



Schwäbische Alb Bahn (SAB)

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Schwäbische Alb Bahn (SAB)

Engstingen – Schelklingen (Nebenbahn)

mit den Bahnhöfen Marbach, Münsingen, Oberheutal

gültig ab 28.04.2019

Erms-Neckar-Bahn-AG

Pfählerstraße 17

72574 Bad Urach

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1. Vorbemerkungen

Bekanntgabe durch:

Erms-Neckar-Bahn AG

Pfähler Straße 17

D-72754 Bad Urach

Telefon 07125-407634

Telefax 07125-407636

Mail post@erms-neckar-bahn.de

Genehmigt und in Kraft gesetzt durch:

Eisenbahnbetriebsleiter/Vorstand Herr Jochen Heer



Anwenderkreis:

Infrastrukturbetreiber (EIU); ENAG

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Nutzungsvertrag

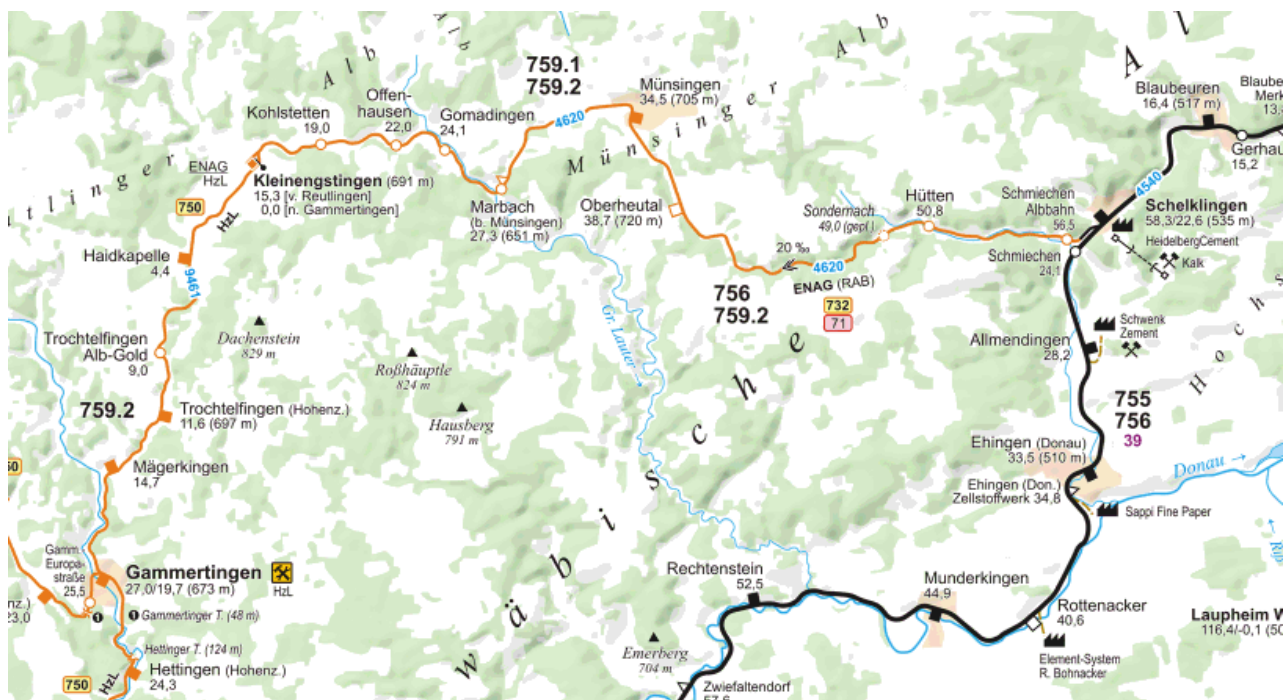
Zuständige Aufsichtsbehörden

Fachdienste Fb, LST, ZL

SWEG Schienenwege Gammertingen

Diese SbV ist für alle Mitarbeiter im Betriebsdienst (ZL, Tf), Fachdienste Fahrbahn und LST gültig.

Lage im Netz



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1.2 Inhaltsverzeichnis

1.1 Übersicht der Aktualisierungen	3
1.2 Inhaltsverzeichnis	4
1.3 Zuständige Behörden	12
1.4 Geltungsbereich	12
1.5 Dienstvorschriften	12
1.6 Verteilungsplan der Stellen, auf denen die SbV ausgelegt ist	13
1.7 Verteilungsplan SbV	13
2. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE	14
2.1 Abschnitt – Allgemeines	14
Zu § 1 (2) Geltungsbereich	14
Zu § 1 (3) Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften, örtliche Verhältnisse	14
Zu § 1 (3) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen auf der Schwäbische Alb Bahn	14
Zu § 1 (3) Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zuglaufstellen	14
Zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb	15
Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb	15
Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung	15
Zu § 2 (4) Befähigung	15
Zu § 2 (9) Dienstübergabe	16
Zu § 3 (11) Zugschlussstellen	16
Zu § 3 (13-15) Zugmeldestelle, Zugleitstelle, Zuglaufstellen und Zuglaufmeldestellen	16
Zu § 3 (16) Triebfahrzeuge	17
Zu § 3 (19) Triebfahrzeuge	17
Zu § 5 (2) Fahrpläne	17
Zu § 5 (3) Buchfahrplan	17
Zu § 5 (4) Bahnhofsfahrordnung	17
Zu § 5 (7) Verteilung	17
Zu § 5 (8) Merktafel	18
Zu § 6 (1) Meldebuch für den Zugleiter	18
Zu § 6 (3) Fernsprechbuch	18
Zu § 6 (5) Nachweis der Dienstübergabe	18

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2.2 Abschnitt – Fahrdienst auf Betriebsstellen	19
Zu § 7 (1) Prüfung des Betriebsdienstes	19
Zu § 7 (5) Sichern der Reisenden	19
Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen	19
Zu § 9 (1) Schriftliche Befehle für Züge	20
Zu § 10 (1) Zuglaufmeldungen	20
Zu § 10 (4) Fahranfrage und Fahrerlaubnis	20
Zu § 10 (5) Ankunftsmeldung	20
Zu § 10 (8) Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus	20
Zu § 11 (1) Anordnung zum Führen des Meldebuches	21
Zu § 13 (1) Zugverspätungen	21
Zu § 14 (1) Durchrutschweg	21
Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung	21
Zu § 15 (5 und 10) Handverschlüsse, Weichenschlüssel und Aufbewahrung der Schlüssel	21
Zu § 17 (2) Gleichzeitige Fahrten	22
Zu § 17 (3) Einfahrt in Stumpfgleise, verkürzter D-Weg, Einfahrweg verkürzt	22
Zu § 18 (3) Benachrichtigung der Bahnübergangsposten (BÜP)	22
Zu § 18 (5) Benachrichtigung der Rotten	23
Zu § 19 Verhalten bei gefahrdrohender Witterung	24
Zu § 19 (3) Spitzensignal nicht in Ordnung	24
Zu § 25 (1) Verkehren von Sonderzügen – Ausfall von Zügen	24
Zu § 25 (2) Zuständigkeit	24
Zu § 25 (3) Fahrplan	25
Zu § 26 (2) Planmäßige Sperrung	25
Zu § 27 (3) Durchführung	25
Zu § 27 (14) Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke	25
Zu § 30 (3) Geeignete Nebenfahrzeuge	25
Zu § 30 (5) Einträge, Warnschild, Hilfssperren	26
Zu § 30 (8) Sperrung von Bahnhofsgleisen oder -weichen	26
Zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen	26
2.3 Abschnitt – Zugfahrdienst	27
Zu § 32 (1) Länge der Züge	27
Zu § 32 (6-7) Wagen mit gefährlichen Gütern / Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen	27
Zu § 32 (8) Einschränkungen in der Zulassung von Wagen	28
Zu § 41 (1) Mindestbremsleistung	28
Zu § 41 (2) Mindestbremsleistung nicht erreicht	29
Zu § 45 (1) Zulässige Höchstgeschwindigkeit	29

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 45 (2) Bekanntgabe	29
Zu § 47 (1) Liegenbleiben eines Zuges	29
Zu § 47 (4a) Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört	29
Zu § 48 (4) Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge	30
Zu § 48 (6) Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremmung	30
Zu § 48 (9) Schienenbrüche	30
2.4 Abschnitt – Rangierdienst	31
Zu § 51 (13) Örtliche Besonderheiten	31
Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle	31
Zu § 55 (1) Sichern von Bahnübergängen	31
Zu § 56 (1) Abstoßen und Ablaufen	31
Zu § 57 (9) Luftbremskopf	31
Zu § 58 (2) Aufbewahren der Festlegemittel	31
Zu § 61 (2) Maßnahmen nach Auffahren	32
2.5 Abschnitt – Anlagen zur FV-NE	33
Zu Anlage 1 Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur	33
Zu Anlage 3 Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb	33
Zu Anlage 7 Meldebuch für den Zugleiter	34
Zu Anlage 19 Fahrtbericht	34
Zu Anlage 22 Bremstafeln	34
2.6 Abschnitt – Anhänge zur FV-NE	35
3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken	36
3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301	36
Zu 301.0002 Abs. 2 Standort der Signale	36
Zu 301.0002 Abs. 2 (2) Kennlicht	36
Zu 301.0002 Abs. 5 (1) Anschließender Weichenbereich	36
Zu 301.0002 Abs. 8 (1b) Mastschilder	36
Zu 301.0501 Abs. 1 (2) Signalen Lf 1, Lf 2 und Lf 3	37
Zu 301.0501 Abs. 2 (4), 4 (5), 5 (6) Signalen Lf 2 und Lf 3	37
Zu 301.0501 Abs. 8 und 9 Signale Lf 6 und Lf 7	37
Zu 301.0501 Abs. 8 (4) Signale Lf 7 mit der Aufschrift „BÜ“	37
Zu 301.0601 Abs. 2 Signal Hp 0	37
Zu 301.0601 Abs. 3 Signal Sh 1	37
Zu 301.0601 Abs. 4 (2) Signal Sh 2	37
Zu 301.0801 Abs. 2 (1-3) und Abs. 3 (1-4) Signal Wn 1, 2	38
Zu 301.0703 Abs. 1 Signal Ra 10	38

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu 301.1101 Abs. 2 (2) Signal Zg 1 – Spitzensignal	38
Zu 301.1101 Abs. 3 (2) Signal Zg 2 – Schlussignal	38
Zu 301.1401 Abs. 1 Signal Ne 1 – Trapeztafel	39
Zu 301.1401 Abs. 5 (4) und 5 (6) Signal Ne 5 – Halftafel	39
Zu 301.9001 Abs. 1 (2) Orientierungszeichen – TuZ	39
Zu 301.9001 Abs. 1 (2) Orientierungszeichen – Km-Angabe	39
Zu 301.9001 Abs. 4 (4) Orientierungszeichen – Kennzeichnung zur Sicherung am BÜ - ET	39
3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)	40
Allgemeines	40
Zu 5.2 Unfallmeldestelle	40
Zu 5.6 Unfallmeldetafeln	40
Zu 5.6 Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses	40
Verhalten der Mitarbeiter	40
Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen	41
Unfalluntersuchung	41
Tatbestandsaufnahme	41
Schienenersatzverkehr / Busnotverkehr	41
Grenze der Zuständigkeit der Rettungsleitstellen	41
Feuerwehreinsätze im Gefahrenbereich von Gleisen	45
3.3 Ergänzungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE)	47
Zu § 1 Umfang der Signalanlagen	47
Zu § 3 (4), (7), (8) Ersatzschlüssel und deren Benutzung	47
Zu § 9 (3) ArbeitsBÜcher	48
Zu § 10 (7) Meldung von Unregelmäßigkeiten	48
3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE)	49
Zu § 5 (1)	49
3.5 Ergänzungen zur Oberbau-Richtlinien für NE (Obri-NE)	50
Zu § 1 (1)	50
Zu § 1 (2)	50
Zu § 9 (1)	50
Zu § 31 (7)	50
Zu § 33 (2)	50
Zu Abschnitt IV	50
3.5.1 Brücken der Schwäbische Alb Bahn	51
3.5.2 Überquerungen der Schwäbischen Alb Bahn (fremde Baulastträger)	51

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und	52
Binnenschifffahrt (GGVSEB)	52
Zu § 19 (3)	52
Zu Unfallmerkbblätter	52
3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)	53
Allgemeines	53
Konstruktive Bauwerke	53
Engstellenverzeichnis	53
4. Sonstige Bestimmungen	54
4.1 Betra, La und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb	54
4.2 Schneedienst	54
4.3 Außenbeleuchtung	54
5. Anlagen zur SbV	55
Anlage 5.1 Lageplanskizze	56
Anlage 5.2	70
5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen (VzG-Strecke 4620)	70
5.2.1 Strecke Engstingen – Schelklingen	70
Maßnahmen im Störfungsfall (gültig für gesamte Strecke)	70
Bf Engstingen (TKL)	70
Hp Kohlstetten (TKOH)	70
Hp Offenhausen (TOFS)	70
Hp Gomadingen (TGOM)	71
Bf Marbach b. Mün (TMBM)	71
Hp Grafeneck (TGRA)	71
Bf Münsingen (TMN)	71
Bf Oberheutal (TOH)	72
Hp Sondernach (TSOD)	72
Hp Hütten (THTT)	72
Hp Schmiechen-Albbahn (TSHA)	73
5.2.2 Bestimmungen für den Bf Engstingen (TKL) (VzG-Strecke 4620)	74

