

Version gültig ab	6-0 13.12.2020	Vertraulichkeitsklassifikation Eigner Betroffene Prozesse verfügbare Sprachen	intern I-FUB - DE
Betroffene Divisionen Spezifische Empfänger / Verteiler Ersatz für Zuordnung Hauptgruppe BVI	Infrastruktur I-FUB-BF-ROT, I-FUB-BF-NL-BVI, IT-System UNO (xiunod@sbb.ch) V5-0 I-50081, Referenzhandbuch Version 2-0 A		

Handbuch Betrieb Siggenthal-Würenlingen

Inhalt

Änderungsverzeichnis	4
1. Allgemeines über die Sicherungsanlage	5
1.1. Ortsstellwerk	5
1.2. Fernsteuerung.....	5
1.2.1. Fernsteuerung ILTIS	5
1.2.2. ILTIS-Bilder	5
1.2.3. Lupenbild «SIG» für allgemeine Bedienungen/Bedienmöglichkeiten.....	5
1.2.4. Rückfallebene	5
2. Gleise und Weichen.....	6
2.1. Gleislängen für Zugfahrten	6
2.1.1. Fahrrichtung Döttingen - Turgi	6
2.1.2. Fahrrichtung Turgi - Döttingen	6
2.1.3. Nutzbare Gleislänge für Wendezüge	7
2.2. Gleislängen für Rangierfahrten	7
2.3. Perronlängen und –höhen	8
2.4. Gleisfreimeldeeinrichtungen (GFM)	8
2.5. Weichen / Kreuzungen mit verlängerten GFM	8
2.6. Gemeinsamer GFM-Abschnitt für Weiche und Entgleisungsvorrichtung EV bzw. für verschränkte Weichen	8
3. Gleis- und Weichensperren	9
4. Rangierfahrstrassen.....	10
4.1. Vorzugsfahrstrassen	10
4.2. Erweiterter Flankenschutz	10
4.3. Restfahrstrassenauflösung bei Rückfahrt	10
4.4. Spezialitäten Rangierfahrstrassen	11
5. Zugfahrstrassen.....	12
5.1. Vorzugsfahrstrassen	12
5.2. Umweg-Zugfahrstrassen.....	12
5.3. Startpunktbedingungen.....	12
5.4. Betriebsauflösung nach erfolgter Zugfahrt	13
5.5. Besondere Verschlüsse	14
5.5.1. Fahrstrassenausschlüsse mangels Durchrutschwege	14
5.5.2. Erweiterte Kontrolle der GFM bei Zugfahrten	14
5.6. Erweiterter Flankenschutz	14
5.7. Besetzte Einfahrten.....	15
5.8. Überfüllverhinderung auf Stellwerkebene	15
5.9. Notauflösezeit.....	15
5.10. Ausgeschlossene Zugfahrstrasse	15
5.11. Fahrbegriff-Tiefhaltung bei zu kurzer Bremswegdistanz	16
6. Signale	17
6.1. Hilfssignale	17
6.2. Signale mit Dunkelschaltung.....	17
6.2.1. Rangierzonen	17
6.3. Rangiersignale	17

7.	Schnittstellen Stellwerk	18
7.1.	Streckenblock	18
7.1.1.	Vorhandene Streckenblockarten.....	18
8.	Bahnübergangsanlagen	19
8.1.	Überwachte Bahnübergangsanlagen.....	19
9.	Warnanlagen	20
10.	Fahrleitung	21
10.1.	Nutzbare Länge zwischen Zwergsignal und Streckentrennung	21
10.2.	Gleise ohne Stromabnehmersenksignale	21
11.	Automatik und Fernsteuereinrichtungen	22
11.1.	Zuglenkung	22
11.1.1.	Leittechnik-Vorzugsfahrstrassen.....	22
11.1.2.	Überfüllverhinderung auf Leittechnik Ebene	22
11.1.3.	Fahrwege der ZL starr	22
11.1.4.	Parallele Gleisgruppe (gleiche geografische Lage).....	23
12.	Zusätzliche Informationen	24
12.1.	Sicherungsanlage	24
12.1.1.	Funkgleismelder.....	24
12.2.	Weichenheizung	24
12.3.	Kundeninformation.....	24
12.3.1.	Optische Kundeninformation.....	24
12.4.	Weitere Einrichtungen.....	24
12.4.1.	Beleuchtungssteuerung	24
12.4.2.	Eingleisstelle	24
12.4.3.	Weitere örtliche Besonderheiten.....	25

