



Gemeinde : Maur / Egg
Objekt : Stellwerkersatz Neuhaus
Ort : Bhf. Neuhaus bei Hinteregg
km : 8.195 – 9.480

13.05

Auflageprojekt

Nutzungskonzept Perronzugang



Version 1.0 / 6. Februar 2026

Forch, 12. Juni 2026

Projektverantwortliche Forchbahn AG:

Projektverfasser:

.....
Alessandro Pol
Geschäftsbereichsleiter
Infrastruktur

.....
Daniel Angst
Gesamtprojektleiter

.....
Bruno Huber
Gesamtleiter

Impressum

Bauherr und Gesuchsteller(in)	Forchbahn AG Alessandro Pol Geschäftsbereichsleiter Infrastruktur Kaltensteinstrasse 32 CH-8127 Forch Tel. E-Mail:	+41 43 288 11 94 alessandro.pol@forchbahn.ch
Gesamtprojektleitung	Daniel Angst Tel. E-Mail:	+41 79 901 85 42 daniel.angst@forchbahn.ch
Projektverfasser(in) Perronzugang	Projekthaus Herisau GmbH Bruno Huber Engelen 2137 CH-9100 Herisau	
Berichtverfasser(in)	Bruno Huber	bruno.huber@projekthaus.ch
Projektnummer ISB	487	

Änderungsverzeichnis Dokument

Dokumenten-Name:	487_13.05_NHBH_Nutzungskonzept_Perronzugang		
Version:	Datum:	Erstellt:	Beschreibung:
1.0	06.02.2026	HBR	
Dokumenten-Status:	Freigegeben		
Review ist erfolgt durch:	Markus Ackermann	Datum:	06.02.2026
Freigabe ist erfolgt durch:	Daniel Angst	Datum:	06.02.2026
Unterzeichnung und Abgabe ans BAV		Datum:	12.06.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Ziel	4
3	Grundlagendaten und Pläne	4
4	Rahmenbedingungen	4
5	Baubeschrieb der Anlage	4
5.1	Perronart	4
5.2	Art des Zugangs zum Perron	4
5.3	Wartebereich	5
5.4	Zugänge aus dem öffentlichen Bereich	5
5.5	Bauliche Lenkungsmassnahmen	5
6	Besonderheiten der Sicherungsanlage	6
7	Möglicher Betriebsablauf mit relevanten Merkmalen	6
7.1	Betriebsabläufe Regelfall	6
7.1.1	Keine Kreuzung	7
7.1.2	Kreuzung	7
7.2	Betriebsabläufe Ausnahmefall	8
7.2.1	Keine Kreuzung	8
7.2.2	Kreuzung	8
7.3	Bahnübergang «Neuhaus West», km 8.959	9
7.4	Bahnübergang «Neuhaus Ost», km 9.052	9
7.5	Haltepunkt der Züge	9
7.6	Länge der Züge	9
7.7	Annahme zum Personenaufkommen	9
7.8	Details zu den Personenflüssen	10
7.9	Eisenbahnbetrieb	10
7.10	Rangierfahrten	10
8	Überwachungsanlagen zum Gewährleisten des reibungslosen Betriebs	10
9	Massnahmen im Störfall	10
10	Fotodokumentation	10
11	Fazit	10
12	Anhang 1: Sequenzialisierung	11

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plan für Quell-Zielmatrix: Einzugsgebiet Bahnhof Neuhaus	5
Abbildung 2: Grafischer Fahrplan 2025, morgens	6
Abbildung 3: Grafischer Fahrplan 2025, abends	6
Abbildung 4: Regelfall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 1	7
Abbildung 5: Regelfall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Stadelhofen Gleis 1	7
Abbildung 6: Regelfall, Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 1	7
Abbildung 7: Ausnahmefall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 2	8
Abbildung 8: Ausnahmefall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Stadelhofen Gleis 2	8
Abbildung 9: Ausnahmefall, Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 2	8

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Grundlagen und Pläne	4
Tabelle 2: Prognostiziertes Personenaufkommen	9

1 Ausgangslage

Beim Bahnhof Neuhaus wird das Stellwerk ersetzt. Die Bahnübergänge «Neuhaus West» und «Neuhaus Ost» bleiben bestehen und dienen Reisenden als Zugänge zum Mittelperron.

Die Einschaltungen und Deckungen der Bahnübergänge werden den Gegebenheiten angepasst.

2 Ziel

Im Nutzungskonzept wird der Einfluss der Bahnübergänge «Neuhaus West» und «Neuhaus Ost» auf die Funktionsweise der Publikumsanlage beschrieben.

3 Grundlagendaten und Pläne

Dok-Nr.	Titel	Datum
01.04	Technischer Bericht	06.02.2026
04.01	Koordinations- und Werkleitungsplan, km 8.800 – 9.500	06.02.2026
10.01	Betriebskonzept	04.02.2026
10.06	Fotodokumentation	04.02.2026
15.05	Technischer Bericht Sicherungsanlage	04.02.2026
15.04.02	Signalplan	04.02.2026
15.12	Weg-Zeit Diagramm, BUe 89 Neuhaus West, km 8.959	04.02.2026
15.13	Weg-Zeit Diagramm, BUe 90 Neuhaus Ost, km 9.052	04.02.2026

Tabelle 1: Grundlagen und Pläne

4 Rahmenbedingungen

Das zukünftige Angebot betreffend Angebot, Netzentwicklung, Fahrplan und Trasseekapazität sind im Bericht Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP), Ausbauschnitt 2030 zu finden.

Die Übersichtlichkeit des Bahnhofs ist aus Sicht Lokpersonal gegeben.

Die Sequenzialisierung erfolgte mit einem von Projekthaus Herisau GmbH entwickelten Softwaretool.

5 Baubeschrieb der Anlage

5.1 Perronart

Die Publikumsanlage des Bahnhofs verfügt über einen Mittelperron mit zwei Perronkanten P30 mit Längen von 80m. Weitere Informationen können aus dem Koordinations- und Werkleitungsplan [04.01] entnommen werden.

5.2 Art des Zugangs zum Perron

Der Perron ist barrierefrei über die Bahnübergänge «Neuhaus West» und «Neuhaus Ost» erschlossen.

Ein Teil der Reisen gelangt über den Neuwiesenweg und über den Bahnübergang «Neuhaus West», der restliche Teil der Reisen über die Forchstrasse und den Bahnübergang «Neuhaus Ost» zur Publikumsanlage.

Weitere Informationen können aus dem Koordinations- und Werkleitungsplan [04.01] oder dem Signalplan [15.04.02] entnommen werden.

5.3 Wartebereich

Der Perron verfügt über einen überdachten Warteunterstand (Witterungsschutz). Daher kann davon ausgegangen werden, dass sich Reisende auch bei schlechter Witterung rechtzeitig auf den Mittelperron begeben.

