Regelwerkversion	**7-0**	Vertraulichkeitsklassifikation	**Intern**
Gültig ab	**01.06.2023**	Eigner	**I-NAT-SAZ**
		Betroffene Prozesse	**C, G, H**
		Verfügbare Sprachen	**DE, FR, IT**

Betroffene Divisionen / Bereiche	**Infrastruktur**
Spezifische Empfänger / Verteiler	**B14.4A, B14.10A**
Ersatz für	**Regelwerkversion 6-0**
Zuordnung	**Siehe Kapitel 1.3**

Konzept für den Einsatz der Zugbeeinflussung auf Strecken mit Aussensignalisierung

Inhalt

Änderungsverzeichnis **2**

1. Allgemeines **3**
1.1. Ausgangslage, Ziele 3
1.2. Geltungsbereich 3
1.3. Übergeordnete und zugehörige Dokumente 4
1.4. Begriffe und Definitionen 4

2. Vorgehen **8**
2.1. Grundsätzliche Betrachtungen 8
2.2. Spezialfälle 8
2.3. Betrachtung der Gefährdungen 8

3. Punktuelle Warnung/Halt-Überwachung **9**
3.1. Ausrüstung der Zugsignale mit Warnung/Halt-Überwachung 9
3.2. Ansprechen der Warnung-Überwachung 9
3.3. Ansprechen der Halt-Überwachung 10

4. Kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung **11**
4.1. Ausrüstung mit einer kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachung 11
4.2. Reduktion der Befreiungsgeschwindigkeit 11
4.3. Automatische Befreiung 11

5. Abfahrverhinderung **12**
5.1. Grundsätze zur Ausrüstung mit einer Abfahrverhinderung 12
5.2. Kriterien für die Implementierung einer Abfahrverhinderung 12

6. Systemverhalten bei Störungen an der streckenseitigen Zugbeeinflussung **17**

Anhang A ..... Betrachtung des Gefahrenpunkts für die Umsetzung des Konzepts für den Einsatz der Zugbeeinflussung auf Strecken mit Aussensignalisierung **19**
A.1. Anwendung des Gefahrenpunkts 19
A.2. Betrachtung des Gefahrenpunkts 19

 © SBB

Änderungsverzeichnis

Version	Kapitel	Änderung
7-0	Kapitel 1	Aktualisierung des Datums für den Geltungsbereich
	4.2	Erhöhung der Befreiungsgeschwindigkeit für Durchrutschweg kleiner als 40 m von 0 km/h auf 5 km/h Ausnahme für Gleise ohne Abfahrverhinderung und ohne durchfahrende Züge
	4.3	Bei der Wahl einer kontinuierlichen Befreiung ist neu zwingend die Zustimmung des Designteams einzuholen.
	6.1.5	Neuer Punkt mit der semi-permissiven Projektierung
6-0	Ganzes Dok.	Abtrennung von den AB-EBV 39.3.c Ziffer 2.2 (Konform zu AB-EBV 39.3 c Ziffer 2.1) (siehe Kapitel 1.3)
	Ganzes Dok.	Redaktionelle Anpassungen Neue Organisation der Kapitel Diverse Kapitel/Abschnitte gestrichen
	Kapitel 3	Das fehlende Ausfahrvorsignal wird neu betrachtet.
	3.1.6	Geschwindigkeitsabhängigen Minimaldistanzen werden neu betrachtet.
	Kapitel 4	Das fehlende Ausfahrvorsignal und die Merktafel für fehlendes Vorsignal zum Einfahrsignal werden neu betrachtet.
	Anhang A	Neuer Anhang, welcher regelt, wie die Gefahrenpunkte betrachtet werden sollen.
5-0	Ganzes Dok.	Redaktionelle Anpassungen
	Referenzen	Aktualisiert
	Kapitel 3	Auch Signale, die nur Halt zeigen können werden neu mit einer Halt-Überwachung ausgerüstet (Ausnahme: Zugsignale am Ende des Kopfgleises).
	4.1.1 und 4.1.2	Alle Abschnitte und Geschwindigkeiten werden neu mit einer Geschwindigkeitsüberwachung gesichert.
	4.1.3	Bei kurzen Durchrutschwegen muss die Befreiungsgeschwindigkeit auf 15 km/h resp. 0 km/h technisch reduziert werden.
	10.3	Abfahrverhinderung in Bahnhöfen mit Abfahrerlaubnismethode SMS aufgenommen.
	Diverse Kapitel und Anhang	Gestrichen

 © SBB