Änderungsverzeichnis

Version	Kapitel	Änderung
6-0	11.1.3	ZL starr neu in schematischen Übersichtsplänen ersichtlich.
5-0	1.2.4 2.1 Alle	ILTIS N-R / AP@RIR Ergänzungen Gleislängen Alle Links neu auf Sharepoint neues Layout
4-0	Alle 1.2.4 12.1.1	Neuausgabe Referenzhandbuch 2-0 ILTIS N-R IBN Funkgleismelder
3-2	11.1.5	
3-1	2.3 2.4 2.5 2.6 12.3.1	
3-0		Neuausgabe, IBN Stellwerk
2-0		
1-0		Neuausgabe

1. Allgemeines über die Sicherungsanlage

1.1. Ortsstellwerk

Das Stellwerk Siggenthal-Würenlingen umfasst folgende Betriebspunkte und Anlageteile:

- Bahnhof Siggenthal-Würenlingen (SIG) + (SIIN)
- Würenlingen Zwischenlager (WUZW)
- Stellwerk-Typ: Alcatel Typ ELEKTRA 2 (eStwA)

1.2. Fernsteuerung

1.2.1. Fernsteuerung ILTIS

Die Sicherungsanlage kann über das Leitsystem ILTIS (Zelle Schaffhausen ZSH) ferngesteuert werden.

Mögliche Betriebszustände:

- Parallelbetrieb PB

1.2.2. ILTIS-Bilder

Für Siggenthal-Würenlingen sind zwei Bilder vorhanden:

- Übersichtsbild «O_LIMMAT_Aaretal» für Überwachungs- und Dispositionsaufgaben

1.2.3. Lupenbild «SIG» für allgemeine Bedienungen/Bedienmöglichkeiten

Mit ILTIS sind sämtliche Bedienungen möglich.

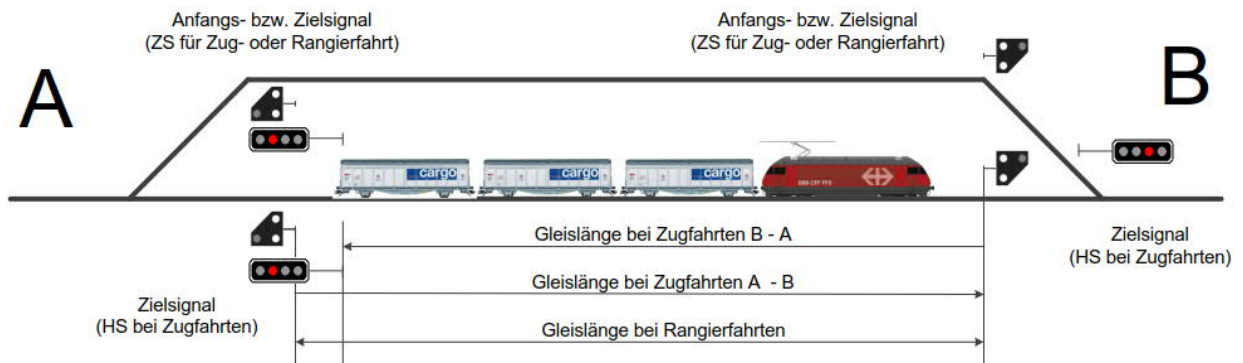
1.2.4. Rückfallebene

Es gibt folgende Rückfallebenen:

- AP@RIR
- ILTIS N-R

2. Gleise und Weichen

Ist ein Signal mit ETCS-Balisen ausgerüstet, können sich diese bis zu 5m vor dem Signalstandort befinden.



2.1. Gleislängen für Zugfahrten

2.1.1. Fahrrichtung Döttingen - Turgi

Gleis	Zielsignal (Hauptsignal)	Anfangssignal (Zwergsignal)	Länge in Meter
151	D151	151A	284
151-1	D151	1A	460
1	F1	1A	118
1-311	F1	311A	321
152	D152	152A	138
152-162	D152	162A	257
152-162-2	D152	2A	412
153	D153	153A	115
153-3	D153	3A	329

2.1.2. Fahrrichtung Turgi - Döttingen

Gleis	Zielsignal (Hauptsignal)	Anfangssignal (Zwergsignal)	Länge in Meter
311	H311	311B	105
311-1	H311	1B	281
311-1-151	H311	151B	658
311-2	H311	2B	303
311-2-162	H311	162B	427
311-2-152	H311	152B	615
151	E151	151B	273
2	G2	2B	100
2-162	G2	162B	223
2-162-152	G2	152B	412
162	E162	162B	37