Weitere Informationen können aus dem Koordinations- und Werkleitungsplan [04.01] entnommen werden.

5.4 Zugänge aus dem öffentlichen Bereich

Die Reisenden wählen erfahrungsgemäss die schnellsten Verbindungen zum Perron. Ein Teil der Reisen gelangt über den Neuwiesenweg über den Bahnübergang «Neuhaus West» und der restliche Teil der Reisen über die Forchstrasse und den Bahnübergang «Neuhaus Ost» zur Publikumsanlage.

Weitere Informationen können aus dem Koordinations- und Werkleitungsplan [04.01] entnommen werden.

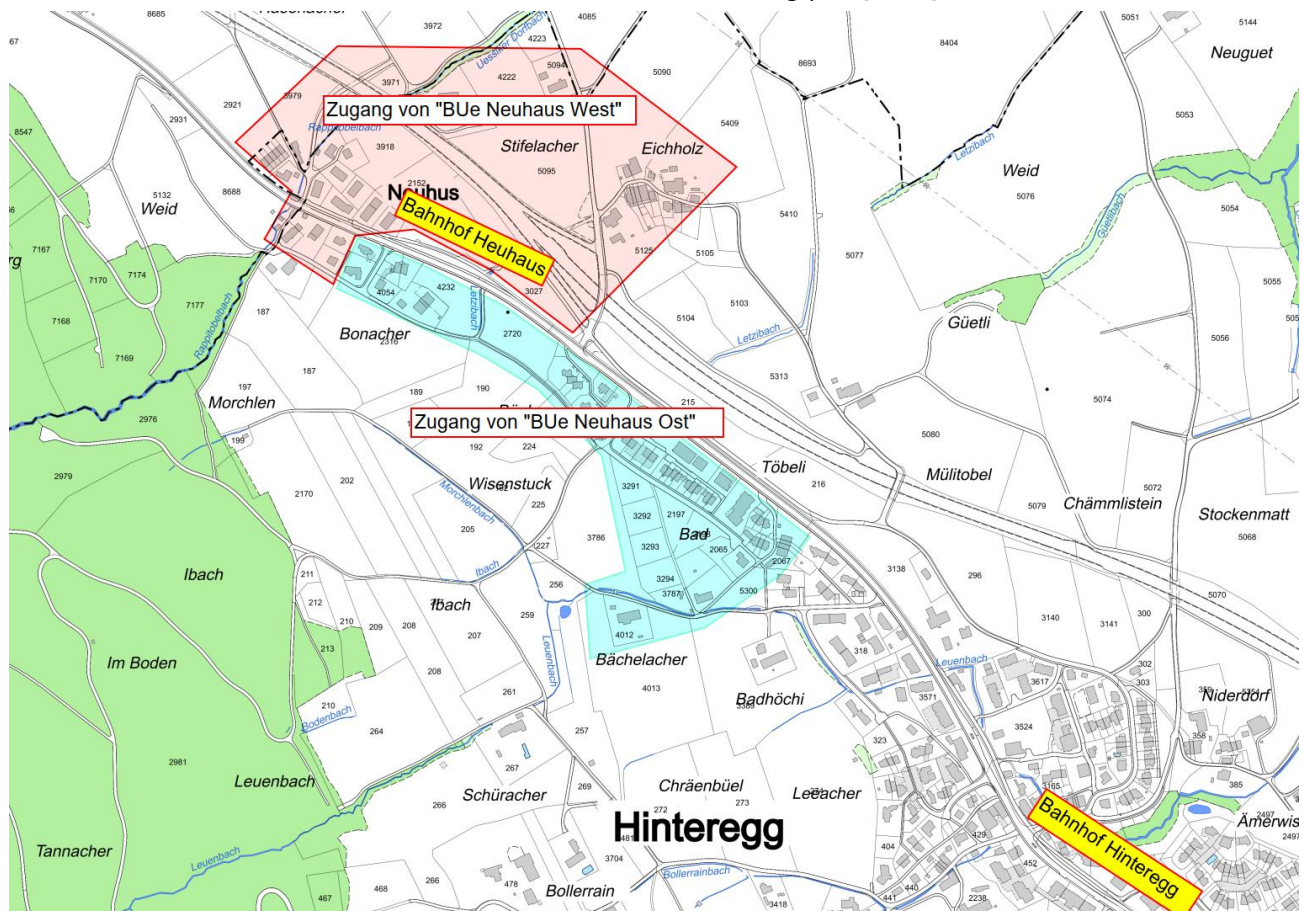


Abbildung 1: Plan für Quell-Zielmatrix: Einzugsgebiet Bahnhof Neuhaus

Anhand des Plans wird ersichtlich, dass sich das Erschliessungsgebiet und somit die Anzahl Reisenden über die Bahnübergänge «Neuhaus West» und «Neuhaus Ost» gleichmässig verteilen.

5.5 Bauliche Lenkungsmassnahmen

Damit Reisende nicht neben den Bahnübergängen die Gleise überschreiten, wurden Geländer und Zäune angebracht. Die Reisenden können per Lautsprecher über anstehende Zugfahrten informiert werden.

6 Besonderheiten der Sicherungsanlage

Der Bahnhof verfügt über ein Stellwerk mit Ausfahrtsignalen des Typs L und der Zugbeeinflussung ZSL90.

Die Geschwindigkeit im Bahnhof beträgt auf dem Gleis 1 40/50 km/h und beim Gleis 2 30/40 km/h. Der Bahnübergang «Neuhaus West» wird mit 30 km/h, der Bahnübergang «Neuhaus Ost» mit 50 km/h befahren.

Der Bahnübergang «Neuhaus West» wird über die Signale A721 und B2 gedeckt. Der Bahnübergang «Neuhaus Ost» wird über die Signale C2 und D723 gedeckt. Der Bahnhof ist mit Bedarfshaltsignalen ausgerüstet.

Weitere Informationen zu den Sicherungsanlagen sind in den Dokumenten [15.01] bis [15.14] zu finden.

7 Möglicher Betriebsablauf mit relevanten Merkmalen

7.1 Betriebsabläufe Regelfall

Die Betriebsabläufe sind im Zugleitsystem ILTIS hinterlegt. Es sind vom Fahrdienstleiter keine Handlungen für den Betriebsablauf erforderlich.

Die Forchbahn AG setzt bei Bahnhöfen mit Zugängen über das Gleis die Kursbuch-Abfahrtszeiten zwei Minuten vor der effektiven Abfahrtszeit. Dank dieser Massnahme kann gewährleistet werden, dass sich die Reisenden genügend früh auf dem Perron befinden. Die Massnahme wird seit Jahren eingesetzt und hat sich bewährt.