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle	74
2. Allgemeines	74
3. Rangierdienst	75
4. Zusatzanlagen	75
5. Telekommunikationseinrichtungen	76
6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen	76
7. Sonstiges	76
8. Maßnahmen im Störfall	76
9. Gemeinschaftsbahnhof Kleinengstingen ENAG und SWEG Schienenwege	77
5.2.3 Bestimmungen für den Bf Marbach b. Mün (TMBM) (VzG-Strecke 4620)	78
1. Lageplanskizze der Betriebsstelle	78
2. Allgemeines	78
3. Rangierdienst	79
4. Zusatzanlagen	79
5. Telekommunikationseinrichtungen	79
6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen	80
7. Sonstiges	80
8. Maßnahmen im Störfall	80
5.2.4 Bestimmungen für den Bf Münsingen (TMN) (VzG-Strecke 4620)	81
1. Lageplanskizze der Betriebsstelle	81
3. Rangierdienst	82
4. Zusatzanlagen	82
5. Telekommunikationseinrichtungen	83
6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen	83
7. Sonstiges	83
8. Maßnahmen im Störfall	83
5.2.5 Bestimmungen für den Bf Oberheutal (TOH) (VzG-Strecke 4620)	84
1. Lageplanskizze der Betriebsstelle	84
4. Zusatzanlagen	85
5. Telekommunikationseinrichtungen	86
6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen	86
7. Sonstiges	86
8. Maßnahmen im Störfall	86
Anlage 5.3	87
5.3 Bahnübergänge	87

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Anlage 5.3.1	88
5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge	88
Anlage 5.3.2	90
5.3.2 Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlage	90
Anlage 5.3.3	95
5.3.3 Maßnahmen zur Sicherung von BÜ bei Ausfall der technischen Sicherung und Einsatz von Posten bei gestörter technischer Sicherung	95
Anlage 5.3.4	97
5.3.4 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen	97
Anlage 5.4	98
5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen	98
Anlage 5.5	99
5.5. Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)	99
Anlage 5.6	105
5.6 Merkblatt Schienenbrüche	105
Anlage 5.7	110
5.7 Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten	110
Anlage 5.8	114
5.8 Vordrucke	114
Anlage 5.8.1	114
Zu Anlage FV-NE Merkblatt	114
Anlage 5.8.2	115
Zu Anlage FV-NE Fernsprechbuch	115
Anlage 5.8.3	116
Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten	116
6. Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (TUZ)	117
6.1 Allgemeines	117
6.2 Betriebliche Regelungen für das Betriebspersonal	117
6.2.1 Grundsätze	117

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



6.2.2 Zugfahrten	119
6.2.3 Rangieren	120
6.3 Betriebliche Regelungen für den Zugleiter	122
6.3.1 Bildschirmanzeige	122
6.3.2 Ausfall der technischen Einrichtung Technisch unterstützter Zugleitbetrieb auf der Strecke Engstingen - Schelklingen	123
6.3.3 Unregelmäßigkeiten, Arbeiten an technischer Einrichtung	123
6.3.4 Reset von Bahnhöfen bzw. Streckenabschnitten	123
6.3.5 Generalreset	124
6.3.6 PZB-Zwangsbremung	124
6.3.7 Elektrische Schlüsselsperren gestört	124
6.3.8 Aufbewahren von Ersatzschlüsseln	124
6.3.9 Baumaßnahmen	124
6.3.10 Störungsliste, Fehlersuche	125
6.3.11 Arbeiten an der technischen Einrichtung durch den Signaldienst	125
6.4 Bedienungsanleitung / Anwenderhandbuch für die TuZ vom Hersteller Voestalpine	126

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1.3 Zuständige Behörden

Oberste Aufsichtsbehörde:
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
 Baden-Württemberg
 Hauptstätter Straße 67
 70178 Stuttgart
 Tel 0711-231-5746

Landeseisenbahnaufsicht (LEA)
 Südendstraße 44
 76135 Karlsruhe
 Tel 0721-1809-0
 Mail: landeseisenbahnaufsicht-kar-
 stg@eba.bund.de

1.4 Geltungsbereich

Die Schwäbische Alb Bahn (SAB) ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Sie wird als Nebenbahn von der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betrieben.

Es gilt die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) in der jeweils aktuellen Fassung.

Die Schwäbische Alb Bahn ist regelspurig (1435 mm) und nicht elektrifiziert. Der Bahnhof Schelklingen ist Übergangsbahnhof in das Netz der DB Netz AG und der Gemeinschaftsbahnhof Engstingen ist Übergangsbahnhof in das Netz der SWEG Schienenwege GmbH.

1.5 Dienstvorschriften

- (1) Für den Betriebsdienst auf der Strecke Engstingen - Schelklingen gelten nachstehende Vorschriften und Dienstanweisungen:
 - Richtlinie 301 Signalbuch (ESO Eisenbahn-Signalordnung) der DB Netz AG
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV – NE)
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO – NE)
 - Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE-Bahnen (SIG – VB – NE)
 - Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der VBG Verwaltungs-Berufsgenossenschaft – unter anderem zuständig auch für der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen
 - Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

- (2) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu den Vorschriften und Dienstanweisungen Absatz 1.

- (3) Der Inhalt ist gegliedert in
 - **Teil A** **Zusätzliche Bestimmungen zu FV - NE**
 - **Teil B** **Zusätzliche Bestimmungen zu sonstigen Betriebsvorschriften**

- (4) Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der §§ der FV – NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie Ziffern der ESO und der Ausführungsbestimmungen des SB geordnet.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



(5) In den Vorschriften ist an den Stellen, zu denen die SbV zusätzliche Bestimmungen enthält, am Rand der Hinweis „SbV“ anzubringen.

(6) Berichtigungen werden vom EBL durch Berichtigungsblätter bekanntgegeben.

(7) Oberste Aufsichtsbehörde (OAB) ist das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, technische Aufsichtsbehörde ist die Landeseisenbahnaufsicht (LEA).

1.6 Verteilungsplan der Stellen, auf denen die SbV ausgelegt ist

- Stellwerk ZL Gammertingen
- Stellwerk Münsingen
- ENAG, Geschäftsstelle, Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach

1.7 Verteilungsplan SbV

(1) Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)

Technische Aufsichtsbehörde (LEA)

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)

Örtlicher Betriebsleiter (öBL)

Stellvertreter des EBL

Geschäftsstelle ENAG

SWEG Schienenwege

ZL Bf Gammertingen

SWEG Schienenwege

öBL Betrieb

DB Netze Tübingen

Notfallmanagement

EIU mit Anschlussvertrag

SWEG Hechingen

SAB Münsingen

DB Netz Schelklingen

EVU mit Nutzungsvertrag

SWEG/HzL

RAB Ulm

SAB Münsingen

NESA Rottweil

UTL Singen

(2) zugänglich zu machen

den übrigen Betriebsbediensteten

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

2.1 Abschnitt – Allgemeines

Zu § 1 (2)

Geltungsbereich

Der Zugverkehr auf der Strecke Engstingen bis Schmiechen-Albbahn wird im Zuggleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TuZ) durchgeführt. Die Strecke zwischen Schmiechen-Albbahn bis Schelklingen wird im Zugmeldebetrieb durchgeführt.

Der Zuggleiter hat seinen Sitz im Bf Gammertingen.

Er ist unter der Postrufnummer: 07574-2488 (Sprachspeicher) zu erreichen.

Zu § 1 (3)

Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften, örtliche Verhältnisse

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder bis zur Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden im Auftragsbuch bekanntgegeben. Bau- und / oder Betriebsanweisungen sowie Betriebsanordnungen sind in die „Mappe für besondere betriebliche Anweisungen-NE“ aufzunehmen. In dringenden Fällen sind mündliche oder fernmündliche Betriebsanweisungen zugelassen, die baldmöglichst schriftlich zu bestätigen sind.

Zu § 1 (3)

Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen auf der Schwäbische Alb Bahn

Siehe Anlage 5.2 dort unter 5.2.1 und 5.2.2.

Zu § 1 (3)

Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zuglaufstellen

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
Engstingen – Schelklingen	(Höhe-) Ne 1 km 16,002	km 27,111 (vor Lautertalbrücke)	13,620 ‰ – Gefälle Ri. Marbach
	km 27,111	Ne 1 km 26,950	10,000 ‰ – Steigung Ri. Marbach
	(Höhe-) Ne 1 km 27,895	Ne 1 km 34,000	15,141 ‰ – Steigung Ri. Münsingen
	(Höhe-) Ne 1 km 35,310	km 36,080	20,200 ‰ – Steigung Ri. Oberheutal
	km 36,080	Ne 1 km 38,003	10,300 ‰ – Gefälle Ri. Oberheutal
	(Höhe-) Ne 1 km 39,395	ESig5G km 57,367	14,924 ‰ – Gefälle Ri. Schelklingen

Für Züge die in der Richtung Schelklingen – Engstingen verkehren, ändert sich in der Spalte Neigungen (in ‰) Gefälle in Steigung und Steigung in Gefälle!

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb

Die Schwäbische Alb Bahn ist nicht elektrifiziert!

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb

Der Einführungsbahnhof Schelklingen ist Bahnhof der DB-Netz AG. Ab Einfahrsignal G (km 57+367) beginnt der Betriebsführungsbereich der DB Netz AG – es gelten hier deren Vorschriften.

Der Bf Engstingen ist Gemeinschaftsbahnhof mit der SWEG Schienenwege, Betriebliche Regelungen sind in Anlage 5.2.2 geregelt.

Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung

Es ist ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) mit ständigen Vertretern des EBL und Stellvertretern eingesetzt. EBL sind fachliche Vorgesetzte der Zugleiter und sind den auf der Schwäbische Alb Bahn eingesetzten Betriebsdienstmitarbeitern gegenüber weisungsbefugt.

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)	Herr Jochen Heer	Mobil	0160 / 97488677
Ständiger Vertreter EBL-	Herr Johann Kullanek	Mobil	0178 / 2391388
EBL-V	Herr Günther Hörnle	Mobil	0170 / 5607687
EBL-V	Herr Baldur Baur	Mobil	0171 / 1911794
öBL	Herr Bernd Rilling	Mobil	0175 / 1967353
öBL-V	Herr Sebastian Biber	Mobil	0175 / 6918035
öBL-V	Herr Alexander Bleher	Mobil	0170 / 3849958

Zu § 2 (4) Befähigung

Alle im Betriebsdienst eingesetzten Mitarbeiter müssen entsprechend dem Ausbildungsplan für Eisenbahnbetriebsbedienstete der NE ausgebildet sein.

Die Befähigung ist vor dem EBL in schriftlicher, mündlicher und praktischer Form nachzuweisen.

Die körperliche Eignung und Tauglichkeit ist nach den Grundsätzen der EBO § 48 nachzuweisen.

Die festgestellte Befähigung ist in den Personalunterlagen zu vermerken.

Einmal jährlich haben alle Betriebsbediensteten an einem Fortbildungsunterricht teilzunehmen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Durch den Zugleiter Gammertingen (der auch ZL bei der SWEG Schienenwege ist) werden getrennt für die NE geführt:

- Auftragsbuch (SAB)
- Mappe „Besondere betriebliche Anweisungen“

Schriftstücke (Fplo, Beta usw.) sind bis zum Gültigkeitstag in der „Mappe für besondere betriebliche Anweisungen“ aufzubewahren. Beim Inkrafttreten sind sie am Arbeitsplatz aufzulegen und an der Merktafel zu vermerken.

Die Dienstübergabe erfolgt im Meldebuch für den Zugleiter.

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Bei Einfahrten liegt die Zugschlussstelle im

Bf Engstingen in km 15,902 (Ra 10),

Bf Marbach in km 27,150 (Ra 10 Ri Engstingen), in km 27,695 (Ra 10 Ri Münsingen)

Bf Münsingen in km 34,200 (Ra 10) aus Richtung Marbach und in km 35,106 (Ra 10) aus Richtung Oberheutal.

Bf Oberheutal in km 38,203 (Ra 10) aus Richtung Münsingen und in km 39,205 (Ra 10) aus Richtung Schelklingen.

Bei Ausfahrten der Standort der Trapeztafel.

Zu § 3 (13-15) Zugmeldestelle, Zugleitstelle, Zuglaufstellen und Zuglaufmeldestellen

Zugleitstelle ist der Bf Gammertingen.

