)
- Bf Basel Bad Rbf:  
GSM-R (D);  
beim Rangieren in der Betriebsart „Rangieren im Zugfunk“ im Kommunikationsverfahren „Rangieren in Rangierfunkgruppen“
- Bf Basel-Kleinhüningen Hafen:  
GSM-R (CH)

### 6.2.2 Umschaltung von GSM-R (D) auf GSM-R (CH) und umgekehrt zwischen Basel Bad Rbf und Basel-Kleinhüningen Hafen:

Die Umschaltpunkte zwischen Basel Bad Rbf und Basel-Kleinhüningen Hafen sind wie folgt festgelegt:

- Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen:  
Nach dem ESig C der Gegenrichtung in HBS-Km 2,202; Oberleitungsmast 1
- Richtung Basel Bad Rbf:  
Nach dem ESig A der Gegenrichtung in HBS-Km 2,925; Oberleitungsmast 27

Die Umschaltstellen sind örtlich durch Umschalttafeln gekennzeichnet.

## 6.3 Oberleitung:

Die Strecke Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen einschliesslich des Bf Basel-Kleinhüningen Hafen ist mit Oberleitung der SBB-Bauform ausgerüstet, welche allerdings das Befahren mit Stromabnehmern mit Schleifstückbreiten von 1'450 mm sowie 1'950 mm (Regelbauform SBB und Regelbauform DB) zulässt.

## **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:

[https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken\\_in\\_der\\_schweiz-11156934](https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934)

Grundlegendokumente 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.

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 mit ETCS bzw. EuroSIGNUM/EuroZUB auszurüsten sind (je nach Lage ggf. auch PZB 90). 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.



Bzgl. der Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen auf den Strecken Basel SBB PB / Basel SBB RB – Basel Bad Bf – Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen gilt folgendes:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss FDV oder gemäss DB-Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben.
- Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig: Ist das Anfangssignal im Bereich zwischen den Einfahrsignalen K403/L503 (Personenlinie, km 2.635) bzw. H601/J701 (Güterlinie, km 1.061) des Bf Basel Bad Bf und dem Einfahrsignal 96C (HBS-km 2.197/DB-km 3.132) des Bf Basel Bad Rbf aufzustellen, so wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss DB-Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss FDV.

## **Art. 9 Notfallmanagement**

### 9.1 Zuständigkeiten:

Für die Abgrenzung der Zuständigkeiten bei der Durchführung des Notfallmanagements ist die Betriebsgrenze (Standort des Einfahrsignals C Bf Basel Bad Rbf) massgebend:

- DB InfraGO AG: Zuständigkeit innerhalb des Bf Basel Bad Rbf bis zum Standort des o.g. Einfahrsignals
- HBS: Zuständigkeit ab dem Standort des o.g. Einfahrsignales Richtung Basel-Kleinhüningen Hafen

### 9.2 anzuwendendes Regelwerk:

Für die Durchführung des Notfallmanagements im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO 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:

[https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken\\_in\\_der\\_schweiz-11156934](https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934)