Wenn sich die Kunden rechtzeitig (gemäss publiziertem Fahrplan) zum Bahnhof begeben, befinden sich die Reisenden vor dem Sperren der Bahnübergänge auf dem Mittelperron. Somit werden keine Reisenden durch die geschlossenen Bahnübergänge behindert. Da es sich beim Bahnhof Neuhaus fahrplanmässig um einen Unterwegsbahnhof handelt, hat die oben beschriebene Massnahme keine Auswirkung auf die Pünktlichkeitsstatistik.

Während der gesamten Betriebszeit verkehren Züge zwischen den Bahnhöfen Stadelhofen und Esslingen im 30 Minutentakt, in den Hauptverkehrszeiten im 15 Minutentakt.

Die Züge zwischen Stadelhofen und Esslingen verkehren im Regelfall über das Gleis 1.

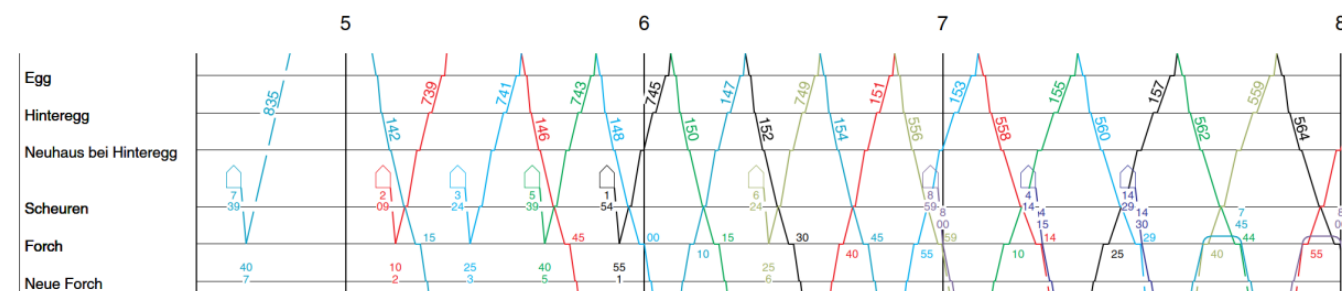


Abbildung 2: Grafischer Fahrplan 2025, morgens

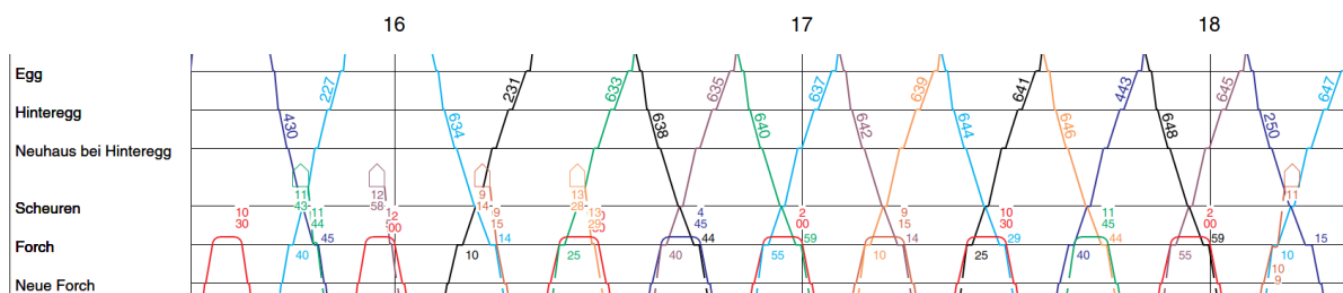


Abbildung 3: Grafischer Fahrplan 2025, abends

Im Bahnhof Neuhaus finden keine Regelkreuzungen statt. Kreuzungen erfolgen ausschliesslich bei gestörten Betriebslagen.

Bei Kreuzungen verkehren - wie bei allen anderen Bahnhöfen der Forchbahn - die Züge Richtung Esslingen auf dem Gleis 1.

7.1.1 Keine Kreuzung

7.1.1.1 Richtung Esslingen Gleis 1

Die Züge verkehren in Richtung Esslingen auf dem Gleis 1.

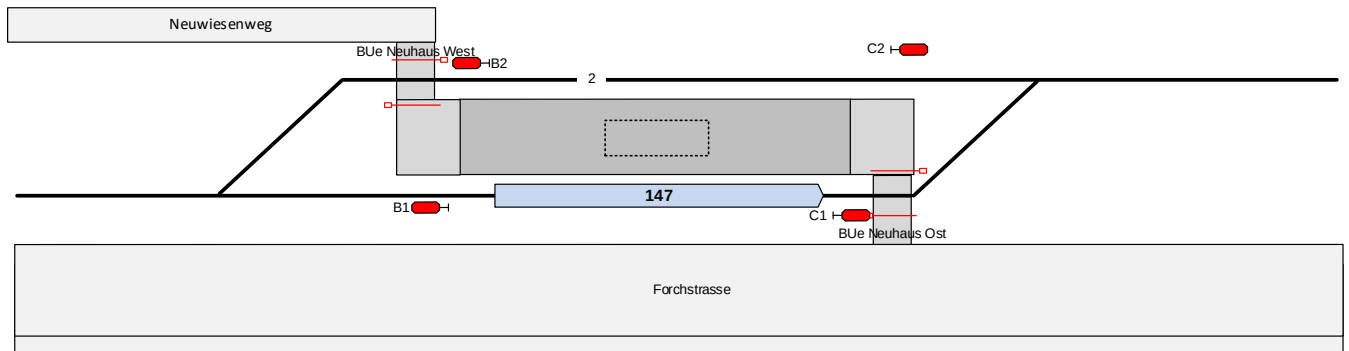


Abbildung 4: Regelfall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 1

7.1.1.2 Richtung Stadelhofen Gleis 1

Die Züge verkehren in Richtung Stadelhofen auf dem Gleis 1.

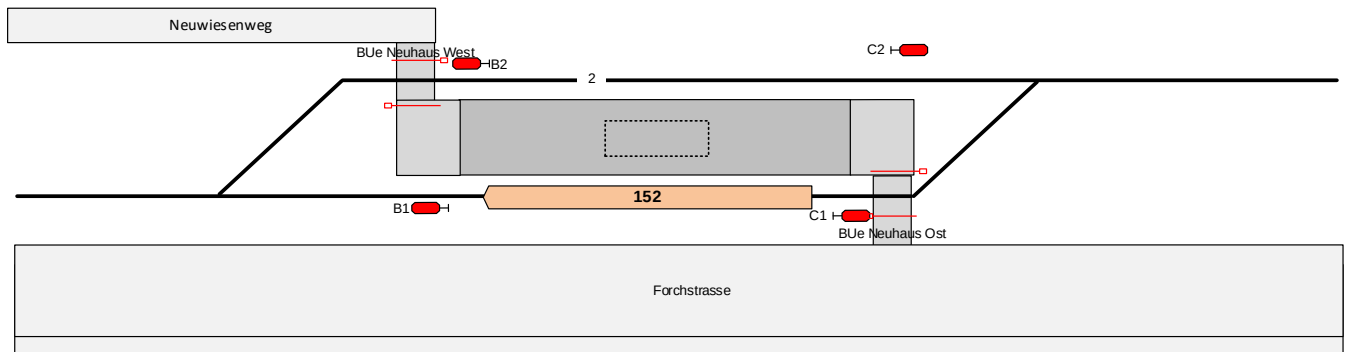


Abbildung 5: Regelfall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Stadelhofen Gleis 1

7.1.1.3 Durchfahrten

Da der Bahnhof mit Bedarfshaltsignalen ausgerüstet ist, erfolgen Durchfahrten.

