

**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 13.12.2025

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 14.12.2025, 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 Einfahrtsignale)
BZA	Betrieb Zugförderung aussergewöhnlich (Genehmigungsnummer der DB InfraGo <u>InfraGO</u> AG für aussergewöhnliche Transporte)
BZ Mitte	Betriebszentrale Mitte in Olten der SBB I
BZ	Betriebszentrale Karlsruhe der DB InfraGo <u>InfraGO</u> 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
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Railway (Zugfunk)
I-FUB-BF-RME	SBB AG – Infrastruktur – Fahrplan und Betrieb – Betriebsführung Region Mitte
I-FUB-BF-BVI	SBB AG – Infrastruktur – Fahrplan und Betrieb – Betriebsführung – Betriebsvorschriften Infrastruktur
ISB	Infrastrukturbetreiberin
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (DB)
LB ISB	CH I-30002 Lokale Bestimmungen Infrastrukturbetreiber (ersetzt I-30121)
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
I.NB-SW-N-FBU	DB-InfraGo AG, Betrieb Netz Freiburg (Brsg)

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

PZB 90	Bauform der Punktförmigen Zugbeeinflussung (DB) mit Bremskurvenüberwachung
RB ISB IOP	CH I-30001 Regelbuch Infrastrukturbetreiber Interoperabel (ersetzt FDV und I 30111)
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
<u>Tf</u>	<u>Triebfahrzeugführer</u>
SV	System Version
<u>V.IW-SW-N-FBU-B</u>	<u>DB InfraGO AG, Fahrweg Betrieb Netz Freiburg (BrsG)</u>

Fachautoren/örtlich zuständige Geschäftsführung

örtlich zuständige Geschäftsführung BEV/DB InfraGoInfraGO AG	Fachautor DB InfraGoInfraGO AG
Bundeseisenbahnvermögen c/o Deutsche Bahn AG, Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Schwarzwaldallee 200, CH 4058 Basel DB InfraGoInfraGOe AG, Fahrtweg Betrieb Netz Freiburg, V.IWI-NB-SW-N-FBU-B, Bismarckallee 117-13, DE 79098 Freiburg (Brsg)	DB InfraGoInfraGO AG, V.IWI-NB 34 Adam Riese-Strasse 11-13 DE 60327 Frankfurt (Main)

Verteiler

Verteiler BEV/DB InfraGoInfraGO AG/Externe	
DB InfraGoInfraGOe AG, Zentrale: V.IWF 6-I-BN Johannes Weber V.IWBI-NB 34 Marvin Christ DB InfraGoInfraGOe AG, Region Südwest: V.IWI-NA-CH Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement BetriebsmanagementBZ Karlsruhe DB InfraGoInfraGOe AG, Fahrtweg Betrieb Netz Freiburg DB InfraGoInfraGO AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Freiburg Bundeseisenbahnvermögen (BEV) Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet Dienststelle Süd, Aussenstelle Stuttgart Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SBB Bundesamt für Verkehr EVU, welche die o.g. Strecken im Netzzugang befahren	

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
3	Aktualisierung 02	11.12.2022	keine	gez. Früh
4	Aktualisierung 03	28.04.2024	keine	gez. Früh
5	Aktualisierung 04	14.12.2025	keine	gez. Früh
6	Aktualisierung 05	13.12.2026	keine	gez. Früh