Zuglaufstellen sind:

- Bf(u) Engstingen
- Hp(u) Kohlstetten
- Hp(u) Offenhausen
- Hp(u) Gomadingen
- Bf(u) Marbach (b Münsingen)
- Hp(u) Grafeneck
- Bf(u) Münsingen; *kann mit öBb besetzt werden und wird in Betriebsanweisung geregelt;*
- Bf(u) Oberheutal
- Hp(u) Sondernach
- Hp(u) Hütten
- Hp(u) Schmiechen-Albbahn

Zugleich Zuglaufmeldestellen sind:

- Bf(u) Engstingen
- Bf(u) Münsingen
- Bf(u) Oberheutal

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 3 (16) Triebfahrzeuge

Es ist ein Zugsicherungssystem auf Basis der PZB vorhanden.
Dieses Sicherungssystem arbeitet in seiner Eigenschaft als technische Unterstützung des Zugleitbetriebes (TuZ). Zudem sind die Überwachungssignale mit PZB ausgerüstet.

Zu § 3 (19) Triebfahrzeuge

Als Kleinlokomotiven gelten Triebfahrzeuge mit Leistungen bis zu 600kW (820 PS).

Zu § 5 (2) Fahrpläne

An Fahrplänen werden folgende Dienstfahrpläne ausgegeben:
Bildfahrplan, Buchfahrplan, Streckenfahrplan, Fahrplananordnungen für Sonderzüge.

Zu § 5 (3) Buchfahrplan

Es wird ein vom Muster der Anlage 3 der FV-NE abweichender Buchfahrplan verwendet (siehe Abschnitt 2.5 zu Anlage 3 FV-NE).

Zu § 5 (4) Bahnhofsfahrordnung

Die Fahrordnung in den Bahnhöfen Engstingen, Marbach und Münsingen wird im Buchfahrplan geregelt.

Im Bahnhof Oberheutal gibt es nur ein Hauptgleis, weshalb hier keine Angabe im Buchfahrplan erfolgt.

Zu § 5 (7) Verteilung

Den Bildfahrplan, den Streckenfahrplan und die Fahrplananordnungen für Sonderzüge werden elektronisch durch den Ersteller entsprechend dem Verteilungsplan versendet.

Den Buchfahrplan und die Fahrplananordnungen für Sonderzüge sendet der Ersteller elektronisch an das EVU.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 5 (8)
Merktafel

Der Zugleiter führt die Merktafel für die Zugleitstrecke.

Zu § 6 (1)
Meldebuch für den Zugleiter

Es wird ein vom Muster der Anlage 3 der FV-NE abweichendes Meldebuch verwendet (siehe Abschnitt 2.5 zu Anlage 7 FV-NE).

Zu § 6 (3)
Fernsprechbuch

Es wird ein vom Muster der Anlage 3 der FV-NE abweichendes Fernsprechbuch verwendet (siehe Anlage 5.8.2).

Zu § 6 (5)
Nachweis der Dienstübergabe

Der Zugleiter hat bei Dienstübergabe diese im Meldebuch für den Zugleiter zu bescheinigen. Er bescheinigt dies unter Angabe von Datum, der Uhrzeit und seinem Namen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2.2 Abschnitt – Fahrdienst auf Betriebsstellen

Zu § 7 (1)

Prüfung des Betriebsdienstes

Der öBL der SWEG Schienenwege oder die benannten Vertreter prüfen fortlaufend das Meldebuch und die sonstigen betrieblichen Unterlagen stichprobenweise. Die Prüfung bestätigt er in diesen Unterlagen.

Der Fortbildungsunterricht über die Bestimmungen und Vorschriften der NE für Zugleiter ist einmal jährlich mindestens 6 Stunden zu erteilen. Dieser Fortbildungsunterricht erfolgt durch die SWEG Schienenwege. Der EBL der ENAG wird beim Inhalt beteiligt.

Der EBL/öBL der ENAG hört auch den Sprachspeicher des Funkaufzeichnungsgerätes drei Mal im Jahr stichprobenweise ab.

Obige Kontrollen der SWEG Schienenwege werden jährlich vom EBL der ENAG im Rahmen eines Audits überprüft.

Zu § 7 (5)

Sichern der Reisenden

Im Bf Münsingen befindet sich an den Gleisen 1, 2 und 4 ein Reisendenübergang in km 34,602, der gemäß BÜV-NE durch Sicht und Umlaufsperrn gesichert ist. Es gelten die signalisierten Geschwindigkeiten.

Für Rangierfahrten sind die Regelungen unter SbV zu § 55 (2) Sichern höhengleicher Übergang im Bf Münsingen Gleise 1, 2, 4 und 5 getroffen. Dies ist in der Anlage 5.2.4 zur SbV geregelt.

Zu § 8 (2)

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Beim ZL Gammertingen werden alle Aufträge und Meldungen über einen integrierten Arbeitsplatz durchgeführt.

Nothaltaufträge oder Notrufe werden über den Zugfunk gegeben.

Alle fahrdienstlichen Aufträge und Meldungen werden im Regelbetrieb über Funk abgewickelt. Ein Mobiltelefon ist als Rückfallebene mitzuführen.

Bei ausgefallenem Funk ist nur noch Einzugbetrieb zwischen Engstingen - Münsingen und Münsingen - Schelklingen zugelassen!

Im Bf Münsingen ist Richtungsbetrieb einzurichten und mit Sh 2 Tafeln und Radvorlegern zu sichern!

Am Ende beider Einfahrstraßen an der H-Tafel im Gleis 1 in km 34,587 aus Richtung Engstingen und der H-Tafel in Gleis 2 in km 34,617, muss je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlossen an der Schiene angebracht sein. Die Schlüssel müssen sich im Stw Münsingen am Schlüsselbrett befinden.

Der Zugführer hat dies dem Zugleiter in Gammertingen zu melden und dieser hat dies im Meldebuch für Zugleiter einzutragen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 9 (1) Schriftliche Befehle für Züge

Für Züge die nur zwischen Engstingen und Münsingen bzw. zwischen Münsingen und Schelklingen pendeln wird ein Dauerbefehl zugelassen.

Zu § 10 (1) Zuglaufmeldungen

Zuglaufmeldungen sind in den Fahrplanunterlagen vorgeschrieben. Der Zugführer führt den Fahrtbericht. Der ZL führt das „Meldebuch für den Zugleiter“. Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort „Zuglaufmeldung“ zu beginnen.

Zu § 10 (4) Fahranfrage und Fahrerlaubnis

Für Züge die von Schelklingen aus in die Zugleitstrecke einfahren, ist immer zuerst die Fahrerlaubnis vom ZL Gammertingen notwendig, bevor dem Fdl Schelklingen eine Fertigmeldung abgegeben wird.

Anbieten, Annehmen, Abmelden, Rückmelden

Zugmeldungen zwischen Fdl Schelklingen und ZL Gammertingen (SWEG Schienenwege) sind zwischen den Betriebsstellen Oberheutal und Schelklingen durchzuführen.

Zu § 10 (5) Ankunftsmeldung

Die Ankunftsmeldungen werden auf der jeweiligen Zuglaufstelle, bis zu der Fahrerlaubnis erteilt wurde, nach Erreichen des gewöhnlichen Halteplatzes abgegeben.

Für alle Haltepunkte gilt: Der gewöhnliche Halteplatz ist immer am Bahnsteig.

Zu § 10 (8) Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus

Zugmeldungen werden ab Bf(u) Oberheutal durchgeführt. Abmeldung ab Oberheutal können bis 10 Minuten vor der der planmäßigen Abfahrt durchgeführt werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 11 (1) Anordnung zum Führen des Meldebuches

Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ (siehe zu Anlage 7 zur FV-NE). Die Meldebücher sind nach Abschluss bei der Geschäftsstelle der SWEG Schienenwege drei Jahre aufzubewahren.

Zu § 13 (1) Zugverspätungen

Der Zugführer meldet Verspätungen von mehr als 10 Minuten an den Zugleiter.

Zu § 14 (1) Durchrutschweg

Bahnhof	Richtung Engstingen	Richtung Schelklingen
Marbach	10 m	10 m
Münsingen	Gleis 1: 15 m Gleis 2: 41 m	Gleis 1: 58 m Gleis 2: 58 m
Oberheutal	keine H-Tafel vorhanden	keine H-Tafel vorhanden

Den verkürzten D-Wegen in Marbach und Münsingen wurde seitens EBL zugestimmt.

Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung

Die indirekte Fahrwegprüfung ist im Störfall für alle Bahnhöfe der Zugleitstrecke zugelassen.

Zu § 15 (5 und 10) Handverschlüsse, Weichenschlüssel und Aufbewahrung der Schlüssel

Allgemeines:

Es ist ein Schlüsselschrank beim ZL Gammertingen vorhanden.

Bei Bahnhöfen mit Signalanlagen und Mehrfachschlüsselsperren befinden sich die Schlüssel der Weichen bzw. Gleissperren in den Mehrfachschlüsselsperren, sofern sie nicht am Schlüsselbrett hängen.

Die an den Schlüsselbrettern befindlichen Ersatzschlüssel müssen stets verplombt sein. Bei der Dienstübernahme hat sich der ZL davon zu überzeugen, dass sämtliche Schlüssel, einschließlich Ersatzschlüssel, vollzählig vorhanden bzw. verplombt sind. Der Verlust eines Schlüssels ist unverzüglich dem öBL SWEG Schienenwege anzuzeigen.

Der ZL Gammertingen meldet dies zusätzlich auch dem öBL ENAG. Eine neue Verplombung findet immer durch den signaltechnischen Wartungsdienst statt.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Verlust von Schlüsseln:

Wird ein fehlender Schlüssel festgestellt, ist sofort der ZL Gammertingen zu verständigen. Der ZL Gammertingen hat dies im Störungsbuch zu dokumentieren und sofort den öBL und den signaltechnischen Wartungsdienst zu verständigen.

Bis zum Wiederauffinden des Schlüssels oder Schlösseraustausch werden alle Züge mit Befehl unterwiesen, die betroffene Betriebsstelle auf Sicht zu befahren (Grund: aufgehobene Signalabhängigkeit).

Weitere Maßnahmen wegen aufgehobener Signalabhängigkeit sind durch die Streckenhöchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h nicht erforderlich.

In den Bahnhöfen Marbach und Münsingen sind Handverschlüsse HV 73 an den EOW-Weichen ständig angebracht.

Die Schlösser zu diesen HV 73 befinden sich im Schaltheus TuZ bzw. Schaltheus BÜ und werden bei Bedarf durch die ENAG zum Verschließen angebracht.

Zu § 17 (2) Gleichzeitige Fahrten

Im Bf Marbach und Bf Münsingen werden gleichzeitige Einfahrten zugelassen.

Zu § 17 (3) Einfahrt in Stumpfgleise, verkürzter D-Weg, Einfahrweg verkürzt

Wird im Bf Engstingen in das Stumpfgleis 4 eingefahren, ist dies mit Zs3 Kennziffer „3“ als Formsignal in km15,661 gekennzeichnet.

In den Bahnhöfen Bf Marbach und Bf Münsingen wurden für bestimmte Gleise D-Wege verkürzt, Die Einfahrtsgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die betroffenen Gleise und die D-Weg-Längen sind unter zu §14 (1) beschrieben.

In den Bf Schelklingen (DB Netz AG) wird planmäßig in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg (D-Weg) eingefahren. Im Fahrplan ist dies mit Zs 3 Kennziffer „3“ als Formsignal gekennzeichnet. Die Einfahrtsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Zu § 18 (3) Benachrichtigung der Bahnübergangsposten (BÜP)

Der BÜP muss mit Warnkleidung, einer rot-weißen Signalfolge und bei Nacht mit einer rot abblendbaren Leuchte ausgestattet sein.

Für die Benachrichtigung der BÜP bei Ausfall der technischen Sicherung der BÜ wird der Streckenfahrplan verwendet.

Züge sind dem BÜP durch den ZL zusätzlich anzukündigen bei:

- Fahren vor der planmäßigen Abfahrt
- Ausfall von Zügen
- Verkehren von Sonderzügen
- Änderung der Reihenfolge

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Er ist zu diesem Zweck mit einem Handfunkgerät zu versehen. Als Rückfallebene ist ein Mobilfunktelefon vorzusehen. Die Rufnummer ist vom BÜP vor Beginn der Sicherung dem ZL Gammertingen bekannt zu geben.

Zu § 18 (5) Benachrichtigung der Rotten

Bei Einsatz von Rotten im Gleis sind ein oder mehrere Sipo zu bestimmen, der (die) für die rechtzeitige Warnung der Rotte bei Annäherung eines Zuges verantwortlich ist (sind). Er muss Warnkleidung tragen, ein Mehrklanghorn, eine rot-weiße Signalfolge, einen Streckenfahrplan, ein Handfunksprechgerät sowie eine richtig zeigende Uhr mit sich führen.

Außer den Eintragungen im „Meldebuch für den Zugleiter“ kennzeichnet der Zugleiter die Arbeitsstelle der Rotte durch einen senkrechten roten Strich im „Meldebuch für den Zugleiter“ und vermerkt dort Beginn und Ende der Arbeiten einschließlich Uhrzeitvergleich und Name des Anmeldenden.

Für die zusätzliche Ankündigung der Züge gilt § 18 (1).