7.1.2 Kreuzung

7.1.2.1 Richtung Esslingen Gleis 1

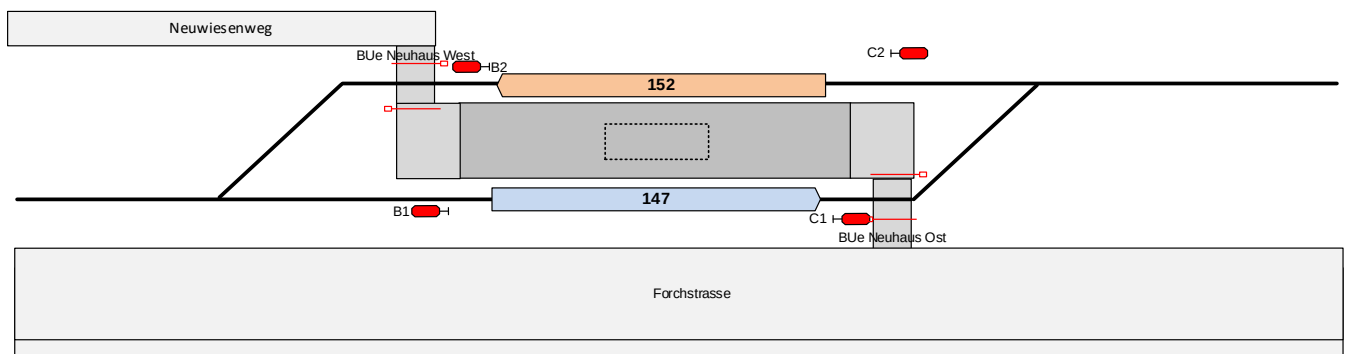


Abbildung 6: Regelfall, Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 1

7.2 Betriebsabläufe Ausnahmefall

Die Betriebsabläufe sind im Zugleitsystem ILTIS nicht hinterlegt. Es sind vom Fahrdienstleiter manuelle Eingriffe für den Betriebsablauf erforderlich.

Dank dieser Massnahme wird gewährleistet, dass die Sicherheit der Reisenden beim Zugang zur Publikumsanlage erhalten bleibt.