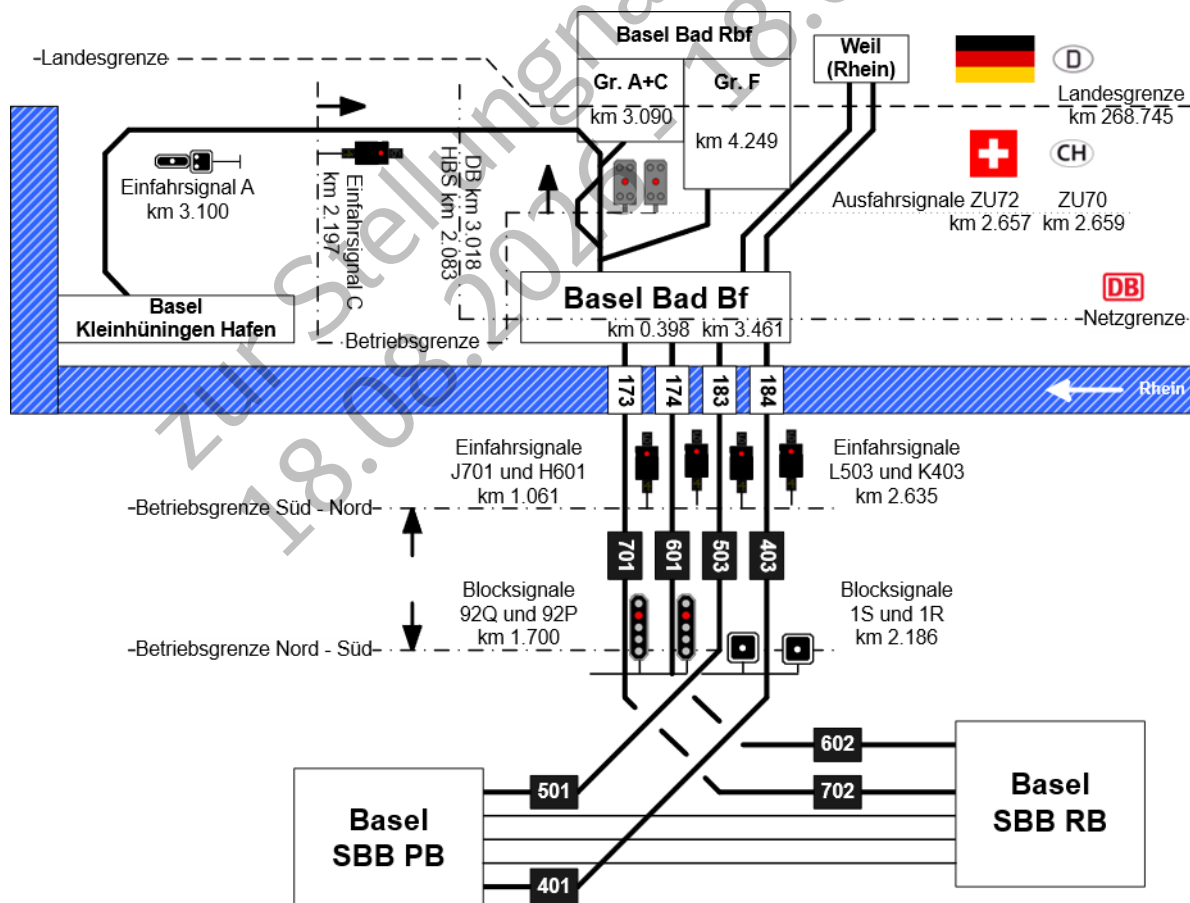
Art. 1 Anwendung des betrieblichen Regelwerks, Schnittstellen

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 ~~InfraG~~InfraGO 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:

Abweichend vom Regelprozess „Digitaler Befehl“ gem. Ril 408.0412/408.2412 gilt für die nachfolgend genannten Strecken die folgende Regelung:

Auf den Strecken Basel Bad Bf – Basel SBB PB (Personenlinie) und Basel Bad Bf – Basel SBB RB (Güterlinie) verständigt sich der Fdl Basel Bad Bf vor der Erteilung eines Befehls mit dem betroffenen Tf, ob die Anwendung des Verfahrens „Digitaler Befehl“ möglich ist. Dies hängt insbes. vom Standort des Zuges sowie der GSM-R-Einbuchung (deutsches oder Schweizer Netz; die Anwendung des Verfahrens „Digitaler Befehl“ setzt die Einbuchung im deutschen Netz voraus) ab. Bestätigt der Tf, dass die Anwendung des Verfahrens „Digitaler Befehl“ möglich ist, so erfolgt die Befehlsübermittlung gem. Modul 408.2412. Ist die Anwendung des Verfahrens „Digitaler Befehl“ nicht möglich, erfolgt die Befehlsübermittlung gem. Modul 408.2411 über den Papiervordruck 408.2411V01.

Mit dieser Regelung sollen an den Infrastrukturschnittstellen und in den GSM-R-Umschaltbereichen Verzögerungen durch eventuell nicht erfolgte/nicht mögliche Übertragungen des Zugriffscodes und/oder der Digitalen Befehle vermieden werden.

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, sofern für die Befehlsübermittlung die Rückfallebene „Befehl in Papierform“ gem. Ril 408.0411/408.2411 angewandt wird. Wenn Lokführer der EVU nicht im Besitze von Befehlsvordrucken 408.0411V01 bzw. 408.2411V01 gem. deutschem Regelwerk sind, muss der Wortlaut des Vordrucks angewandt werden.