Bei unsichtigem Wetter darf nur unter Gleissperrung gearbeitet werden.

Bei Arbeiten im Gleisbereich können die Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 aufgestellt werden. Zusätzlich ist an den Standorten des Signals Lf 1, das Signal BÜ 4 – Pfeiftafel – aufzustellen.

Sicherung von Arbeitsstellen der freien Strecke

Arbeitsstellen der freien Strecke werden auf Antrag über Zugfahrten benachrichtigt, wenn der Zugleiter einverstanden ist.

- es wird nur die gleichzeitige Benachrichtigung einer Arbeitsstelle zugelassen
- der Zugleiter muss die Arbeitsstelle bis zu 3 Minuten vorher benachrichtigen, bevor er eine Zugfahrt am rückgelegenen Bahnhof Engstingen, Marbach, Münsingen, Oberheutal zulässt
- an der Arbeitsstelle wird die Benachrichtigung von einem Meldeposten entgegengenommen
- der Meldeposten wird mit den Worten „Zug Nr. von (Name des letzten Bahnhofs vor der Arbeitsstelle) nach (Name des ersten Bahnhofs hinter der Arbeitsstelle)“ benachrichtigt
- als Art der Sprechverbindung wird Zugfunk mit Handfunksprechgerät zugelassen, bei Störung des Zugfunkt wird nach Rücksprache mit dem öBL ggf. das Mobilfunktelefon ausnahmsweise zugelassen. Die Arbeitsstelle vereinbart dann mit dem Zugleiter die Art der Sprechverbindung und teilt ggf. die Handynummer mit
- Die Arbeitsstelle teilt die Lage der Arbeitsstelle sowie Beginn und voraussichtliches Ende der Arbeiten mit. Die An- und Abmeldung der Benachrichtigung der Arbeitsstelle der freien Strecke, sowie die jeweilige Benachrichtigung des Meldepostens ist im Meldebuch für den Zugleiter einzutragen
- Der Zugleiter darf dem Beginn der Arbeiten erst zustimmen, wenn das Gleis, in dem gearbeitet werden soll bis zum nächsten Bahnhof der Zugleitstrecke geräumt ist
- Meldet sich der Meldeposten nicht, muss der Triebfahrzeugführer durch NE-Befehl angewiesen werden im Bereich der Arbeitsstelle auf Sicht zu fahren
- Die Arbeitsstelle teilt dem Zugleiter mit, wenn die Benachrichtigung über Zugfahrten nicht mehr erforderlich ist
- Die Arbeitsstelle hat sofort nach erhaltener Benachrichtigung die Arbeitsstelle zu räumen
- Das Verfahren darf bei einer Störung des Sprachspeichers nicht durchgeführt werden

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 19

Verhalten bei gefahrdrohender Witterung

- a) Lassen wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände etc.) befürchten, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind diese zu erkunden. Dazu sind
- Kontrollgänge,
 - Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke und
 - Fahrten ohne Reisende bei Bedarf durchzuführen. Bei Dunkelheit müssen die für diese Fahrten genutzten Fahrzeuge mit Fernlicht ausgerüstet sein.

Der Auftrag zu Erkundung wird mit schriftlichem Befehl „Sie müssen auf Sicht fahren“ durchgeführt. Das Ergebnis ist dem ZL zu melden.

- b) Nach Eingang einer Meldung eines Tf oder dem Eingang einer Unwettermeldung über außergewöhnliche Witterungsverhältnisse verständigt der ZL die nachfolgenden Tf über die Witterungsverhältnisse. Der ZL erteilt Befehl „Fahren auf Sicht“ Grund (Unwettermeldung); die Beobachtungen sind an den ZL zu melden.
- c) Lässt die Wetterlage vermuten, dass Spurrillen an Bahnübergängen vereist sind, teilt der ZL durch Befehl dies den Triebfahrzeugführern – mit entsprechendem Grund (Spurrillen mit 20 km/h als Höchstgeschwindigkeit) mit der jeweiligen Kilometerangabe mit.
- d) Nach Durchführung der Fahrt haben die Triebfahrzeugführer dem ZL entsprechende Hinweise über die tatsächliche Situation an den Bahnübergängen zu geben.

Zu § 19 (3)

Spitzensignal nicht in Ordnung

Wird ein unvollständiges oder erloschenes Spitzen- oder Schlussignal bemerkt, so darf der Zug bis zu dem Bahnhof weiterfahren, an dem das Spitzensignal vervollständigt werden kann. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hierfür beträgt 30 km/h.

Ist das Nachtzeichen des Spitzensignals erloschen und kann das Nachtzeichen nicht wiederhergestellt werden, so darf bei **Dunkelheit oder unsichtigem Wetter** die Fahrt nur bis zum nächsten Bahnhof, auf Sicht, durchgeführt werden.

Zu § 25 (1)

Verkehren von Sonderzügen – Ausfall von Zügen

Die Fahrplananordnung für Sonderzüge ist rechtzeitig vor Verkehren den zuständigen Stellen vorzulegen.

Zu § 25 (2)

Zuständigkeit

Im Regelfall werden Sonderzüge mittels Fahrplananordnung durch den EBL oder einen von ihm beauftragten Betriebsmitarbeiter bekannt gegeben.

In dringenden Fällen darf der Zugleiter Sonderfahrten, Leerzüge, Arbeitszüge, Hilfszüge, Sperrfahrten und Übergabezüge einlegen. Der öBL ist baldmöglichst über das Verkehren solcher Züge zu benachrichtigen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Folgende Zugnummern stehen dem ZL Gammertingen für dringende Sonderfahrten zur Verfügung:

- **Sperrf** 600 - 619
- **Nfz (Skl)** 620 - 639
- **Sonstige Züge** 640 - 659

Zu § 25 (3) Fahrplan

Für Sonderfahrten, die der ZL Gammertingen bekannt gibt, ist der Fahrplan durch Befehl Nr. 14 als Vergleichsfahrplan eines Buchfahrplanes bekanntzugeben.

Zu § 26 (2) Planmäßige Sperrung

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch Fahrplananordnung bzw. Betriebsanweisung des öBL.

Zu § 27 (3) Durchführung

Gesperrte Gleisabschnitte und/oder Betriebsstellen werden durch wirksame Gleismagneten in und entgegen der Fahrtrichtung an den jeweiligen Grenzen gesichert (Standorte Ne1 bzw. Ne5 oder Ra10). Dies ist vor der Einfahrt in gesperrte Abschnitte grundsätzlich zu beachten.

Die Vorbeifahrt an den jeweiligen mit wirksamen Gleismagneten ausgerüsteten Signalen Ne1 bzw. Ne5 oder Ra10 sowie die Fahrt in das gesperrte Gleis muss durch Befehl angeordnet werden.

Zu § 27 (14) Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke

Fahrzeuge dürfen nicht regelmäßig auf der freien Strecke abgestellt werden. Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist in einer Beta zu regeln.

Zu § 30 (3) Geeignete Nebenfahrzeuge

Als geeignete Nebenfahrzeuge gelten Fahrzeuge mit EBO-Zulassung. Im Einzelfall kann der EBL Ausnahmen erteilen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 30 (5)
Einträge, Warnschild, Hilfssperren

Freimeldeabschnitte (FMA) sperren, siehe Anwenderhandbuch/Bedienungsanleitung 4.6.3. im Abschnitt 6 der SbV.

Zu § 30 (8)
Sperrung von Bahnhofsgleisen oder -weichen

Freimeldeabschnitte (FMA) sperren, siehe Anwenderhandbuch/Bedienungsanleitung 4.6.3. im Abschnitt 6 der SbV.

Zu § 30 (7)
Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen wird nicht zugelassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2.3 Abschnitt – Zugfahrtdienst

Zu § 32 (1)

Länge der Züge

Reisezüge:

Übersteigt ausnahmsweise die Länge eines Reisezuges die Bahnsteiglänge, so sind die Reisenden vom Zugpersonal über das sichere Ein- und Aussteigen zu unterrichten, ggf. sind die nicht am Bahnsteig befindlichen Türen zu verschließen bzw. zu bewachen. Betriebliche Regelungen werden in der Fplo oder Betriebsanordnung bekanntgegeben.

Güterzüge:

Güterzüge dürfen nicht länger als 200 m sein.

Übersteigt ausnahmsweise ein Güterzug diese Länge, sind betriebliche Regelungen in der Fplo oder Betriebsanordnung bekannt zu geben.

Betriebsstelle	Bahnsteiglänge [m]
Bf Engstingen (ENAG)	46
Hp Kohlstetten	70
Hp Offenhausen	50
Hp Gomadingen	85
Bf Marbach (b Münsingen)	60 (über Gleis 1 100 m)
Hp Grafeneck	60
Bf Münsingen	90 (Bahnsteig 1; Regelverkehr) 100 (Bahnsteig 2; Regelverkehr) 72 (Bahnsteig 4; nur Sonderverkehr)
Bf Oberheutal (nur Güterzüge)	entfällt
Hp Sondernach	60
Hp Hütten	50
Hp Schmiechen Albahn	65

Zu § 32 (6-7)

Wagen mit gefährlichen Gütern / Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

Wagen mit gefährlichen Gütern und/oder außergewöhnlichen Sendungen dürfen nur mit Genehmigung des EBL und gesonderter Anordnung befördert werden.

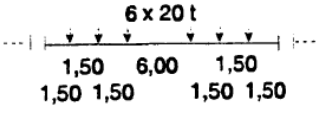
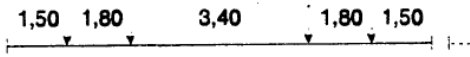
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 32 (8) Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

Der Streckenanschnitt Engstingen – Oberheutal ist in die Streckenklasse C4 (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t) eingestuft.

Der Streckenabschnitt Oberheutal - Schelklingen ist in die Streckenklasse CE (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t) eingestuft.

Radsatzschema:

Strecken- klasse	Radsatz- last	Fahrzeugge- wicht je Längeneinheit	a Abstand der Drehgestell-Radsätze b Abstand des ersten Radsatzes vom nächstgelegenen Pufferende c Abstand zwischen den Innen-Radsätzen in m
CE	20 t	8,0 t/m	
C 4	20 t	8,0 t/m	

Für Triebfahrzeuge und einzelne Wagen sind Ausnahmen durch den öBL zulässig.

Zu § 41 (1) Mindestbrems Hundertstel

Bremsweg in Richtung Engstingen - Schelklingen

Dieser ist auf 400 m festgelegt.

Bremsweg in Richtung Schelklingen - Engstingen

Dieser ist auf 400 m festgelegt.

Es gelten die Bremstafeln der FV-NE Anlage 22. Die erforderlichen Mindestbrems Hundertstel sind im Fahrplan dargestellt.

Maßgebende Neigung

Wird eine stärkere maßgebende Neigung als 10 ‰ (1:100) bergauf oder bergab von Zügen befahren, so sind die Streckenabschnitte in den Fahrplanunterlagen mit einer maßgebenden Neigung über 10 ‰ (1:100) bis 25 ‰ (1:40) durch eine Sägelinie gekennzeichnet.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu § 41 (2)

Mindestbremsleistung nicht erreicht

Bei fehlenden Bremsleistung (Brh) darf der Zug nur weiterfahren, wenn die Geschwindigkeit soweit abgesenkt wird, dass die noch vorhandene Brh größer gleich den erforderlichen Brh für die herabgesetzte Geschwindigkeit der Anlage 22 FVNE sind. Hierbei sind der Bremsweg von 400 m und die maßgebende Neigung gemäß Zu § 1(3) SbV zu beachten.

Zu § 45 (1)

Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in

- Bremsstellung P/R 50 km/h
- Bremsstellung G 50 km/h,

falls nicht weitere bekanntgegebene Beschränkungen bestehen.

Zu § 45 (2)

Bekanntgabe

Die örtlich zugelassenen Geschwindigkeiten sind im Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) in der Anlage 5.5 zur SbV dargestellt.

Alle Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf der freien Strecke mit den Signalen Lf 6 und Lf 7 signalisiert.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in allen Bahnhöfen sind mit den Signalen Zs 3v und Zs 3 als Formsignal signalisiert.

Zu § 47 (1)

Liegenbleiben eines Zuges

Beim Liegenbleiben eines Zuges muss der Tf dieses sofort dem Zugleiter und die voraussichtliche Dauer der Störung melden, erst dann ist mit der Störungssuche zu beginnen.

Zu § 47 (4a)

Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört

Bei ausgefallener Zugbeeinflussung am Tzf ist nur noch Einzugbetrieb zwischen Engstingen - Münsingen und Münsingen - Schelklingen zugelassen!

Im Bf Münsingen ist Richtungsbetrieb einzurichten und mit Sh 2 Tafeln und Radvorlegern zu sichern!

Am Ende beider Einfahrstraßen an der H-Tafel im Gleis 1 in km 34,587 aus Richtung Engstingen und der H-Tafel in Gleis 2 in km 34,617, muss je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlos-

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

sen am der Schiene angebracht sein. Die Schlüssel müssen sich im Stw Münsingen am Schlüsselbrett befinden.