7.2.1 Keine Kreuzung

7.2.1.1 Richtung Esslingen Gleis 2

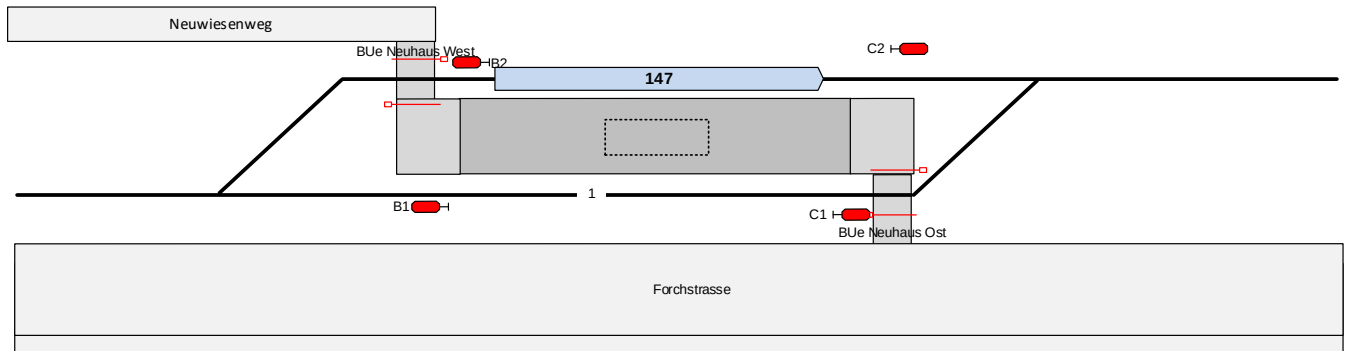


Abbildung 7: Ausnahmefall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 2

7.2.1.2 Richtung Stadelhofen Gleis 2

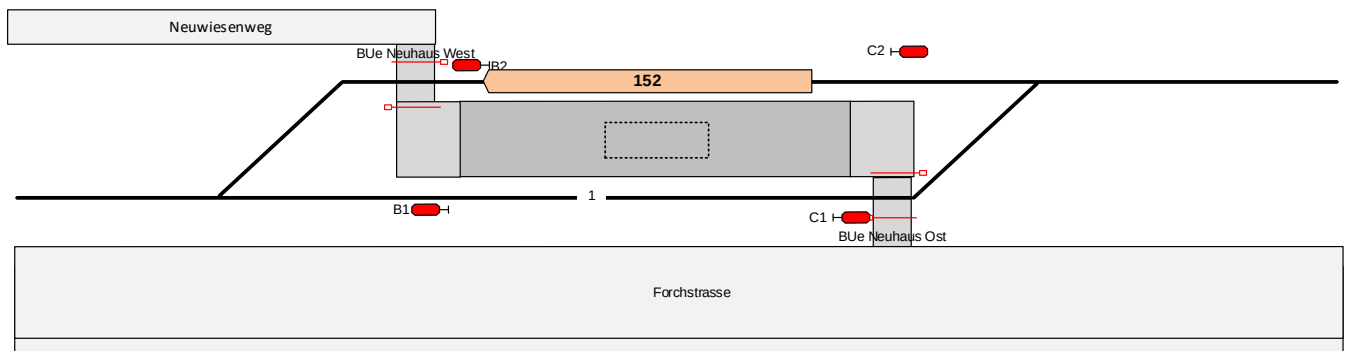


Abbildung 8: Ausnahmefall, Keine Kreuzung, Zug Richtung Stadelhofen Gleis 2

7.2.2 Kreuzung

7.2.2.1 Richtung Esslingen Gleis 2

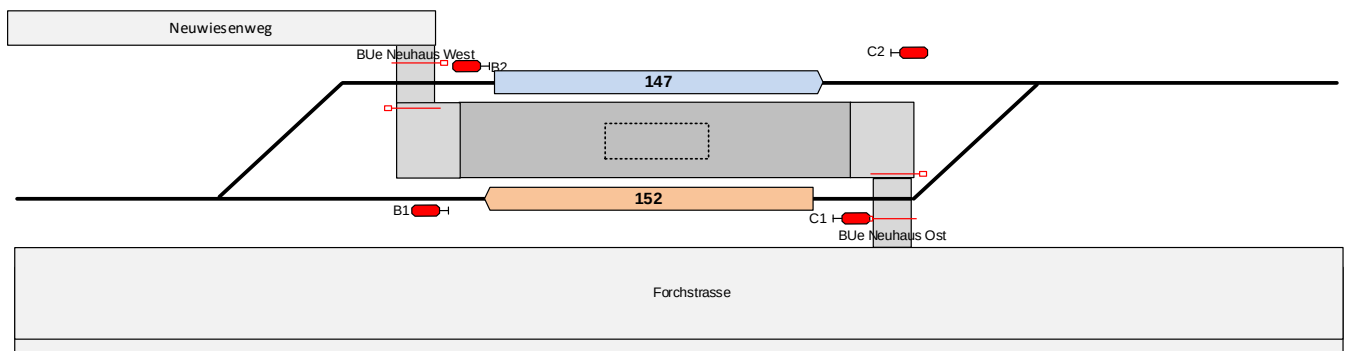


Abbildung 9: Ausnahmefall, Kreuzung, Zug Richtung Esslingen Gleis 2

7.3 Bahnübergang «Neuhaus West», km 8.959

Der Bahnübergang «Neuhaus West» ist mit einer Schrankenanlage und Blinklichtsignalen gesichert. Die Schlagbäume sind mit Hängegittern ausgerüstet.

Die Sperrzeiten des Bahnübergangs betragen in Fahrrichtung Egg 102.2 s. In Fahrrichtung Scheuren beträgt die Sperrzeit bei durchfahrenden Zügen 57.9 s sowie bei haltenden Zügen 45.1 s (wenn Bedarfshaltanforderung betätigt wurde).

Beim Bahnübergang sind Wartezonen vorhanden.

Die Risikoanalyse des Perronzugangs ist nicht erforderlich, da der BUE mit einer Schrankenanlage gesichert ist.

Gemäss RTE 24900, Ziffer 9.2.1 ist eine Sequenzialisierung erforderlich. Die Sequenzialisierung ist im Anhang zu finden.

7.4 Bahnübergang «Neuhaus Ost», km 9.052

Der Bahnübergang «Neuhaus Ost» ist mit einer Schrankenanlage und Blinklichtsignalen gesichert. Die Schlagbäume sind mit Hängegittern ausgerüstet.

Die Sperrzeiten des Bahnübergangs betragen in Fahrrichtung Egg bei durchfahrenden Zügen 66.5 s sowie bei haltenden Zügen 38.9 s (wenn Bedarfshaltanforderung betätigt wurde). In Fahrrichtung Scheuren beträgt die Sperrzeit 60.4 s.

Beim Bahnübergang sind Wartezonen vorhanden.

Die Risikoanalyse des Perronzugangs ist nicht erforderlich, da der BUE mit einer Schrankenanlage gesichert ist.

Gemäss RTE 24900, Ziffer 9.2.1 ist eine Sequenzialisierung erforderlich. Die Sequenzialisierung ist im Anhang zu finden.

7.5 Haltepunkt der Züge

Die Haltepunkte können aus dem Signalplan [15.04.02] entnommen werden.

Sämtliche Rollstuhl-Zonen für den Ein- und Ausstieg befinden sich in einer Ebene.

7.6 Länge der Züge

Die Länge der Züge betragen bis zu 75 m.

7.7 Annahme zum Personenaufkommen

Die Hochrechnung der Fahrgastzahlen erfolgte anhand der Daten der Fahrgastzählung aus dem Jahr 2019. Das Bemessungsfahrzeug weist eine Länge von 75m mit einer Kapazität von maximal 324 Fahrgästen auf.

Allfälliger Eventverkehr wurde bei den Kennzahlen berücksichtigt.

	Fahrrichtung Zug	
	Stadelhofen - Esslingen	Esslingen – Stadelhofen
DWV (2019)	85	
DTV (2019)	73	
DWV (Prognose)	105	
Aussteiger (P) Lastfall	6	10
Einsteiger (P) Lastfall	7	6

Tabelle 2: Prognostiziertes Personenaufkommen

7.8 Details zu den Personenflüssen

Die Reisenden bewegen sich in Lastrichtung, morgens hauptsächlich vom Bahnhof weg und abends zurück zum Bahnhof.

7.9 Eisenbahnbetrieb

Die Züge verkehren im Bahnhofsbereich im Eisenbahnbetrieb.

7.10 Rangierfahrten

Im Bahnhofsbereich wird ausschliesslich vom Unterhaltsdienst während der Betriebspausen bei gesperrten Streckengleisen rangiert.

8 Überwachungsanlagen zum Gewährleisten des reibungslosen Betriebs

Beim Bahnhof sind Videokameras für die Überwachung des Betriebs vorgesehen.

9 Massnahmen im Störfall

Die Bahnübergänge sind in die Fernsteuerung ILTIS integriert und werden ab Fahrdienst Forch bedient. Falls eine BUe-Anlage gestört ist, können die Schranken mittels Notöffnen geöffnet werden.