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 [InfraGoIn-fraGO](#) AG.

1.6 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 Strecken auf Schweizer Gebiet der ISB BEV erfolgt das Trassenmanagement auftragsweise durch die DB ~~InfraGo~~InfraGO AG, Region Südwest, Karlsruhe.

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

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

- DB ~~InfraGo~~InfraGO 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
- Schweizerische Trassenvergabestelle: 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 (Personen- und Güterverkehr) ist zusätzlich das Dokument „Beiblatt zur Trassenanmeldung“ 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://www.dbinfrago.com/web/schienenetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

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

Bei Zügen, die im Bereich der Grenzbetriebsstrecke mit mehr als 10 Stunden Verspätung verkehren, kann die Netzleitung Schweiz eine Abbestellung und Neuordnung verlangen. Bei Zügen, die im Bereich der Grenzbetriebsstrecke mit mehr als 20 Stunden Verspätung verkehren, muss auf der Grundlage einer erneuten Trassenanmeldung ein neuer Fahrplan erstellt werden.

2.2 Standards der qualifizierten Trassenanmeldung, Grundsatz:

Die Standards bzgl. einer qualifizierten Trassenanmeldung bei der Schweizerischen Trassenvergabestelle bzw. SBB I gibt das Network Statement der SBB vor.

Die Standards bzgl. einer qualifizierten Trassenanmeldung bei der DB ~~InfraGo~~InfraGO AG ergeben sich aus den «Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen der ISB BEV» (Ziff. 6.2) und dem hierfür zugrunde liegenden netzzugangsrelevanten Regelwerk der DB ~~InfraGo~~InfraGO AG.

2.2.1 Besonderheiten bei der qualifizierten Trassenanmeldung im ad hoc-Verkehr bei der DB ~~InfraGo~~InfraGO AG:

Vor der Trassenzuweisung durch die DB ~~InfraGo~~InfraGO AG hat ein EVU eine kommerzielle Abstimmung mit seinem ab/bis Basel Bad Bf verantwortlichen Partner-EVU vorzunehmen. Es ist eine harmonisierte Trassenanmeldung an die DB ~~InfraGo~~InfraGO AG zu übergeben, und zwar bzgl.

- Nutzung einer internationalen Zug-Nummer,
- eindeutiger Benennung des ab/bis Basel Bad Bf verantwortlichen zugelassenen Partner-EVU
- Zugcharakteristik (Wagenzuglänge, Wagenzuggewicht, Höchstgeschwindigkeit, Traktion/ Baureihe, KV, Genehmigungsnummer/n für außergewöhnliche Transporte),
- Verkehrszeitregelung,
- Laufweg,
- eindeutiger Benennung der zu befahrenden Grenzbahnhöfe und der Grenzbetriebsstrecke,
- Start- und Zielbahnhöfen im jeweiligen Land
- eindeutiger Angabe der benötigten Haltezeit und des entsprechenden Haltegrundes (z.B. Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, usw.) an den Grenzbahnhöfen,
Hinweis: Im Bf Basel Bad Bf sind mangels dafür ausgelegter Infrastruktur Halte oder Abstellungen von Güterzügen für Personalwechsel, wagentechnische Untersuchungen und dergleichen nicht möglich. Zollaufenthalte sind im Bf Basel Bad Bf nur nach vorgängiger Absprache zulässig. Voraussetzungen hierfür sind die Verfügbarkeit entsprechender Gleise und die seitens des EVU zuvor getroffenen Absprachen/Vorbereitungen mit den Grenzbehörden, um eine rasche Zollbehandlung zu ermöglichen.
- eindeutiger Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

2.3 Zugnummernvergabe:

Die Vorgaben gemäss UIC-Kodex 419-1/419-2 (analytische Nummerierung der internationalen Reisezüge/Güterzüge) sind anzuwenden und einzuhalten.

Bei internationalen Zügen sind international abgestimmte, durchgehende Zugnummern zu verwenden, um Zugnummernwechsel im Bf Basel Bad Bf zu vermeiden.