Der Zugführer hat dies dem Zugleiter in Gammertingen zu melden und dieser hat dies im Meldebuch für Zugleiter einzutragen.

Ist das gestörte Tfz abgestellt, entfällt vorgenannte Regelung.

Zu § 48 (4)

Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge

Alle Bahnübergänge (siehe Anlage 5.3 zur SbV) sind mit Grundstellern ausgerüstet.

Bei außerplanmäßigem Halt an der Trapeztafel Ne 1 im Bf Marbach oder Bf Münsingen in der BÜ-Einschaltstrecke jeweils in Richtung Schelklingen ist die jeweilige Bahnübergangsanlage BÜ km 27,195 bzw. BÜ km 34,390 nach FV-NE §48 (4) zu sichern.

Zu § 48 (6)

Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremmung

Eine PZB-Zwangsbremmung kann durch Beeinflussung an einem Überwachungssignal oder technische Einrichtung der Zugleitstrecke (TUZ-Element) erfolgen.

Auf der Strecken darf mündlich nur mit Zustimmung des ZL Gammertingen

Gomadingen	BÜ	km 24,038
Marbach	BÜ	km 26,618
Mehrstetten	BÜ	km 40,841
Schmiechen	BÜ I	km 55,702
Schmiechen	BÜ II	km 56,405
Sommerberg	BÜ	km 56,657
Schmiechen	BÜ III	km 56,965

weitergefahren werden.

Zu § 48 (9)

Schienenbrüche

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten. Für die Beurteilung der Befahrbarkeit eines baulich nicht gesicherten Schienenbruchs ist Anlage 5.6 zur SbV zu beachten. Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsmitarbeiter treffen. Die Bruchstelle darf ggf. unter Beobachtung durch einen Betriebs- oder Bahnunterhaltungsmitarbeiter mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2.4 Abschnitt – Rangierdienst

Zu § 51 (13)

Örtliche Besonderheiten

Für die Freigabe des Rangierens auf Betriebsstellen ist Anwenderhandbuch/Bedienungsanleitung 4.6.8 zu beachten.

Die Regelungen sind in den Anlagen 5.2.1 bis 5.2.5 zur SbV gegeben. Beim Rangieren sind alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen. Vor Rangierbeginn ist stets eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

Zu § 53 (5)

Rangieren im Gefälle

Wegen anschließendem Gefälle sind auf allen Bahnhöfen der Zugleitstrecke Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen, abgekuppelte oder abgestellte Wagen oder Zugteile sind mit Radvorlegern oder Hemmschuhen ordnungsgemäß zu sichern (zur Talseite).

Zu § 55 (1)

Sichern von Bahnübergängen

Ist in der Anlage 5.3.2 und 5.3.3 zur SbV geregelt.

Zu § 56 (1)

Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Wagen ist auf allen Bahnhöfen verboten.

Zu § 57 (9)

Luftbremskopf

Die Verwendung eines Luftbremskopfes kann in einer Beta oder Fplo angeordnet werden.

Zu § 58 (2)

Aufbewahren der Festlegemittel

Die Hemmschuhe und Radvorleger sind auf dem Tfz mitzuführen. Ein Verbleib nicht benötigter Hemmschuhe auf den Betriebsstellen, außer in Münsingen, ist nicht zugelassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 61 (2)
Maßnahmen nach Auffahren

Der ordnungsgemäße Zustand einer aufgefahrenen Weiche darf durch einen Betriebsbediensteten festgestellt werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2.5 Abschnitt – Anlagen zur FV-NE

Zu Anlage 1

Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur

Bleibt frei – Strecke ist nichtelektrifiziert

Zu Anlage 3

Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

Es wird ein vom Muster abweichender Buchfahrplan verwendet:

(Zug-Nr.) _____ Engstingen - Schelklingen

Tfz: _____ Länge: _____ m Mbr: _____ km/h _____

1	2	3a	3b	4	5	6	7	8	9	10
Zulässige Geschwindigkeit		Betriebsstellen	Lage In km	vor Tra- peztafel hält Zug	An- kunft	Ab- fahrt	Kreu- zung mit Zug	<u>über- holt Zug:</u> wird über- holt von Zug	Ein- fahrt in Gleis	Zuglauf- meldung durch und Art; Betriebliche Anordnungen
ab km	km/h									

Zeichenerklärung:

¥ Ende anschließender Weichenbereich

ET vor der Abfahrt ist die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2.6 Abschnitt – Anhänge zur FV-NE

Bleibt frei

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken

3.1 Eisenbahnsignalordnung / Signalbuch Ril 301	(ESO)
3.2 Betriebsunfallvorschrift für NE	(BUVO-NE)
3.3 Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE	(SIG-VB-NE)
3.4 Bahnübergangsvorschrift für NE	(BÜV-NE)
3.5 Oberbau-Richtlinien für NE	(Obri – NE)
3.6 Gefahrgutverordnung Straße/Eisenbahn/Binnenschifffahrt	(GGVSEB)
3.7 Unfallverhütungsvorschriften	(UVV)

3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301

Zu 301.0002 Abs. 2 Standort der Signale

Nachstehende Signale stehen links vom Gleis:

Richtung Engstingen - Schelklingen

- km 26,218 – Üs1
- km 57,367 – Esig5G

Richtung Schelklingen – Engstingen

- km 27,392 – Ne 5 H-Tafel (Gleis 2)

Zu 301.0002 Abs. 2 (2) Kennlicht

Das weiße Kennlicht wird an den hohen Sperrsignalen, die als Weichendeckungssignal dienen, verwendet.

Zu 301.0002 Abs. 5 (1) Anschließendender Weichenbereich

Das Ende des anschließenden Weichenbereiches ist bei Ausfahrten durch ein ¥ - Zeichen mit km-Angabe im Buchfahrplan Spalte 3 dargestellt. Die erlaubte Geschwindigkeit ist in Spalte 2 des Buchfahrplans veröffentlicht. Ein Lf 7 ist an dieser Stelle aufgestellt.

Zu 301.0002 Abs. 8 (1b) Mastschilder

Das weiß-gelb-weiß-gelb-weiße Mastschild wird an den hohen Sperrsignalen, die als Weichendeckungssignal dienen, verwendet. Bei dunklem Sperrsignal darf, wenn keine Verständigung mit dem ZL möglich ist, bis zur Spitze der Weiche gefahren und nach Prüfung der ordnungsgemäßen Weichenlage weitergefahren werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

**Zu 301.0501 Abs. 1 (2)
Signalen Lf 1, Lf 2 und Lf 3**

Für die Aufstellung der Signale Lf 1, 2, 3 ist der öBL zuständig.

**Zu 301.0501 Abs. 2 (4), 4 (5), 5 (6)
Signalen Lf 2 und Lf 3**

Anfangs- (Lf 2) und Endscheibe (Lf 3) werden aufgestellt. Die Signale sind rückstrahlend und werden nicht beleuchtet.

**Zu 301.0501 Abs. 8 und 9
Signale Lf 6 und Lf 7**

Die Signale sind aufgestellt. Vor Bahnübergängen sind die Lf 6 nicht im Bremswegabstand der Strecke (400 m) aufgestellt, sondern im erforderlichen Abbremsweg zum Lf 7.

**Zu 301.0501 Abs. 8 (4)
Signale Lf 7 mit der Aufschrift „BÜ“**

Die Signale sind auf der gesamten Strecke aufgestellt.

**Zu 301.0601 Abs. 2
Signal Hp 0**

Dieses wird an den Deckungssignalen gezeigt.
Bedeutung: Halt und EOW-Weiche gemäß SIG-VB-NE auf Befahrbarkeit prüfen.

**Zu 301.0601 Abs. 3
Signal Sh 1**

Dieses wird an den Deckungssignalen gezeigt.
Bedeutung: EOW-Weiche ist in Ordnung (Zungen in Endlage) und darf befahren werden

**Zu 301.0601 Abs. 4 (2)
Signal Sh 2**

Die Nachtzeichen werden nicht verwendet.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu 301.0801 Abs. 2 (1-3) und Abs. 3 (1-4) Signal Wn 1, 2

Bf Marbach:









Weiche 1 Wn 1 nach Gleis 1 - Wn 2 nach Gleis 2

Weiche 2 Wn 1 nach Gleis 1 - Wn 2 nach Gleis 2

Bf Münsingen:

Weiche 2 Wn 1 nach Gleis 1 - Wn 2 nach Gleis 2

Weiche 18 Wn 1 nach Gleis 1 - Wn 2 nach Gleis 2

Signalbild		Bedeutung:
		a) Dunkelschaltung für Zugfahrten b) Stromausfall größer drei Stunden
		a) Weichenumlauf während Umstellvorgang b) keine Endlage erreicht
		Endlage erreicht
		Endlage erreicht

Für Zugfahrten bei erfolgter Fahrwegreservierung sind die Weichenlagemelder dunkel geschaltet.

Hinweis: Bei nicht ordnungsgemäßer Dunkelschaltung der Weichenlagemelder bleiben die 2000 Hz-Magnete wirksam geschaltet. Als unterbrechungsfreie Stromversorgung ist eine Batteriereserve von drei Stunden vorhanden.

Zu 301.0703 Abs. 1

Signal Ra 10

Alle Bahnhöfe sind mit Ra 10 ausgestattet und mit 2000 Hz-Magneten ausgerüstet.

Zu 301.1101 Abs. 2 (2)

Signal Zg 1 – Spitzensignal

Alle Züge haben das Nachtzeichen (Zg 1) auch bei Tage zu führen.

Zu 301.1101 Abs. 3 (2)

Signal Zg 2 – Schlussignal

Bei allen Zügen ohne elektrische Schlussignale ist eine Tafel oder ein Licht zugelassen. Es sollen in der Regel zwei Tafeln oder Lichter verwendet werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu 301.1401 Abs. 1

Signal Ne 1 – Trapeztafel

Alle Bahnhöfe sind mit Ne 1 ausgestattet und mit 2000 Hz-Magneten ausgerüstet und sind Zuglaufstellen.

Zu 301.1401 Abs. 5 (4) und 5 (6)

Signal Ne 5 – Halttafel

Entsprechend der Fahrerlaubnis ist an der entsprechenden H-Tafel zu halten. Alle H-Tafeln sind mit 2000 Hz-Magneten ausgestattet, ausgenommen:

Bf Marbach	Ri Engstingen	wegen Bedienung ET für BÜ km 27,195
Bf Münsingen	Ri Engstingen,	Gleis 2 vor RÜ
	Ri Schelklingen	Gleis 1 vor RÜ
	Ri Schelklingen	Gleis 4 als Zielsignal
Hp Gomadingen	Ri Engstingen	wegen Bedienung ET für BÜ km 24,038
Hp Schmiechen	Ri Engstingen	wegen HET-Einschalterschleife BÜ km 56,405 (Hinweis: diese soll nicht unzeitig belegt werden)

Zu 301.9001 Abs. 1 (2)

Orientierungszeichen – TuZ

Hiermit erfolgt die Kennzeichnung der Lage des 2000 Hz-Magnetes der im Ausfahrbereich des Bf Schelklingen liegt und zum TuZ gehört.

Zu 301.9001 Abs. 1 (2)

Orientierungszeichen – Km-Angabe

Im Bf Marbach ist im Gleis 1 und Gleis 2 eine Orientierungstafel mit km-Angabe aufgestellt.

Zu 301.9001 Abs. 4 (4)

Orientierungszeichen – Kennzeichnung zur Sicherung am BÜ - ET

Aufstellung in Marbach und Gomadingen am Bahnsteig und in Münsingen am Bahnsteig Einschalttaster mit kleinem Aufkleber.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)

Allgemeines

Das operative Notfallmanagement wird vertraglich durch die DB Netz AG übernommen. Die Informationsbeschaffung (Gefahrgutblätter, Aufgleisblätter) erfolgt über die Notfallleitstelle Karlsruhe.

Das EVU als Beförderer von Gefahrgut hat Regelungen zur schnellen Bereitstellung der Begleitpapiere zu treffen und diese dem EBL der ENAG mitzuteilen.

Zu 5.2 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle ist der ZL des Bahnhof Gammertingen.

Zu 5.6 Unfallmeldetafeln

Unfallmeldetafeln

Mit der Unfallmeldetafel I sind alle Triebfahrzeuge und der Zugleiter ausgerüstet.

Die Unfallmeldetafel II erhält und führt der Zugleiter. Die Unfallmeldetafeln I und II sind in der SbV als Anlage zur BUVO-NE enthalten.

Zu 5.6 Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses

Werden Personen verletzt oder getötet oder ist erheblicher Sachschaden entstanden, hat sich der Notfallmanager sofort an die Unfallstelle zu begeben. Zusätzlich ist der EBL oder sein Vertreter zu informieren.

Bei Entgleisungen ist eine technische Untersuchung des Oberbaues und der Fahrzeuge vornehmen zu lassen.

Die Bundespolizei ist für die Schwäbische Alb Bahn nicht zuständig.