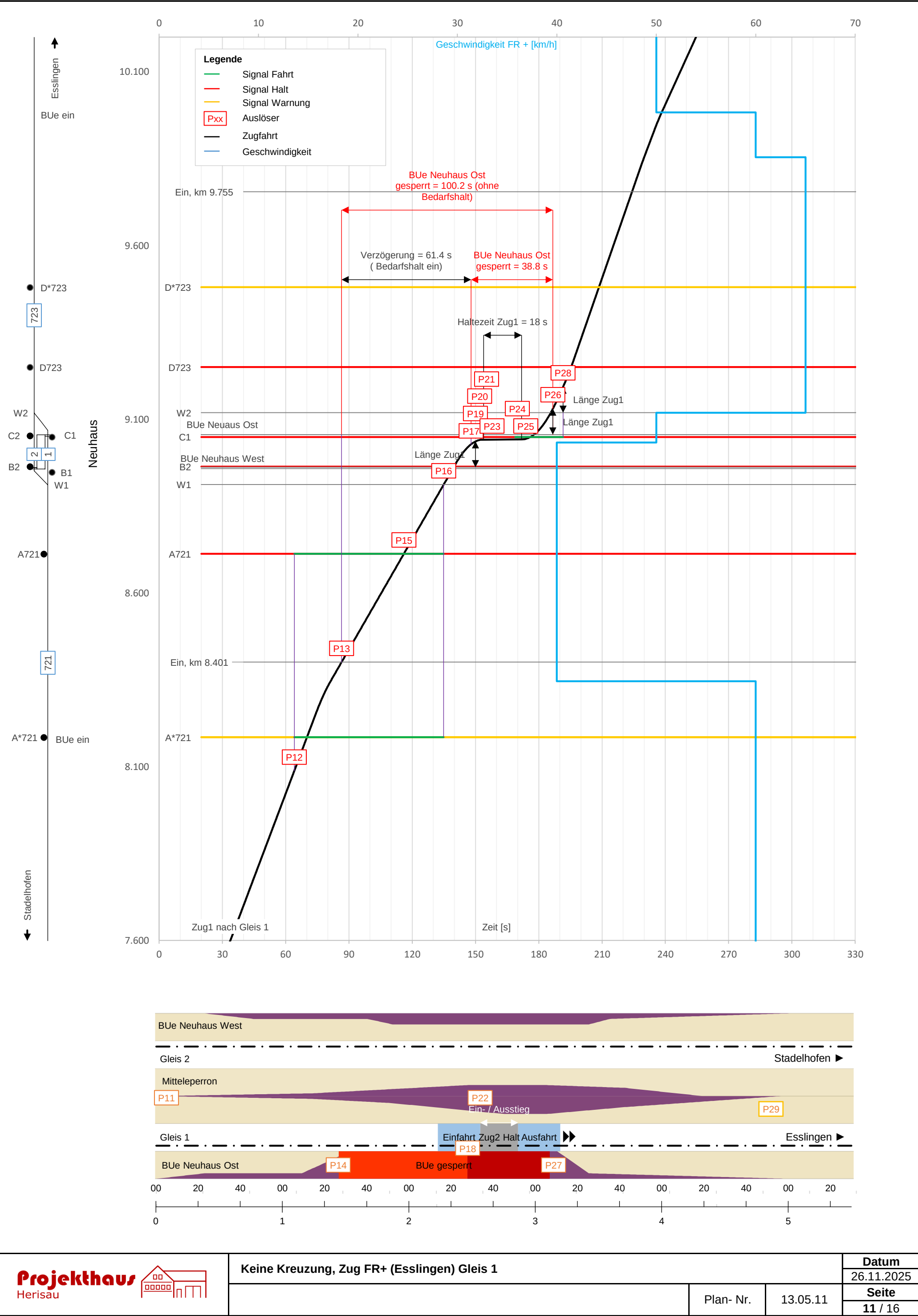
10 Fotodokumentation

Die Fotodokumentation der Bahnübergänge ist im Dokument [10.06] zu finden.

11 Fazit

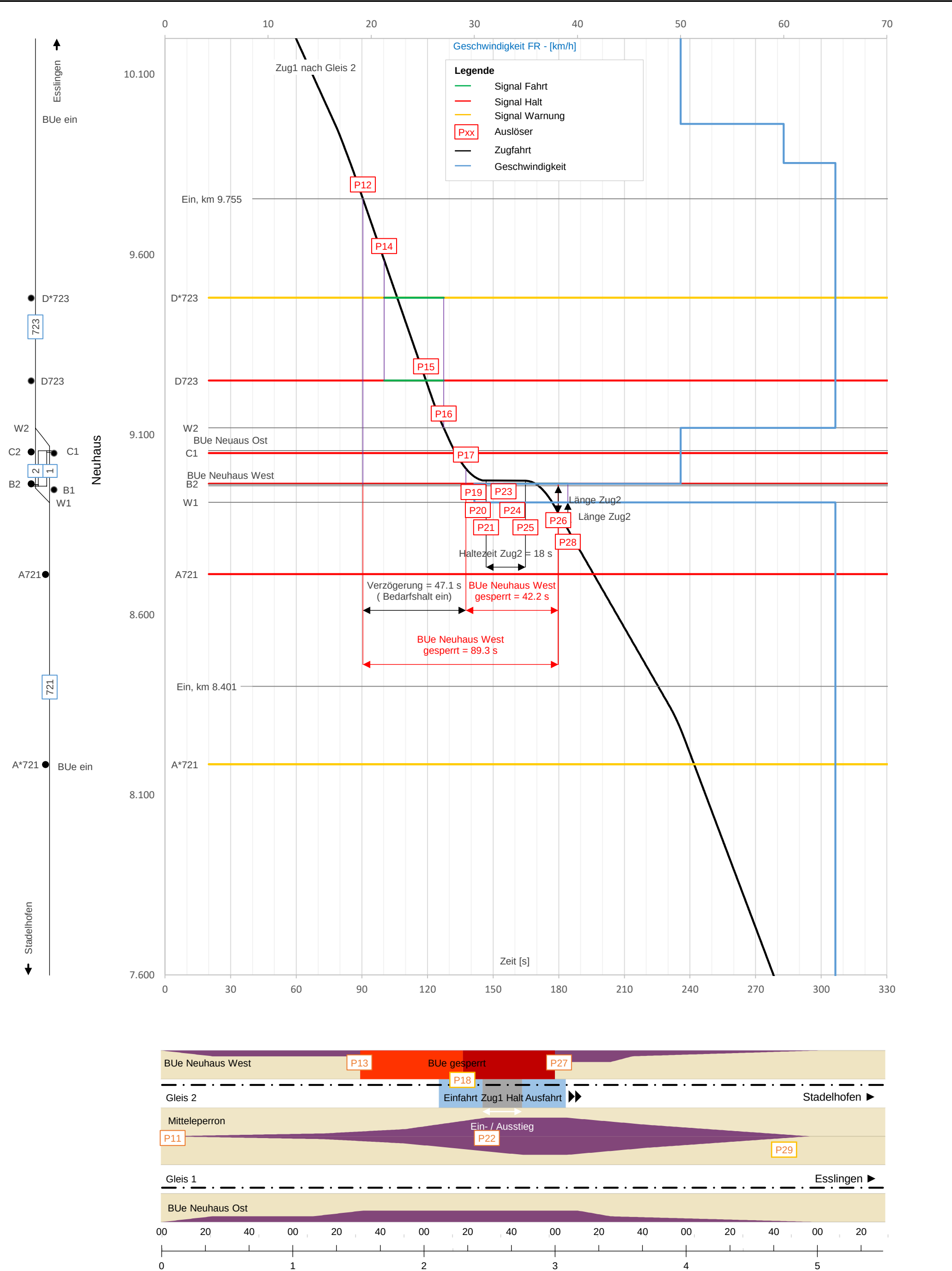
Da die kommunizierte Abfahrtszeit zwei Minuten vor der effektiven Abfahrtszeit liegt, wird Anhand der Ergebnisse der Sequenzialisierungen ersichtlich, dass Reisende die Züge immer erreichen können.