Die Vergabe der internationalen Zug-Nummer erfolgt für Züge aus Deutschland in Richtung Schweiz durch die DB ~~InfraGo~~ **InfraGO** AG in Karlsruhe, Abteilung Unterjähriger Fahrplan: ta-suedwest@deutschebahn.com (jedoch ohne internationaler Güterverkehr im Jahresfahrplan; siehe Folgeabsatz)

Die Vergabe der internationalen Zug-Nummer erfolgt für Züge aus der Schweiz in Richtung Deutschland durch die SBB Infrastruktur

a) Jahresfahrplan:

- internationaler Güterverkehr: kapazitaetsnutzung@sbb.ch (auch für Züge aus Deutschland Richtung Schweiz gem. UIC-Kodex 419-2)
- internationaler Fernreisezugverkehr: kapazitaetsnutzung@sbb.ch
- internationaler Regionalreisezugverkehr: km-jahresplanung.mitte@sbb.ch

b) ad hoc-Fahrplan:

- internationaler Reise- und Güterverkehr: km-tagesplanung.mitte@sbb.ch

2.4 Fahrplanerstellung.

Jeder Zug, der eine Grenzbetriebsstrecke befährt, muss einen gültigen Fahrplan besitzen. 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.

2.5 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, sofern dieses vom bestellenden EVU abweicht) 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.

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

Hinweis: Gem. deutschem Regelwerk wird die Bezeichnung „Aussergewöhnliche Transporte“ (aT) verwendet; gem. Schweizer Regelwerk die Bezeichnung „Aussergewöhnliche Sendungen“ (aS). Im Folgenden wird deshalb – je nach Bezug zum deutschen- bzw. Schweizer 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 [InfraGoInfraGO](#) AG) sind bei grenzüberschreitenden Verkehren zwischen den kooperierenden EVU auszutauschen und von beiden EVU bei allen Trassenanmeldungen bei der SBB I bzw. der Schweizerischen Trassenvergabestelle und der DB [InfraGoInfraGO](#) 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 [InfraGoInfraGO](#) AG erforderlich ist. Die von der DB [InfraGoInfraGO](#) 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 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:

CH I-30002 Knoten Basel

3.1.2 Bf Basel SBB RB:

CH I-30002 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. Schweizer 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. Schweizer 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 Zugnummernwechsel in Basel Bad Bf bei Güterzügen im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz Richtung Deutschland

Lokführer von Güterzügen, die ab Basel Bad Bf mit einer anderen Zugnummer weiter verkehren, teilen dem Grenzkordinator Basel der DB **InfraGO** AG (GSM-R D-Netz 76019402 / GSM-R CH-Netz 900 049 76019402) spätestens bei der Durchfahrt/Abfahrt in Basel SBB RB die weiterführende Zugnummer mit.

4.2 Zuglänge:

Die maximale Zuglänge richtet sich grundsätzlich nach den gültigen deutschen bzw. Schweizer Regelwerken (Ril 408.2711 bzw. CH I-30001 (300.5, Zif. 3.7.2/3.7.3)). Die spezifischen Vorgaben bzgl. Zuglängen (einschl. Triebfahrzeugen) für den Knoten Basel sind wie folgt:

- Reisezüge: 420 m
- Güterzüge transit: 700 m
- nachrichtlich: Güterzüge von/nach Basel-Kleinhüningen Hafen: 530 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 FdI 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 und SV1.0 als höchste unterstützte System Version (SV1-Fahrzeuge) und für Fahrzeuge ohne ETCS wird kein automatischer WLe-
velwechsel 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 Wechsel des ZugbeeinflussungssystemsLevelwechsel erfolgt bei Bedarf manuell in Basel SBB PB/RB oder Basel Bad Bf.

Für Fahrzeuge mit ETCS und SV2.0 und höher als höchste unterstützte System Version (SV2- und SV3-Fahrzeuge) 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 und SV2.0 und höher als höchste unterstützte System Version (SV2- und SV3-Fahrzeuge) mit 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 SV2- und SV3-Fahrzeugen mit PZB als STM, die in Basel Bad Bf bzw. Basel Bad Rbf mit ETCS L1 LS (D) aufstarten, findet in Fahrrichtung Schweiz kein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt statt; die Überwachung erfolgt durch ETCS L1 LS (D) bzw. (CH). Bei SV2- und SV3-Fahrzeugen mit PZB 90 als STM, welche bereits mit ETCS L1 LS die Levelgrenze passieren bzw. bei SV2- und SV3-Fahrzeugen 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:

Im Bereich der Netzgrenze auf der Reisezuglinie im Gleis 183/184 bei km 3,487, auf der Güterzuglinie Gleis 173/174 km 0,435

b) Richtung Süd > Nord:

Reisezuglinie km 1,750 (Gleise 403 und 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 ~~InfraGo~~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~~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 Euro-SIGNUM/EuroZUB ein Zugbeeinflussungssystem gem. Schweizer Regelwerk im Betriebsführungsbereich des deutschen 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 deutschen Regelwerks zu ermöglichen, sind seitens der verantwortlichen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und DB ~~InfraGe~~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 Euro-SIGNUM/EuroZUB auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen sowie die Behandlung von Störungen gilt sinngemäss grundsätzlich auch im Betriebsführungsbereich des deutschen Regelwerks auf denjenigen Strecken, auf welchen Euro-SIGNUM/EuroZUB infrastrukturseitig vorhanden ist und auf welchen Fahrzeugen zuführend 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 deutschen 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 deutschen 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.

6.2.3 Einsatz von Fahrzeugen mit GSM-R-Bordgeräten:

Auf den nachfolgend abschliessend aufgeführten deutschen Streckenabschnitten und deutschen Grenzbahnhöfen der Grenzbetriebsstrecken Schweiz – Deutschland ist als Ausnahme von den dort gültigen „Technischen Netzzugangsbedingungen“ der DB ~~InfraGo~~ InfraGO AG (TNB) der Einsatz zugführender Fahrzeuge zugelassen, welche entgegen der Anforderung der TNB Kapitel C.5.2 und C.6.2 nicht über eine Ausrüstung mit störfesten GSM-R-Fahrzeuggeräten gem. ETSI-Spezifikation TS 102 933 V2.1.1, mindestens jedoch in der Version 1.3.1. (2014) oder neuer, verfügen:

Strecke Weil (Rhein) - Staatsgrenze Weil (Rhein) VzG-Strecke 4000
Strecke Staatsgrenze Thayngen – Singen (Htw) VzG-Strecke 4000
Bf Basel Bad Rbf
Bf Weil (Rhein)
Bf Erzingen (Baden)
Bf Singen (Htw) und
Bf Konstanz

Diese Ausnahme gilt ab 11.12.2022 bis auf weiteres, jedoch längstens bis zu demjenigen Zeitpunkt, zu welchem aufgrund der Schweizer Vorgaben dort ebenfalls störfeste Geräte gem. der o.g. Spezifikation eingesetzt werden müssen und damit auch in der Schweiz ein Netzzugangskriterium bilden. Die Vorgaben bzgl. Umrüstung von GSM-R-Fahrzeuggeräten im Rahmen der Schweizer Migrationsstrategien bzgl. FRMCS und ERTMS bzw. die Verpflichtung zum Einsatz störfester Geräte bei Neufahrzeugen oder Neuzulassungen umgebauter Fahrzeuge gem. TSI 2016/919 i.V.m. EIRENE SRS16 / FRS 8 aus dem Jahr 2016 oder neuer bleiben hiervon unberührt.

Eine vorzeitige Beendigung dieser Ausnahme aus wichtigem Grund (hier insbes. beim Auftreten erhöhter betrieblicher Risiken oder derzeit noch nicht bekannter betrieblich-technischer Schwierigkeiten) bleibt – unter entsprechend rechtzeitiger Ankündigung – vorbehalten.

6.3 Oberleitung:

Grundsätzlich sind Strecken- und Bahnhofsgleise im Bereich der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und der DB ~~InfraGo~~ **InfraGO** 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 (nutzbar 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
- Verbindung Weil (Rhein) – Basel Bad Rbf Gr F – 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 FdI BZ Mitte, FdI 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:

https://www.dbinfrago.com/web/schienenetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

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/Inbetriebnahmegenehmigungen bzw. Vehicle Authorisation der ERA mit Gültigkeit für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland 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 ~~InfraGo~~ InfraGO 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.

Bzgl. der Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen zwischen 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 Schweizer oder gemäss deutschem 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 deutschem Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.

Art. 9 Notfallmanagement

9.1 Zuständigkeiten:

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

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

9.2 anzuwendendes Regelwerk:

Für die Durchführung des Notfallmanagements im Zuständigkeitsbereich der DB ~~InfraGo~~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/schienenetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

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:

https://www.dbinfrago.com/web/schienenetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

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