Gleis	Zielsignal (Hauptsignal)	Anfangssignal (Zwergsignal)	Länge in Meter
162-152	E162	152B	225
3	G3	3B	141
3-153	G3	153B	329

2.1.3. Nutzbare Gleislänge für Wendezüge

Gleis	Zielsignal (Hauptsignal)	Anfangssignal (Hauptsignal)	Länge in Meter
151	D151	E151	239
311-1	F1	H311	281
162-152	E162	D152	225

2.2. Gleislängen für Rangierfahrten

Gleis	Zielsignal (Zwergsignal)	Anfangssignal (Zwergsignal)	Länge in Meter
1	1A	1B	118
2	2A	2B	100
3	3A	3B	146
4	4A	SZ W174	62
150	150B	Prellbock	163
151	151A	151B	319
152	152A	152B	138
162-152	162A	152B	257
153	153A	153B	120
3-153	3A	153B	335
154-164	154B	164A	162
162	162A	162B	69
2-162	2A	162B	223
2-162-152	2A	152B	412
141	141A	141B	62
141-131	141A	Rangier-Haltesignal	451
131	131A	Rangier-Haltesignal	389
311	311A	311B	145
312	312B	Prellbock	229
461	461A	Prellbock	32
471	W111	W103	71
472	W111	W103	71
481	W111	Gleisende	37
391	ES L935	391B	128

2.3. Perronlängen und –höhen

Diese sind im [Bahnhofportal](#) ersichtlich.

2.4. Gleisfreimeldeeinrichtungen (GFM)

Diese sind auf dem [SA-Plan](#) ersichtlich.

2.5. Weichen / Kreuzungen mit verlängerten GFM

Diese sind auf dem [SA-Plan](#) oder auf dem CL-F Verzeichnis lange Weichenschenkel ersichtlich.

2.6. Gemeinsamer GFM-Abschnitt für Weiche und Entgleisungsvorrichtung EV bzw. für verschränkte Weichen

Bei folgenden Weichen ist die zugehörige EV bzw. verschränkte Weiche auf dem gleichen GFM-Abschnitt gebaut:

Weiche	EV bzw. verschränkte Weiche
1	EV 21
4	EV 22
10	EV 23
11	EV 24

Bei belegt angezeigter Weiche mit Stellung nach dem Zweig ohne EV bzw. verschränkter Weiche, muss die zugehörige EV bzw. verschränkte Weiche mit Notbedienung WIUM umgestellt werden, obwohl sie weiss ausgeleuchtet ist.

3. Gleis- und Weichensperren

Keine Besonderheiten

4. Rangierfahrstrassen

4.1. Vorzugsfahrstrassen

Für sämtliche Start-Ziel-Bedienungen, deren Fahrweg über zwei oder mehrere Verbindungen möglich ist, ist eine Vorzugsfahrstrasse projektiert. Die Projektierung der Vorzugsfahrstrassen erfolgt pro Fahrriichtung.

Startgleis	Zielgleis	Vorzugsfahrstrasse	uu (und umgekehrt)
152	311	1	x
162	311	1	x
174	141	152	--
141	1	151	x
141	311	151	x

4.2. Erweiterter Flankenschutz

Der erweiterte Flankenschutz ist nicht möglich bei Zwergsignalen mit Dunkelschaltung sowie bei Sperrschuhen und Entgleisungsvorrichtungen.

Bei folgenden Weichen / EV ist der erweiterte Flankenschutz nicht möglich:

gestörte Weiche / EV	ZS ohne erweiterten Flankenschutz	nicht einstellbare Fahrstrasse über
	164A	
	174B	
	461A	
	470B	

4.3. Restfahrstrassenauflösung bei Rückfahrt

In den folgenden Gleisen ist die automatische Restfahrstrassenauflösung für Rangierfahrstrassen bei Rückfahrt projektiert:

Zielgleis (Zwergsignal)	Rückfahrt ab Zwergsignal
311/331	311B
162/152	162A
311/331	311B
162/152	162A
311/331	311B
153/141	153A
1/311/331	1B
331/311	341B

4.4. Spezialitäten Rangierfahrstrassen

Fahrweg nur mit Dunkelschaltung

Startgleis (Zwergsignal)	Zielgleis
CP 470 (ZS 470B)	461
461 (ZS 461A)	CP 470
CP174 (ZS 174B)	164
164 (ZS 164A)	CP174

5. Zugfahrstrassen

5.1. Vorzugsfahrstrassen

Für alle Start-Ziel-Bedienungen, deren Fahrweg über zwei oder mehrere Verbindungen möglich ist, ist eine Vorzugsfahrstrasse projektiert. Die Projektierung der Vorzugsfahrstrassen erfolgt pro Fahrriichtung.