Anhang 1: Sequenzialisierung, Keine Kreuzung, Zug FR+ (Esslingen) Gleis 1;



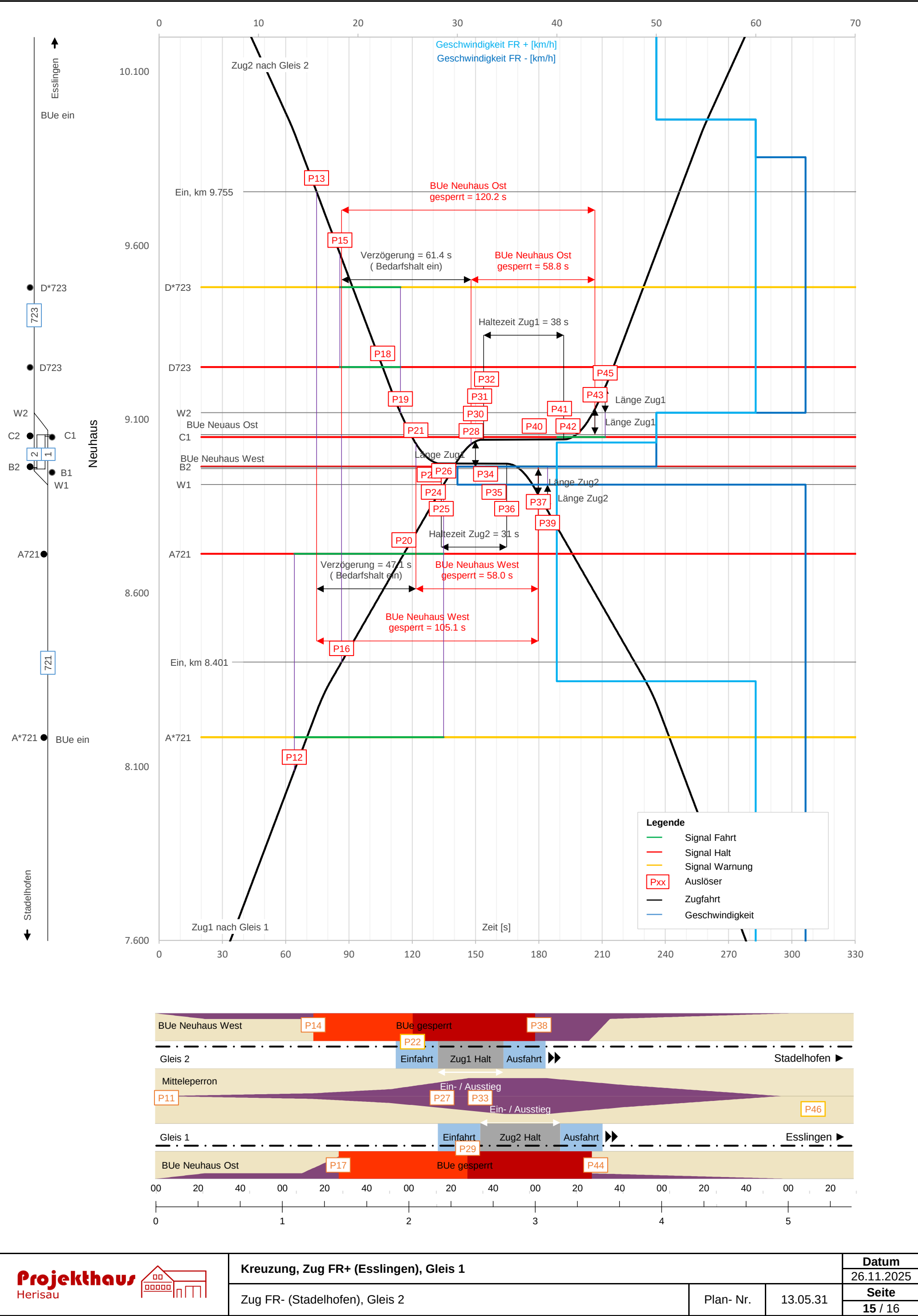
Keine Kreuzung, Zug FR+ (Esslingen) Gleis 2, Ablaufbeschreibung Sequenzialisierung						
	Zeit [m:s]	Pos.	Auslöser	Aktionen	Zustände	Bemerkungen
1	00:01	00:01	P10	Zug 1 nähert sich dem Bahnhof mit Streckengeschwindigkeit		Signale A721, B1, B2, C1, C2 und D723 zeigen Halt
2	00:05	00:05	P11		Reisende gelangen zum Bahnhof	
3	01:04	01:04	P12	Aktion P10	Fahrstrasse a721-1 läuft ein	Danach: Signal A721 zeigt Fahrt
4	01:26	01:26	P13	Zug 1 passiert Einschaltung BUe Neuhaus Ost		
5	01:26	01:26	P14	Aktion P13		Reisende müssen bei BUe Neuhaus Ost warten (wenn Bedarfshalt nicht aktiviert)
6	01:56	01:56	P15	Aktion P13	Zug 1 passiert Signal A721	
7	02:14	02:14	P16	Zug 1 befährt Spitze von Weiche 1	Danach: Signal A721 zeigt Halt	
8	02:27	02:27	P17	Aktion P16	Bahnübergang Neuhaus Ost eingeschaltet (wenn Bedarfshalt betätigt wurde)	
9	02:27	02:27	P18	Aktion P17		Reisende müssen bei BUe Neuhaus Ost warten
10	02:29	02:29	P19	Zug 1 legt Fahrwegelemente von Fahrstrasse a721-1 frei	Fahrstrasse a721-1 wird aufgelöst	
11	02:31	02:31	P20	Aktion P19	Weiche 1 läuft um	
12	02:32	02:32	P21	Aktion P19	Zug 1 hält bei Perron	
13	02:33	02:33	P22	Aktion P21		Reisendenwechsel Zug 1
14	02:44	02:44	P23	Aktion P21	Fahrstrasse c1-723 läuft ein	Danach: Signal C1 zeigt Fahrt
15	02:49	02:49	P24	Aktion P23	Zug 1 Türen schliessen	
16	02:53	02:53	P25	Aktion P24	Zug 1 fährt ab	
17	03:06	03:06	P26	Aktion P25	BUe Neuhaus Ost öffnet	
18	03:08	03:08	P27	Aktion P26		Reisende queren BUe Neuhaus Ost
19	03:11	03:11	P28	Zug 1 fährt Weiche 2 frei	Danach: Signal C1 zeigt Halt	
20	04:51	04:51	P29	Aktion P27		Perron entleert
Zug 1 Zug 2 Sicherungsanlage Reisende						

Anhang 1: Sequenzialisierung, Keine Kreuzung, Zug FR- (Stadelhofen), Gleis 2;