Nach einer unzulässigen Anfahrt gegen ein haltzeigendes Hauptsignal oder der unzulässigen Vorbeifahrt oder unzulässigen Fahrt ohne Fahrerlaubnis hat der Zugleiter den Notfallmanager zu verständigen, dieser trifft weitere Entscheidungen.

Verhalten der Mitarbeiter

Jeder Mitarbeiter hat sich im Rahmen seiner Möglichkeiten an Hilfsmaßnahmen zu beteiligen. Der Notfallmanager ist Leiter an der Unfallstelle. Bis zu dessen Eintreffen übernimmt der Triebfahrzeugführer die Leitung an der Unfallstelle. Er trifft die ersten Maßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren und zur Einleitung von Hilfsmaßnahmen. Er ist insoweit gegenüber anderen Mitarbeitern weisungsberechtigt.

Der Leiter an der Unfallstelle gibt der untersuchenden Polizei oder Staatsanwaltschaft Auskunft über Hergang und Folgen des Ereignisses, andere Mitarbeiter sollen bei Äußerungen Zurückhaltung üben. Gegenüber Bahnfremden sollen keine Auskünfte über Hergang und Schuldfrage gegeben werden, dies obliegt dem EBL (bzw. dem Notfallmanager).

Sind gefährliche Stoffe freigeworden, hat der Leiter an der Unfallstelle die entsprechenden Merkblätter zu beachten.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb handelt der Leiter an der Unfallstelle nach der Unfallmeldetafel I.

Die Unfallmeldestelle leitet nach der Unfallmeldetafel II unverzüglich die notwendigen Maßnahmen ein und gibt die erforderlichen Meldungen ab.

Der EBL prüft die getroffenen Maßnahmen auf ihre Richtigkeit und Zweckmäßigkeit. Er erstattet Meldung nach der Unfallmeldetafel III und trifft ggf. weitere Maßnahmen.

Alle Unfallmeldungen sind eilig. Sie sind so schnell wie möglich über Funk oder Fernsprecher zu erstatten und müssen klar und möglichst kurz sein. Die erste Meldung darf nicht durch Feststellung von Einzelheiten verzögert werden, erforderlichenfalls ist sie durch weitere Meldungen zu ergänzen.

Die Bundespolizei ist auf der Schwäbische Alb Bahn nicht zuständig, kann aber im Rahmen der Amtshilfe von der Landespolizei hinzugezogen werden.

Unfalluntersuchung

Der EBL führt die Untersuchung durch, der Notfallmanager übernimmt die Zuarbeit. Bei Bedarf beteiligt er andere Stellen und verwertet deren Feststellungen. Der ZL hat nach Abschluss des Ereignisses die Unfallmeldetafel II an die Geschäftsstelle der ENAG zu faxen.

Tatbestandsaufnahme

Bei Unfällen an Bahnübergängen ist der Tatbestand nach Anlage 5 der BUVO-NE (Tatbestandsaufnahme) aufzunehmen.

Schienenersatzverkehr / Busnotverkehr

Regelt das EVU in eigener Zuständigkeit

Grenze der Zuständigkeit der Rettungsleitstellen

Landkreis Reutlingen von km 15,273 bis km 46,220

Alb-Donau-Kreis von km 46,220 bis km 57,000

Für Fax an die Rettungsleitstelle zur Bestätigung einer Gleissperrung, ist der Vordruck zur Ergänzung zur BUVO-NE (Anlage 3 zur BUVO-NE) zu verwenden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Unfallmeldetafel I

Strecke Engstingen - Schelklingen Betriebsstelle: Bf Gammertingen
Schwäbische Alb Bahn

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))

Funk: Zugfunk Telefon: 07574-2488

Gleissperrung veranlassen

Was ist geschehen?

Ort: Strecke von Engstingen nach Schelklingen; **Bahn-km**

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

Erste Hilfe leisten

Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben-Presse usw. nur über Notfallmanager, EBL

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Datum

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Unfallmeldetafel II

 für die Unfallmeldestelle Bf Gammertingen für die Strecke Engstingen – Schelklingen

	Maßnahmen und Meldungen	Meldungen an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, E-Mail)				
		Telefon		erledigt um	Name	Bemerkung
1.	- Strecke/Gleise sperren Züge zurückhalten ggf. Nothalt - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr		<input type="checkbox"/>	Uhr		ggf. Sperrfax an Rettungsleitstelle absetzen
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	siehe unten	<input type="checkbox"/>			
	örtliche Rettungsleitstelle(n) und Feuerwehr von km 15,268 bis km 46,220	07121 - 98 500	<input type="checkbox"/>	Uhr		Fax 07121-3071 788
	örtliche Rettungsleitstelle(n) und Feuerwehr von km 46,220 bis km 57,000	0731 - 1617102	<input type="checkbox"/>	Uhr		Fax 0731-1611611
	Notrufzentrale der Polizeidienststelle(n) von km 15,268 bis km 46,220	07121-162 710	<input type="checkbox"/>	Uhr		
	Notrufzentrale der Polizeidienststelle(n) von km 46,220 bis km 57,000	0731-1400380 oder 0731-1882510	<input type="checkbox"/>	Uhr		
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	112	<input type="checkbox"/>			
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet? d) Aufgleisung/Instandsetzung erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	0721-938-7968	<input type="checkbox"/>	Uhr		Nmg über Notfalleitstelle (Nfi) Karlsruhe
		0160-97488676	<input type="checkbox"/>	Uhr		EBL H. Heer
		0170-3301 238	<input type="checkbox"/>	Uhr		EBL H. Kullanek
		0171-1911 794	<input type="checkbox"/>	Uhr		EBLV H. Baur
		0170-5607 687	<input type="checkbox"/>	Uhr		EBLV H. Hörnle
		07125-407 634	<input type="checkbox"/>	Uhr		ENAG Geschäftsstelle
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betref- fen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuie- rung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich:	0170-852 1324 oder 0731-1550-844	<input type="checkbox"/>	Uhr		RAB Ulm über EBL Dietrich
		0721-938-2847	<input type="checkbox"/>	Uhr		TP DB Regio
		07381-9394-0	<input type="checkbox"/>	Uhr		RAB Münsingen
		über Nfi	<input type="checkbox"/>	Uhr		TP DB Cargo
Kran/Hilfszug nur durch Nmg/EBL EVU/EIU						

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



	Weitere Stellen oder Behörden verständigen.		<input type="checkbox"/>	Uhr		
			<input type="checkbox"/>	Uhr		
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren Reisende verständigen über Lautsprecher		<input type="checkbox"/>	Uhr		ggf. Hinweis auf Ersatzbusse
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle wenn erforderlich: Bautechnische Dienststelle Signaldienst	Pressestelle nur durch EBL EVU / EIU				
		07125-1444-0	<input type="checkbox"/>			LST Fa. Wörner
		0172-937 8018	<input type="checkbox"/>			LST H. Theobald
		0160-97447348	<input type="checkbox"/>			Fb H. Kedenborg
		0160-97455417	<input type="checkbox"/>			Fb H. Jeromin

*) Die Landespolizei (Lapo) ist zu verständigen bei:

- jedem Unfall, bei dem ein Mensch getötet oder schwer verletzt wird
- Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen
- Unfällen oder Gefährdungen einer hochgestellten Persönlichkeit des öffentlichen Lebens
- Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten
- Bahnfrevel und verbrecherischem Anschlag, gefährlichen Eingriffen in den Bahnverkehr
- Unregelmäßigkeiten mit radioaktiven, gefährlichen und Grundwasser gefährdenden Stoffen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Feuerwehreinsätze im Gefahrenbereich von Gleisen

Zur einheitlichen Verfahrensweise für den Einsatz der Feuerwehren in Gleisbereichen ist eine Fax-Bestätigung gemäß nachstehendem Muster über die durchgeführten Gleissperrungen notwendig und muss jeweils spätestens 30 Minuten nach Alarmierung der Feuerwehr an deren Leitstelle erfolgen.

1. Grundsätzliches

Nach dem Eintritt von Ereignissen auf der Schwäbische Alb Bahn ist es zwingend notwendig, den Ereignisort durch Gleissperrung abzuriegeln. Um eine gefahrfreie und zügige Hilfeleistung zu ermöglichen, ist sicherzustellen, dass die betroffenen Bahnhofs- und Streckengleise durch den Zugleiter Schwäbische Alb Bahn gesperrt werden. Die Einsatzkräfte benötigen am Ereignisort eine schriftliche Bestätigung über diese Gleissperrung zum Selbstschutz.

2. Verfahrensweise

- 2.1 Nachdem eine Meldung über ein gefährliches Ereignis beim ZL Gammertingen eingetroffen ist, hat dieser sofort die erforderlichen fahrdienstlichen Maßnahmen zur Abriegelung der betroffenen Gleise und zur Sicherung der am Ereignisort eintreffenden Einsatzkräfte und Mitarbeiter zu ergreifen bzw. zu veranlassen.
- 2.2 Der ZL Gammertingen setzt an die zuständige Rettungsleitstelle ein Fax gemäß nachstehendem Muster ab, in dem er die durchgeführten Schutzmaßnahmen (z.B. Gleissperrungen) bestätigt. Die entsprechende Fax-Rufnummer der Feuerwehr ist im Fax-Vordruck angegeben.
- 2.3 Der ZL Gammertingen verständigt den Notfallmanager bzw. EBL über den detaillierten Umfang aller eingeleiteten Maßnahmen. Eine Aufhebung von Gleissperrungen ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Notfallmanagers bzw. EBL zulässig.
- 2.4 Für das Fertigen des Faxes ist eine Ausdrucksform zu wählen, die es dem Einsatzleiter vor Ort ermöglicht, eine Übereinstimmung zwischen Ortsangaben auf dem Fax und Örtlichkeit nachzuvollziehen. Es dürfen keine betrieblichen Abkürzungen verwenden!

Bezirke der Rettungsleitstellen

Rettungsleitstelle	Strecke von Engstingen bis Schelklingen
<input type="checkbox"/> Reutlingen Fax: 07121 - 3071-788	von km 15,268 bis km 46,220
<input type="checkbox"/> Ulm Fax: 0731 - 1611611	von km 46,220 bis km 57,000

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Zugleiter Schwäbische Alb Bahn
 Gammertingen
 Tel. 07574-9338650
 Fax 07574-9338648
 e-mail: b.gammertingen@sweg.de

An die Rettungsleitstelle

- Reutlingen (Feuerwehr) Fax: **07121 - 3071-788**
 Ulm (Feuerwehr) Fax: **0731 - 1611611**

Gleisperrungen

Gesperrt für alle Zug- und Rangierfahrten

durch Zugleiter Schwäbische Alb Bahn Gammertingen um _____ Uhr

- alle** Gleise des Bahnhofs _____
- folgende** Gleise des Bahnhofs _____
- die **Streckengleise** von _____ bis _____
- die **Streckengleise** von _____ bis _____

 Unterschrift

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.3 Ergänzungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE)

Grundsätzlich ist in Ergänzung zur SIG-VB-NE die Bedienungsanleitung/Anwenderhandbuch „TUZ-Enag_M27_SyOMa“ des Herstellers zu beachten.

Zu § 1

Umfang der Signalanlagen

- a) Auf der Strecke von Engstingen bis Schelklingen sind die ortsbedienten Weichen gesichert:
- im Hauptgleis durch EOW-Weichen (Marbach W 1 und W 2 und Münsingen W 2 und W 18) sowie
 - die anderen Weichen und Gleissperren mit Flankenschutzfunktionen durch Handverschlüsse.
- b) Es ist ein Schlüsselschrank beim ZL in Gammertingen vorhanden.

Zu § 3 (4), (7), (8)

Ersatzschlüssel und deren Benutzung

Ersatzschlüssel sind im Schlüsselschrank beim ZL Gammertingen.

Es werden nachstehende **Schlüsselformen** vorgehalten:

Betriebsstelle	Weichen	Schlüsselformen	Weichen	Schlüsselformen
Engstingen	4	w ₀	8	m ₀
	5	d ₀		
	6	a ₀	Schlüsselwerk 80 ES1	c ₀
Bf Marbach (b.M.)	Schlüssel für Rangiermodus	i ₀		
Bf Münsingen	3 links	p ₀	3 rechts	c ₀
	6a/b links	a ₀	6a/b rechts	b ₀
	6c/d links	c ₀	6c/d rechts	g ₀
	10 links	s ₀	10 rechts	r ₀
	17 links	u ₀	17 rechts	v ₀
	19 links	b ₀		
	Gs I L	a ₀	Gs I Ra	n ₀
	Gs III L	v ₀		
	Gs IV La	s ₀	Schlüssel für Rangiermodus ES1	1
	Schlüssel für Rangiermodus ES2	3	Schlüssel für Rangiermodus ES3	13

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Bf Oberheutal	1 links	d_0	1 rechts	k_0
			2 rechts	d_0
	11 links	h_0	11 rechts	e_0
			12 rechts	h_0
	Schlüssel für Rangiermodus ES 43	1		

Zu § 9 (3) Arbeitsbücher

Es sind die Arbeitsbücher nach Anlage 7 und 8 SIG-VB-NE beim ZL Gammertingen zu führen.