Startgleis	Zielgleis	Vorzugsfahrstrasse	und umgekehrt
131	1	151	ja
131	935	151	ja
162	311	1	nein
331	152	1	nein
131	311	151-1	nein
331	931	1-151	nein

Vorzugsfahrstrassen über Zuglenkung oder ASB werden allenfalls über einen anderen Weg eingestellt, siehe Ziffer 11.1.1.

5.2. Umweg-Zugfahrstrassen

Für alle Start-Ziel-Bedienungen, deren Fahrweg über zwei oder mehrere Verbindungen möglich ist, ist eine Umweg-Zugfahrstrasse projektiert. Die Projektierung der Umweg-Zugfahrstrassen erfolgt pro Fahrriichtung.

Startgleis	Zielgleis	Umwegzugfahrstrasse	und umgekehrt
331	152	2	nein
162	311	2	nein

5.3. Startpunktbedingungen

Für die Fahrtstellung der Signale gelten folgende Startpunktbedingungen:

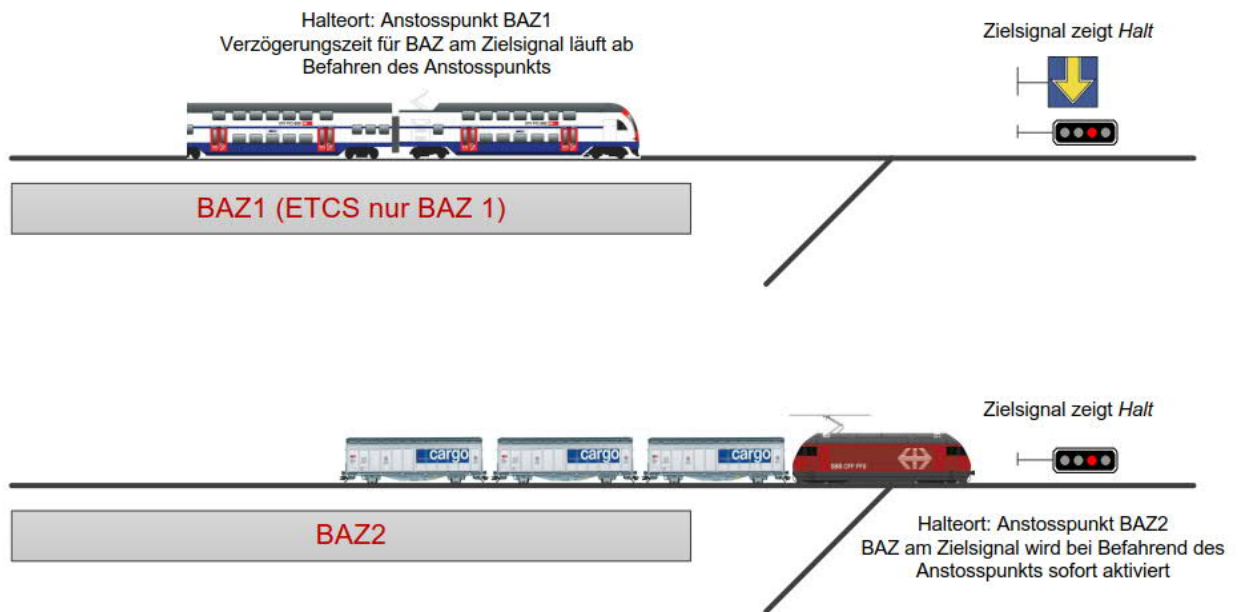
Signal	Belegter GFM-Abschnitt	Rafa	Zufa
A931	--	--	--
C131	--	--	--
D151	151.2 ¹⁾	Ja	Ja
D152	151.2 ¹⁾	--	Ja
D153	153 ¹⁾	--	Ja
E151	151.2	Ja	Ja
E162	162	Ja	Ja
F1	1	Ja	Ja
G2	2	Ja	Ja
G3	3	Ja	Ja
H311	311	Ja	Ja
J331	331.1	Ja	Ja
K341	341	Ja	Ja
L935	--	--	--
P929	--	--	--

Signal	Belegter GFM-Abschnitt	Rafa	Zufa
S931	--	--	--

1) Diese Einstellbedingungen wirken nicht auf den Speicher, das heisst, die Fahrstrasse läuft ein. Das Signal kann jedoch erst auf Fahrt gehen, wenn eine der Einstellbedingungen erfüllt ist.