Keine Kreuzung, Zug FR- (Stadelhofen), Gleis 2, Ablaufbeschreibung Sequenzialisierung						
	Zeit [m:s]	Pos.	Auslöser	Aktionen	Zustände	Bemerkungen
1	00:01	00:01	P10	Zug 1 nähert sich dem Bahnhof mit Streckengeschwindigkeit		Signale A721, B1, B2, C1, C2 und D723 zeigen Halt
2	00:05	00:05	P11		Reisende gelangen zum Bahnhof	
3	01:30	01:30	P12	Zug 1 passiert Einschaltung BUe Neuhaus West	Bahnübergang Neuhaus West eingeschaltet (wenn Bedarfshalt nicht betätigt wurde))	
4	01:30	01:30	P13	Aktion P12		Reisende müssen bei BUe Neuhaus West warten (wenn Bedarfshalt nicht aktiviert)
5	01:40	01:40	P14	Aktion P12	Fahrstrasse d723-2 läuft ein	Danach: Signal D723 zeigt Fahrt
6	01:59	01:59	P15	Aktion P14	Zug 1 passiert Signal D723	
7	02:07	02:07	P16	Zug 1 befährt Spitze von Weiche 2	Danach: Signal D723 zeigt Halt	
8	02:17	02:17	P17	Aktion P16	Bahnübergang Neuhaus West eingeschaltet (wenn Bedarfshalt betätigt wurde)	
9	02:17	02:17	P18	Aktion P17		Reisende müssen bei BUe Neuhaus West warten
10	02:21	02:21	P19	Aktion P17	Fahrstrasse d723-2 wird aufgelöst	
11	02:23	02:23	P20	Aktion P19	Weiche 2 läuft um	
12	02:26	02:26	P21	Aktion P19	Zug 1 hält bei Perron	
13	02:28	02:28	P22	Aktion P21		Reisendenwechsel Zug 2
14	02:34	02:34	P23	Aktion P38	Fahrstrasse b2-721 läuft ein	Danach: Signal B2 zeigt Fahrt
15	02:41	02:41	P24	Aktion P23	Zug 1 Türen schliessen	
16	02:44	02:44	P25	Aktion P24	Zug 1 fährt ab	
17	02:59	02:59	P26	Zug 1 hat BUe Neuhaus West freigefahren	Bue Neuhaus West öffnet	
18	03:01	03:01	P27	Aktion P26		Reisende queren BUe Neuhaus West
19	03:04	03:04	P28	Aktion P26	Signal B2 zeigt Halt	
20	04:44	04:44	P29	Aktion P45		Perron entleert
Zug 1 Zug 2 Sicherungsanlage Reisende						

Anhang 1: Sequenzialisierung, Kreuzung, Zug FR+ (Esslingen), Gleis 1; Zug FR- (Stadelhofen), Gleis 2



Sequenzialisierung, Kreuzung, Zug FR+ (Esslingen), Gleis 1; Zug FR- (Stadelhofen), Gleis 2							
	Zeit [m:s]	Pos.	Auslöser	Aktionen	Zustände	Bemerkungen	
1	00:01	00:01	P10	Zug 1 nähert sich dem Bahnhof mit Streckengeschwindigkeit	Zug 2 nähert sich dem Bahnhof mit Streckengeschwindigkeit	Signale A721, B1, B2, C1, C2 und D723 zeigen Halt	
2	00:05	00:05	P11		Reisende gelangen zum Bahnhof		
3	01:04	01:04	P12	Aktion P10	Fahrstrasse a721-1 läuft ein	Danach: Signal A721 zeigt Fahrt	
4	01:14	01:14	P13	Zug 2 passiert Einschaltung BUE Neuhaus West	Bahnübergang Neuhaus West eingeschaltet (wenn Bedarfshalt nicht betätigt wurde))		
5	01:14	01:14	P14	Aktion P13		Reisende müssen bei BUE Neuhaus West warten (wenn Bedarfshalt nicht aktiviert)	
6	01:25	01:25	P15	Aktion P13	Fahrstrasse d723-2 läuft ein	Danach: Signal D723 zeigt Fahrt	
7	01:26	01:26	P16	Zug 1 passiert Einschaltung BUE Neuhaus Ost			
8	01:26	01:26	P17	Aktion P16		Reisende müssen bei BUE Neuhaus Ost warten (wenn Bedarfshalt nicht aktiviert)	
9	01:45	01:45	P18	Aktion P15	Zug 2 passiert Signal D723		
10	01:54	01:54	P19	Zug 2 befährt Spitze von Weiche 2	Danach: Signal D723 zeigt Halt		
11	01:56	01:56	P20	Aktion P16	Zug 1 passiert Signal A721		
12	02:01	02:01	P21	Aktion P19	Bahnübergang Neuhaus West eingeschaltet (wenn Bedarfshalt betätigt wurde)		
13	02:01	02:01	P22	Aktion P21		Reisende müssen bei BUE Neuhaus West warten	
14	02:08	02:08	P23	Aktion P21	Fahrstrasse d723-2 wird aufgelöst		
15	02:10	02:10	P24	Aktion P23	Weiche 2 läuft um		
16	02:13	02:13	P25	Aktion P23	Zug 2 hält bei Perron		
17	02:14	02:14	P26	Zug 1 befährt Spitze von Weiche 1	Danach: Signal A721 zeigt Halt		
18	02:15	02:15	P27	Aktion P25		Reisendenwechsel Zug 2	
19	02:27	02:27	P28	Aktion P26	Bahnübergang Neuhaus Ost eingeschaltet (wenn Bedarfshalt betätigt wurde)		
20	02:27	02:27	P29	Aktion P28		Reisende müssen bei BUE Neuhaus Ost warten	
21	02:29	02:29	P30	Zug 1 legt Fahrwegelemente von Fahrstrasse a721-1 frei	Fahrstrasse a721-1 wird aufgelöst		
22	02:31	02:31	P31	Aktion P30	Weiche 1 läuft um		
23	02:32	02:32	P32	Aktion P30	Zug 1 hält bei Perron		
24	02:33	02:33	P33	Aktion P32		Reisendenwechsel Zug 1	
25	02:34	02:34	P34	Aktion P31	Fahrstrasse b2-721 läuft ein	Danach: Signal B2 zeigt Fahrt	
26	02:41	02:41	P35	Aktion P34	Zug 2 Türen schliessen		
27	02:44	02:44	P36	Aktion P35	Zug 2 fährt ab		
28	02:59	02:59	P37	Zug hat BUE Neuhaus West freigefahren	Bue Neuhaus West öffnet		
29	03:01	03:01	P38	Aktion P37		Reisende queren BUE Neuhaus West	
30	03:04	03:04	P39	Aktion P37	Signal B2 zeigt Halt		
31	03:04	03:04	P40	Aktion P32	Fahrstrasse c1-723 läuft ein	Danach: Signal C1 zeigt Fahrt	
32	03:09	03:09	P41	Aktion P40	Zug 1 Türen schliessen		
33	03:13	03:13	P42	Aktion P41	Zug 1 fährt ab		
34	03:26	03:26	P43	Aktion P42	BUE Neuhaus Ost öffnet		
35	03:28	03:28	P44	Aktion P43		Reisende queren BUE Neuhaus Ost	
36	03:31	03:31	P45	Zug 1 fährt Weiche 2 frei	Danach: Signal C1 zeigt Halt		
37	05:11	05:11	P46	Aktion P44		Perron entleert	
Zug 1 Zug 2 Sicherungsanlage Reisende							