Zu § 10 (7) Meldung von Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen sind dem Zugleiter unverzüglich mündlich oder fernmündlich zu melden.

Die sofortige Benachrichtigung des Wartungsdienstes durch den ZL Gammertingen wird hiervon nicht berührt.

Alle planmäßig auf der Strecke Engstingen – Schelklingen eingesetzten Fahrzeuge müssen mit PZB ausgerüstet sein.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE)

Zu § 5 (1)

Straßenverkehrszeichen

- a) Alle Bahnübergänge (BÜ) sind mit Andreaskreuzen (EBO Anlage 4) zu kennzeichnen.
 - b) Bei Bahnübergängen (BÜ-F), die nur von Fußgängern benutzt werden und durch Drehkreuze, Zwangswege o.ä. Abschlüssen (vgl. BÜV § 10 (2)) gesichert sind, wird auf die Kennzeichnung mit Andreaskreuzen verzichtet.
-

Zu Anlage 7

2.5.2 Zu § 12 (3) Stromversorgung

Bei Netzausfall beträgt die Versorgungszeit der Netzersatzbatterie bis zu 3 Std.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.5 Ergänzungen zur Oberbau-Richtlinien für NE (Obri-NE)

Zu § 1 (1)

Einteilung der Gleise und Weichen

Die Gleise und Weichen der SAB werden in die Klasse 2 (mäßig belastet) eingeteilt.

Radsatzlast:

Der Streckenabschnitt

- Engstingen – Oberheutal ist in die Streckenklasse C4 (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t)
- Oberheutal – Schelklingen ist in die Streckenklasse CE (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t) eingestuft.

Zu § 1 (2)

Haupt- und Nebengleise

Hauptgleise sind die Streckengleise und durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen:

Betriebsstelle	Hauptgleise
Engstingen	Gleis 4 ENAG und Gleis 1 und 2 SWEG
Marbach b. M.	Schienenwege
Münsingen	Gleis 1 und 2
Oberheutal	Gleis 1, 2 und 4 Gleis 1

Alle anderen Gleise sind Nebengleise.

Zu § 9 (1)

Hektometertafeln; Hektometerstein

Beidseitig beschriftete Hektometersteine sind im Abstand von 500 m aufgestellt.

Zu § 31 (7)

Prüfungsunterlagen der Weichen

Für alle Weichen sind Weichenprüfkarten zu führen.

Zu § 33 (2)

Zuständigkeit für Betriebs- und Bauanweisungen

Für das Aufstellen der Betra ist der öBL zuständig.

Zu Abschnitt IV

Prüfung der bautechnischen Anlagen

Der EBL prüft jährlich alle bautechnischen Anlagen.

Die Haupt- und Nebenprüfung der Brücken ist abwechselnd im Abstand von 3 Jahren zueinander durchzuführen.

Sämtliche Gleisanlagen sind mindestens halbjährlich zu begehen.

Die Prüfungen und Begehungen sind in den Prüfprotokollen nachzuweisen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.5.1 Brücken der Schwäbische Alb Bahn

Bauwerksname	Bahnkilometer	Bauwerkslänge in m	vor Betreten Gleissperrung
Abwassersammler	15,812	4,20	
Bach	17,249	4,80	
Lauter	21,888	10,20	ja
Lauter	27,111	7,80	
Dolderbach	28,141	8,50	
Dolderbach	29,141	7,00	ja
Graben	31,287	2,50	
Flutgraben	31,397	6,30	
Ameisenbühl (Fw)	41,243	6,00	
Reutlehalde (Fw)	47,259	7,00	
Schmiechbrücke	50,312	23,00	ja
Graben/Flutöffnung	50,454	5,00	
Schmiechbrücke	53,030	23,00	
Schmiechbrücke	55,665	23,00	ja

3.5.2 Überquerungen der Schwäbischen Alb Bahn (fremde Baulastträger)

Fußgängerüberweg	35,087		
Verladestraße	37,123	23,30	
K 6754	39,070	30,0	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Zu § 19 (3)

Das EVU als Beförderer von Gefahrgut hat Regelungen zur schnellen Bereitstellung der Begleitpapiere zu treffen und diese dem EBL der Schwäbische Alb Bahn mitzuteilen.

Zu Unfallmerkblätter

Wagen mit gefährlichen Gütern und/oder außergewöhnlichen Sendungen dürfen nur mit Genehmigung des EBL und gesonderter Anordnung befördert werden.

Das operative Notfallmanagement wird vertraglich durch die DB Netz AG übernommen. Daher gilt soweit der Notfallmanager (Nmg) der DB betroffen ist ergänzend zur BUVO-NE auch die Ril 123 der DB AG.

Unfallmerkblätter beim Freiwerden gefährlicher Güter werden daher bei Bedarf über den Nmg von der Notfalleitstelle angefordert.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Allgemeines

Für die ENAG gelten die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaften für Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen.

Konstruktive Bauwerke

Bei Unterschreitung der Mindestabstände sind gemäß der gültigen Richtlinien UVV (BGV D 30) und der Arbeitsstättenrichtlinie „Schutz gegen Absturz und herabfallende Gegenstände“ (ASR 12/1-3) sowohl organisatorische Maßnahmen (betriebliche Regelungen sowie Warnhinweise beim Betreten der Bauwerke) als auch aus dem Ergebnis der Hauptuntersuchungen dieser Bauwerke, bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Dies erfolgt mittels Kennzeichnung aller Geländer mit fehlendem Mindestabstand am Anfang und Ende mit schwarz/gelber Markierung sowie durch Anbringung von Warnhinweisen (bedrucktes Schild) mit der Aufschrift:

**„Fehlender Sicherheitsraum, Betreten nur
nach vorheriger Gleisperrung“**

Die Warnhinweise sind an den Bauwerken beidseitig montiert. Die betroffenen Bauwerke sind im Verzeichnis Gefahrenbereich: Gleisabstände zu Bauwerken (an Brücken, Einschnitten, Stützwänden und Dämmen) aufgelistet (siehe diese SbV unter 3.5.1).

Engstellenverzeichnis

Folgende Eintragungen im Regellichtraum sind vorhanden:

- Bahnsteig Kohlstetten
- Bahnsteig Gleis 1 in Münsingen
- Rampe in Gleis 1 in Marbach

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

4. Sonstige Bestimmungen

4.1 Betra, La und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb

La-Stellen dürfen mit Zustimmung des EBL eingerichtet werden. Diese La-Stellen müssen signalisiert sein. Bis diese Bedingungen erfüllt sind, sind die Züge mit Befehl über die La-Stelle zu unterweisen. Für Züge die nur zwischen Engstingen und Münsingen bzw. zwischen Münsingen und Schelklingen pendeln wird ein Dauerbefehl zugelassen. Danach sind die Tf vor Abfahrt in am jeweiligen Zugangsbahnhof mündlich über die La-Stelle zu unterrichten.

Der Zugleiter trägt nach Bekanntgabe einer La-Stelle, diese sofort in die „**Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten**“ ein (Anlage 5.8.1 zur SbV). Nach außer Kraft treten der La ist der Eintrag wieder auszutragen und der Eintrag sichtbar durchzustreichen.

Betra werden an den ZL Gammertingen und an die zuständigen Fachbereiche verteilt. Der ZL hat den Eingang dem öBL zu bestätigen.

Der ZL Gammertingen hat gültige Betren und La-Stellen täglich in das Merkblatt (Anlage 5.8.1 zur SbV) einzutragen.

4.2 Schneedienst

Das Räumen und Streuen der Bahnsteige und Verkehrsflächen auf allen Haltepunkten und das Räumen der Weichen auf den Kreuzungsbahnhöfen und ggf. das Reinigen der Spurrillen aller Bahnübergänge wird jährlich bis zum 01.11. durch einen Auftrag geregelt.

4.3 Außenbeleuchtung

Die Außenbeleuchtungen sind bei allen Haltepunkten an die öffentliche Straßenbeleuchtung angeschlossen. Die Schaltzeiten werden durch den EBL festgelegt und sind bei Fahrplanwechsel und ggf. bei Sonderzügen anzupassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5. Anlagen zur SbV

5.1 Streckenband Skizze

5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen

- 5.2.1 Strecke Engstingen – Schelklingen
- 5.2.2 Bf Engstingen
- 5.2.3 Bf Marbach b. Mün.
- 5.2.4 Bf Münsingen
- 5.2.5 Bf Oberheutal

5.3 Bahnübergänge

- 5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge
- 5.3.2 Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlagen
- 5.3.3 Maßnahmen Sicherung von BÜ bei Ausfall der technischen Sicherung
- 5.3.4 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

5.5 Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

- 5.5.1 Fahrtrichtung Engstingen - Schelklingen
- 5.5.2 Fahrtrichtung Schelklingen - Engstingen