5.4. Betriebsauflösung nach erfolgter Zugfahrt

Definition BAZ1 und BAZ2:



Folgende Elemente müssen für die angebotene Betriebsauflösung mindestens befahren werden:

Zielsignal	BAZ-1 Einschaltpunkt (Gleis / Weiche)	Verzögerungszeit	BAZ 2 Einschaltpunkt (Gleis / Weiche)
D151	151.2	0	-
D152	152	0	-
D153	153	0	-
E151	151.2	0	-
E162	162	0	-
F1	1	0	-
G2	2	0	-
G3	3	0	-
H311	311	0	-

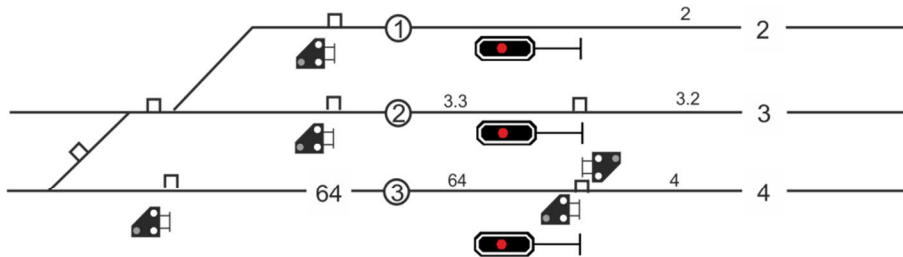
5.5. Besondere Verschlüsse

5.5.1. Fahrstrassenausschlüsse mangels Durchrutschwege

zuerst eingestellte Fahrstrasse		schliesst folgende Fahrstrassen aus		Ausschluss wirkt auf		Einschalt-punkt	Verzögerung (Sek)
von	nach	von	nach	Rafa	Zufa		
F1	D152	C131	G3	x	x	152	40
J331	D152	C131	G3	x	x	152	40
J331	D153	Weiche 4L		x	x		
J331	F1	E162	2 ¹⁾		x		
E162	G2	J331	D153	x	x		
C131	G3	4A	311/312	x			

¹⁾ wenn Weiche 9 im EV rechts

5.5.2. Erweiterte Kontrolle der GFM bei Zugfahrten



- ① Gleicher GFM wie vor dem Signal, wird nicht aufgeführt
- ② GFM wird geprüft, da **kein** Gegen-ZS vorhanden ist
- ③ GFM wird nicht geprüft, Gegen-ZS **ist** vorhanden

Um Gefährdungen auszuschliessen, wird beim Einstellen einer Zugfahrstrasse die Kontrolle der GFM wie folgt über das *Halt* zeigende Ausfahr- oder Gleisabschnittsignal hinaus verlängert:

Zielsignal	GFM auf „frei“ prüfen	Bemerkung
D151	151.1	
E151	151.3	

5.6. Erweiterter Flankenschutz

Der erweiterte Flankenschutz ist bei folgenden Weichen / EV nicht möglich:

gestörte Weiche / EV	ZS ohne erweiterten Flankenschutz	nicht einstellbare Fahrstrasse über
W6A		152-162
W7		153-3
W13		
W14		391-341
Ev21		
Ev22		
Ev23		

gestörte Weiche / EV	ZS ohne erweiterten Flankenschutz	nicht einstellbare Fahrstrasse über
Ev24		

5.7. Besetzte Einfahrten

Startsignal	Zielsignal	Möglicher Besetztbereich
J331	D152	152
J331	D153	153
C131	E151	151.2
C131	E162	162
J331	F1	1
C131	G3	3

5.8. Überfüllverhinderung auf Stellwerkebene

In Siggenthal-Würenlingen ist eine Überfüllverhinderung vorhanden.

Durch die Überfüllverhinderung kann keine Fahrstrasse eingestellt werden, deren Fahrriichtung für das darauffolgende Gleis nicht vorhanden ist.

- Signal H311: es wird kontrolliert, ob das Signal K341 nicht Ziel einer ZUFA ist. Sollte dies zutreffen, läuft die ZUFA mit Ziel H311 nicht ein. Sobald eine Fahrstrasse mit Ziel H311 eingestellt wird, wird die Fahrriichtung 935 angefordert und festgehalten.
- Signal S931: es wird kontrolliert, ob das Signal P929 nicht Ziel einer ZUFA ist. Sollte dies zutreffen, läuft die ZUFA mit Ziel S931 nicht ein. Sobald eine Fahrstrasse mit Ziel S931 eingestellt wird, wird die Fahrriichtung 929 angefordert und festgehalten.

Eine bewusste Überfüllung mit «ZSU» ist möglich.

5.9. Notauflösezeit

Die Notauflösezeit dauert 120 Sekunden.

5.10. Ausgeschlossene Zugfahrstrasse

Über die Weichenverbindung 5-6 können keine Zugfahrstrassen eingestellt werden.

5.11. Fahrbegriff-Tiefhaltung bei zu kurzer Bremswegdistanz

Infolge zu kurzer Bremswegdistanz wird der Fahrbegriff bei folgenden Fahrstrassen an einem rückliegenden Signal tief gehalten:

Zielsignal		1. rückliegendes Signal		2. rückliegendes Signal		3. rückliegendes Signal	
Name	Bild	Name	Bild	Name	Bild	Name	Bild
A931	H	P929	60				
E151	H	C131	60				
H311	H	E151	-0	C131	4-		
K341	H	L935	70				
J331	-40	K341	120				
F1	H	J331	-0	K341	4-		
F1	40-	J331	60				
D151	H	F1	40				

6. Signale

6.1. Hilfssignale

sind auf dem [SA-Plan](#) ersichtlich.

6.2. Signale mit Dunkelschaltung

6.2.1. Rangierzonen

Mit Rangierzonen bezeichnet man den Teil einer Anlage, welcher nach Dunkelschaltung der betreffenden Zwergsignale (mit Dreiecksaufsatz) frei befahren werden kann. Bedingung für diese Dunkelschaltung ist ein absoluter Flankenschutz der übrigen Fahrstrassen (Weichenverschluss). Es sind folgende Rangierzonen projektiert:

Nr.	Gleise	ZS mit Dunkelschaltung	Weiche	Lage	Sperrren*
WI 1	CP174 / 164	174B 164A	W 7 DKW 6A	Rechts Rechts	164 / 174 / W7
WI 2	CP470 / 461	461A 470B	W 14 W 13	Rechts Rechts	461 / 470 / W14

* Sperrren, welche in eingeschaltetem Zustand die Einschaltung der Rangierzone verhindern

6.3. Rangiersignale

Signalbezeichnung	Standort	Gültig in Fahrrichtung	Bemerkungen
RH131B	30.015	TG	Rangierhaltsignal; vor Bue Rooststrasse

7. Schnittstellen Stellwerk

Folgende Schnittstellen sind vorhanden:

Gleis	von	nach	Art
935	DOE	SIG	TMN
929	SIG	TG	TMN

Begriffe Streckenblock:

- TMN Streckenblock Typ Integra

7.1. Streckenblock

7.1.1. Vorhandene Streckenblockarten

Gleis	Strecke	Blockart	GFM	Rückstellbar durch	Besonderes
929	TG - SIG	TMN	Offener Achszähler	SIG	¹⁾
930			Offener Achszähler	SIG	
935	SIG - DOE	TMN	Offener Achszähler	SIG	¹⁾
931	TG - SIG	Elektronischer Block	Offener Achszähler	SIG	Übergang zum TMN-Block 929

- ¹⁾ TMN-Block, FBZ wird im ELEKTRA 2 nicht für „Zustimmen“ verwendet, sondern für „Freie Bahn Anforderung löschen“

Alle Streckengleise sind mit der Schaltung „Blocken bei Ausfahrt des Zuges“ ausgerüstet.

8. Bahnübergangsanlagen

8.1. Überwachte Bahnübergangsanlagen

Name	<u>Chämihütte</u>	<u>Rooststrasse</u>	<u>Hengelweg</u>
Ort	Km 29.329	km 29.987	km 32.732
Ansteuerung	Von Döttingen: befahren GFM 311, mit APV 9w, Tiefhaltung ab 331.2 Startend Siggenthal: stellen HS D15x / F1 Von Turgi: Blockpfeil rot	Von Döttingen: befahren GFM 935 + 35", mit APV 331.1, Tiefhaltung ab GFM 935 Startend Siggenthal: stellen HS D15x / F1 Von Turgi: Blockpfeil rot	Von Döttingen: Blockpfeil rot Startend Siggenthal: stellen HS A931 und folgende Von Turgi: befahren GFM 930, mit APV 131, Tiefhaltung GFM 929
Schliessen	Automatisch durch stellen einer Zufa manuell durch Menübefehl (BZU)	Automatisch durch stellen einer Zufa manuell durch Menübefehl (BZU)	Automatisch durch stellen einer Zufa manuell durch Menübefehl (BZU)
Öffnen	Automatisch durch Befahren manuell durch Auflösen des Verschlusses (BVAU)	Automatisch durch Befahren manuell durch Auflösen des Verschlusses (BVAU)	Automatisch durch Befahren manuell durch Auflösen des Verschlusses (BVAU)
Kontrolle	Richtung DOE-TG: Blocksignal S931; Richtung TG-DOE: Blocksignal P929	Richtung DOE-TG: Ausfahrtsignal D15x Richtung TG-DOE: Einfahrtsignal A931	Richtung DOE-TG: Einfahrtsignal L935 Richtung TG-DOE: Ausfahrtsignal H311
Umgehbar	Ja	Ja	Ja
Raumüberwachung	Keine	Ja	Keine
Ausserhalb Manöverbereich	Ja	Ja	Nein
Bemerkungen	Steuerung im BTG SIG Funktionalität «Stationsbarriere» Funktion „Barriere öffnet nicht bei nächstem Zug“ (BONZ) vorhanden	Steuerung im BTG SIG Raumüberwachung vorhanden, umgehbar mit „BRUU“ Funktion „Barriere öffnet nicht bei nächstem Zug“ (BONZ) vorhanden	Steuerung im BTG SIG Funktion „Barriere öffnet nicht bei nächstem Zug“ (BONZ) vorhanden
Speisung	Ab USV Stellwerk SIG	Ab USV Stellwerk SIG	Ab USV Stellwerk SIG

9. Warnanlagen

Keine vorhanden

10. Fahrleitung

10.1. Nutzbare Länge zwischen Zwergsignal und Streckentrennung

Seite	Standort Streckentrennung	Gleis	Nutzbare Länge bei ausgeschalteter Nachbar-FL (Seite Bahnhof in Metern)
DOE	km 32.874	391	85m bis ZS 391B
TG	km 30.269	131	141m bis ZS 131A

10.2. Gleise ohne Stromabnehmersenssignale

Nicht vorhanden.

11. Automatik und Fernsteuereinrichtungen

- Zuglenkung Typ ILTIS mit Konfliktlösung

11.1. Zuglenkung

11.1.1. Leittechnik-Vorzugsfahrstrassen

Startgleis	Zielgleis	Vorzugsfahrstrasse	und umgekehrt
929	935	151-1	x

11.1.2. Überfüllverhinderung auf Leittechnik Ebene

Nicht vorhanden.

11.1.3. Fahrwege der ZL starr

Bei Verbindungsausfall zur Zuglenkung ILTIS schaltet die ZL starr nach 300 Sekunden ein. Bei vorhandenem ILOK am Bedienarbeitsplatz erfolgt evtl. keine automatische Aktivierung der starren ZL.

Der starre Betrieb ist auf dem schematischen Übersichtsplan im [Bahnhofportal](#) ersichtlich.

11.1.4. Parallele Gleisgruppe (gleiche geografische Lage)

Diese werden verwendet um:

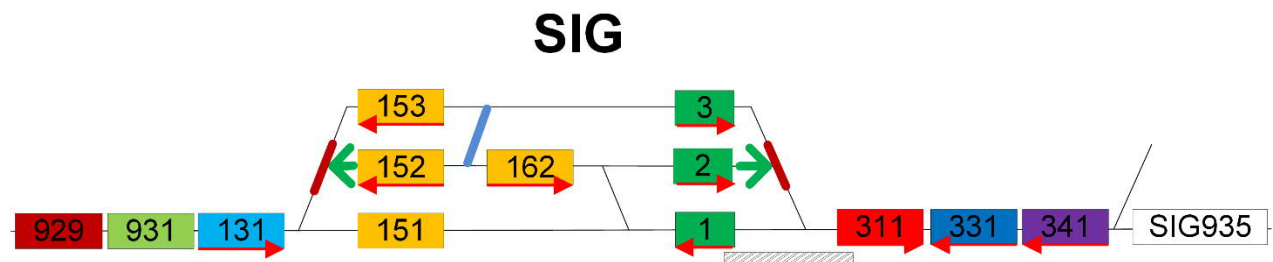
- beim Befahren der Nicht-Regelfahrstrasse den aktuellen Zuglauf auch im Parallelgleis nachzuführen und entsprechende Konflikte zu lösen und
- beim geografischen Editieren die DISKRI's mit zu übernehmen

In der Zuglenkung werden für die Konfliktbearbeitung ZN-Felder in Gleisgruppen zusammengefasst. Bei Gleisänderungen werden Konflikte innerhalb der gleichen Gleisgruppe übernommen.

Konflikte werden von der Zuglenkung nur innerhalb der gleichen Gleisgruppe (ZN-Felder) übernommen. Bei Programmierung von Gleisfeldern – speziell beim geografischen Editieren von Zugdaten – welche nicht zu dieser Gleisgruppe gehören, gehen die Konflikte verloren, sie werden im Konfliktdepot abgelegt.

Folgende Felder inkl. Fahrrichtung sind in der gleichen Gleisgruppe zusammengefasst:

ZN-Felder	Bemerkungen
SIG151, SIG152, SIG153, SIG162	
SIG1, SIG2, SIG3	



Aufgrund der unregelmässigen Topologie sind nicht alle Gleisfelder innerhalb einer Gruppe mit allen DISKRI ausgestattet, was Einschränkungen zur Folge hat (z.B. W nicht übertragbar von 1 nach 2).

12. Zusätzliche Informationen

12.1. Sicherungsanlage

12.1.1. Funkgleismelder

Der Rangierdienst in SIG ist mit einem Funkgleismelder ILTIS (FGM) ausgerüstet. Folgende Funkkanäle sind für den FGM-Betrieb vorhanden:

RD1

RD2

Der Funkgleismelder funktioniert nur über ILTIS. Am Ortsstellwerk sind die Fahrstrassenanforderungen nicht sichtbar.

Details zu Funkfunktionalitäten und Bedienungen sind den entsprechenden Vorschriften zu entnehmen.

12.2. Weichenheizung

Die Weichenheizung funktioniert automatisch, kann jedoch auch manuell bedient werden. Die Weichenheizungen sind auf den SA-Plänen ersichtlich.

Speisung:

Weiche	Art	Speisung von	Weichenheizungssektor
2 / 3 / 4 / 5 6 Ev22	Gas	Tank	ZSK01
7 / 8 / 9 / 10 11 / 12 Ev23 Ev24	Gas	Tank	ZSK02
13 / 14	Gas	Tank	ZSK03

12.3. Kundeninformation

12.3.1. Optische Kundeninformation

Bahnhof / Haltestelle	Art	Gleis / Sektor bzw. Standort	Richtung	Bemerkungen
SIG	Perronanzeiger ZAM	GI 1 / Rampe	beide	

12.4. Weitere Einrichtungen

12.4.1. Beleuchtungssteuerung

Die Stationsbeleuchtung wird automatisch ein- und ausgeschaltet. Die manuelle Bedienung ist über LSS-CH möglich.

12.4.2. Eingleisstelle

Die Eingleisstelle befindet sich in Gleis 150.

12.4.3. Weitere örtliche Besonderheiten

Über die Weichenverbindung W5-W6 können keine Zufahrstrassen eingestellt werden.

Das vorstehende Dokument wurde inhaltlich und formell überprüft:

Ort und Datum gemäss digitaler Signatur

Bestätigt die inhaltliche Richtigkeit
SBB Infrastruktur

Bestätigt die formelle Richtigkeit
SBB Infrastruktur

Thomas Leitinger
Anforderungsmanager

Rolf Leisebach
Regelmanager Team BVI

Das vorstehende Dokument wurde genehmigt:

Ort und Datum gemäss digitaler Signatur

Bestätigt die Genehmigung
SBB Infrastruktur

Bestätigt die Genehmigung
SBB Infrastruktur

Roland Ackermann
Leiter I-FUB-BF-ROT-BAN

Thomas Leitinger
Anforderungsmanager