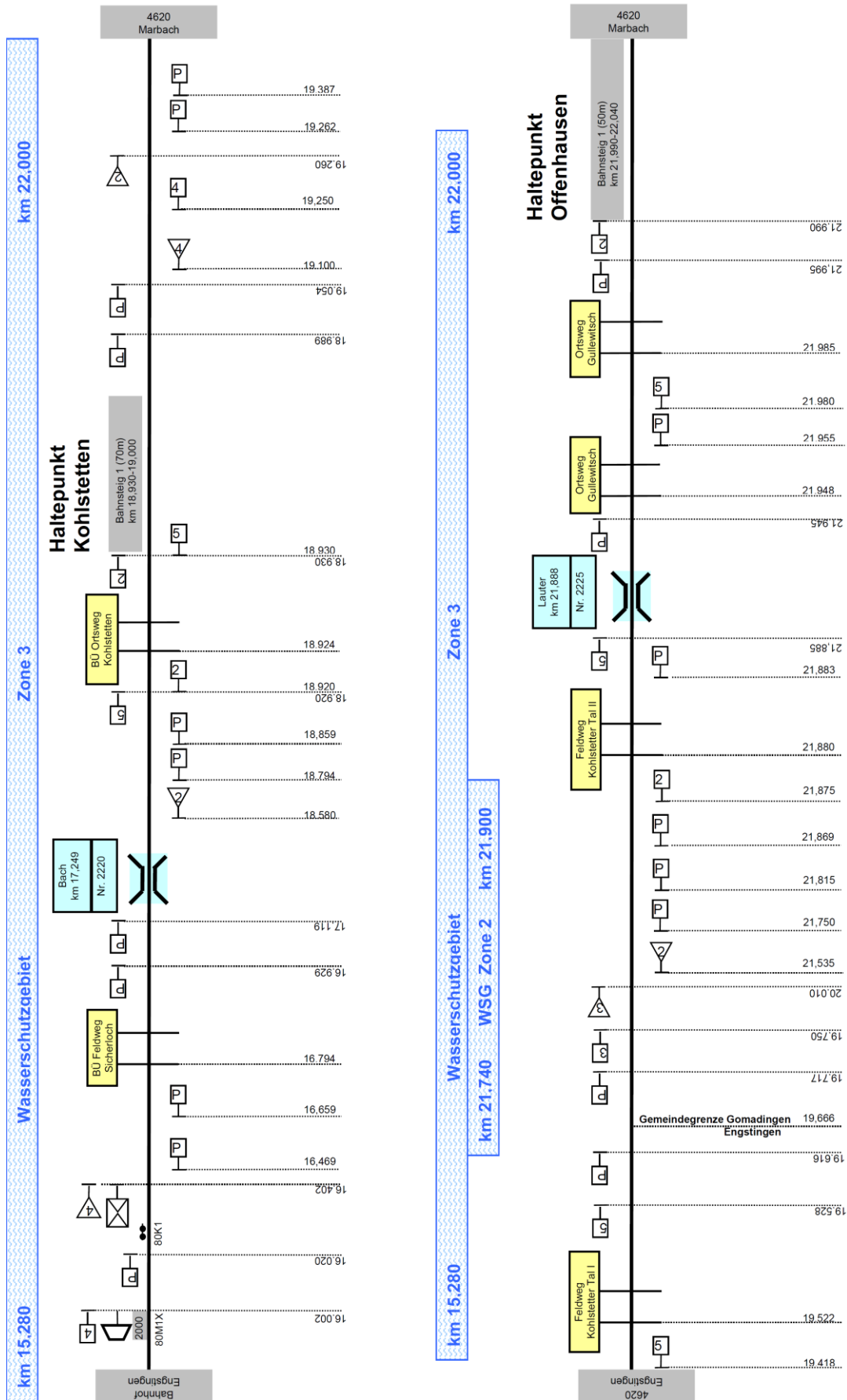
5.6 Merkblatt Schienenbrüche

5.7 Bestimmungen für Dampfzugfahrten

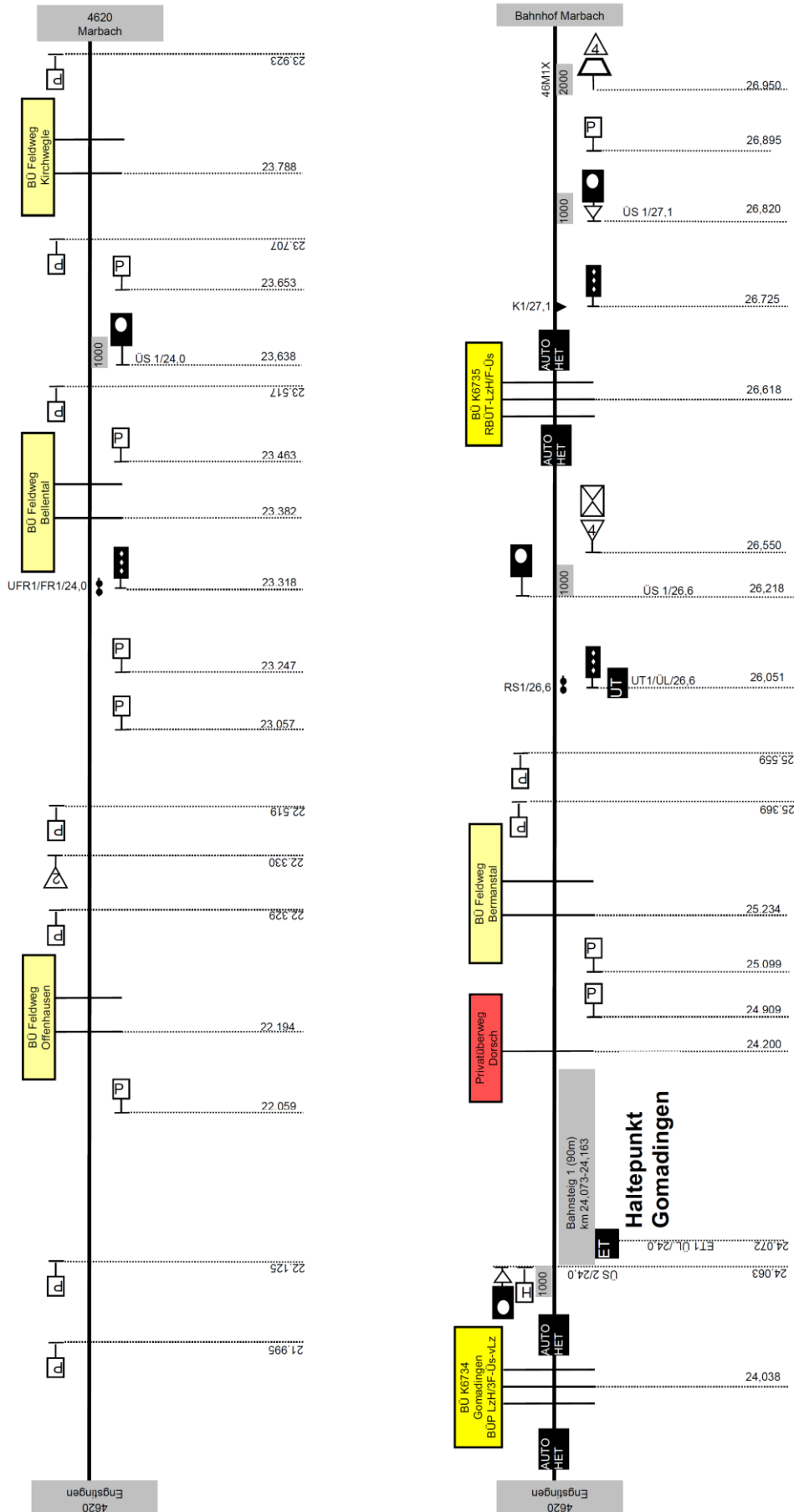
5.8 Vordrucke

- 5.8.1 Merkblatt
- 5.8.2 Fernsprechbuch
- 5.8.3 Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



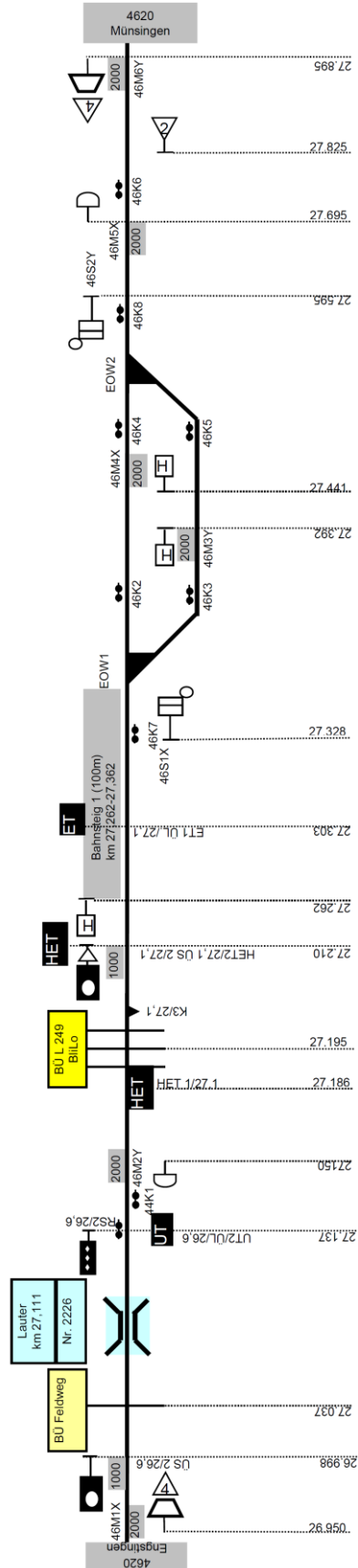
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



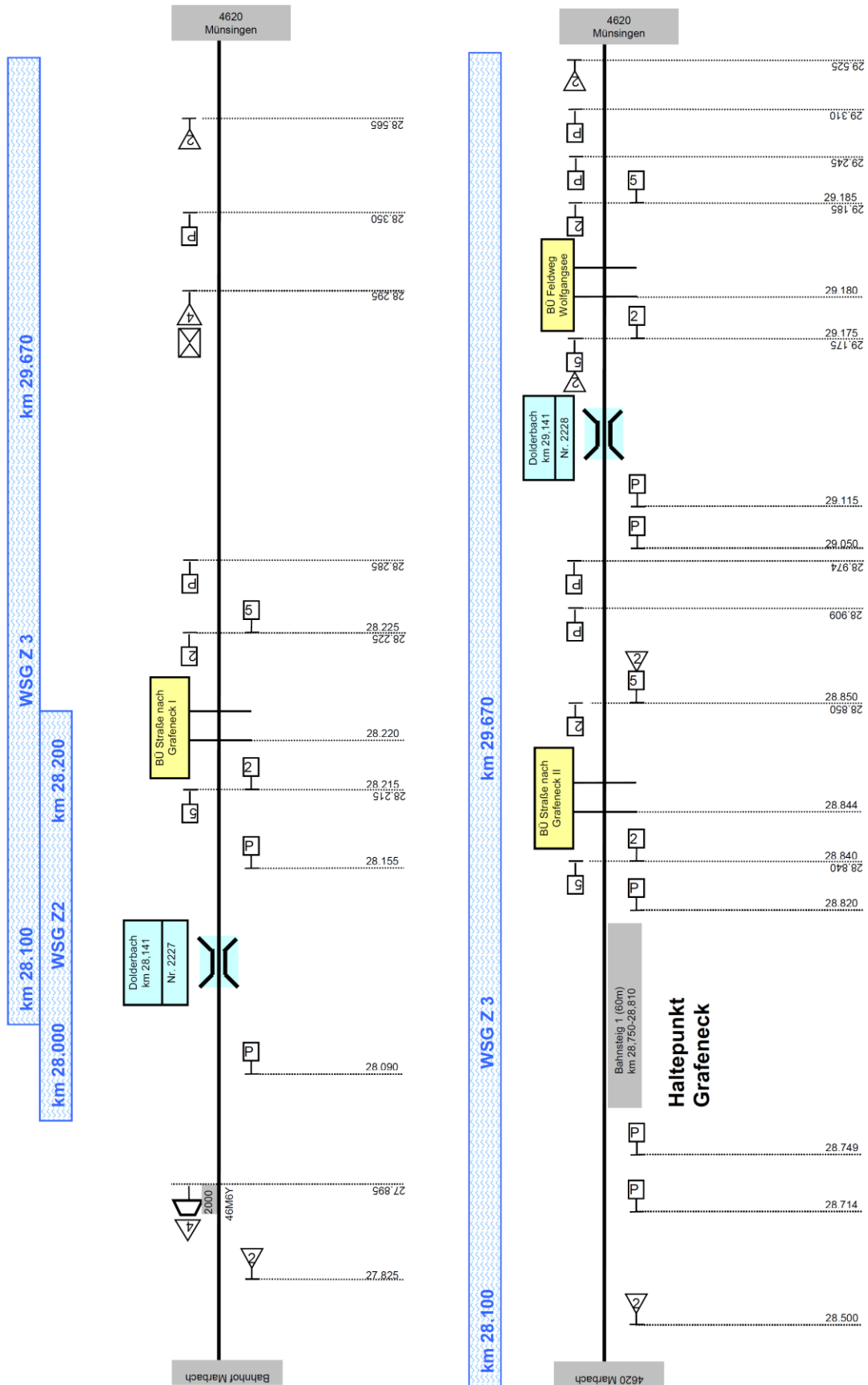
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

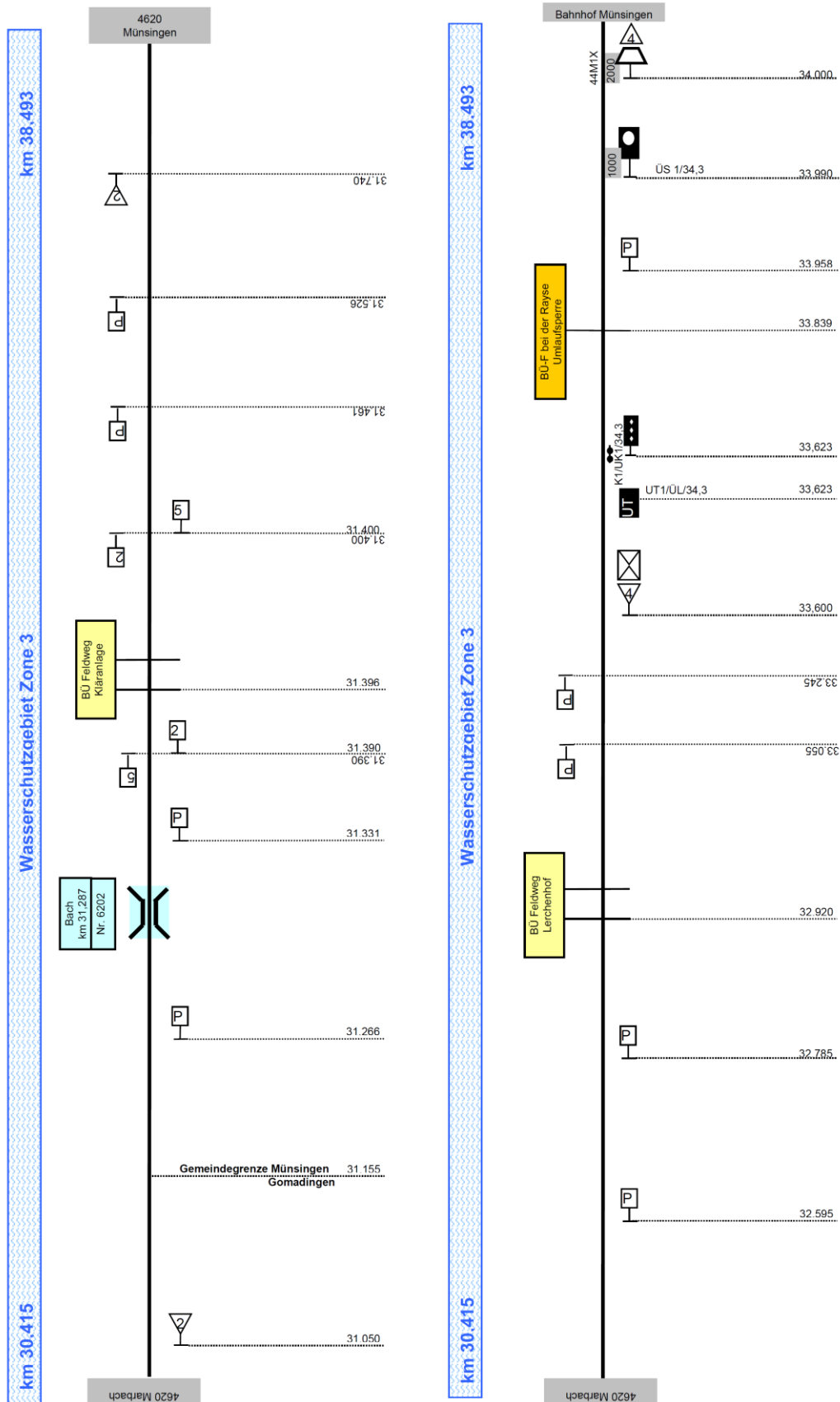


Bahnhof Marbach (46)

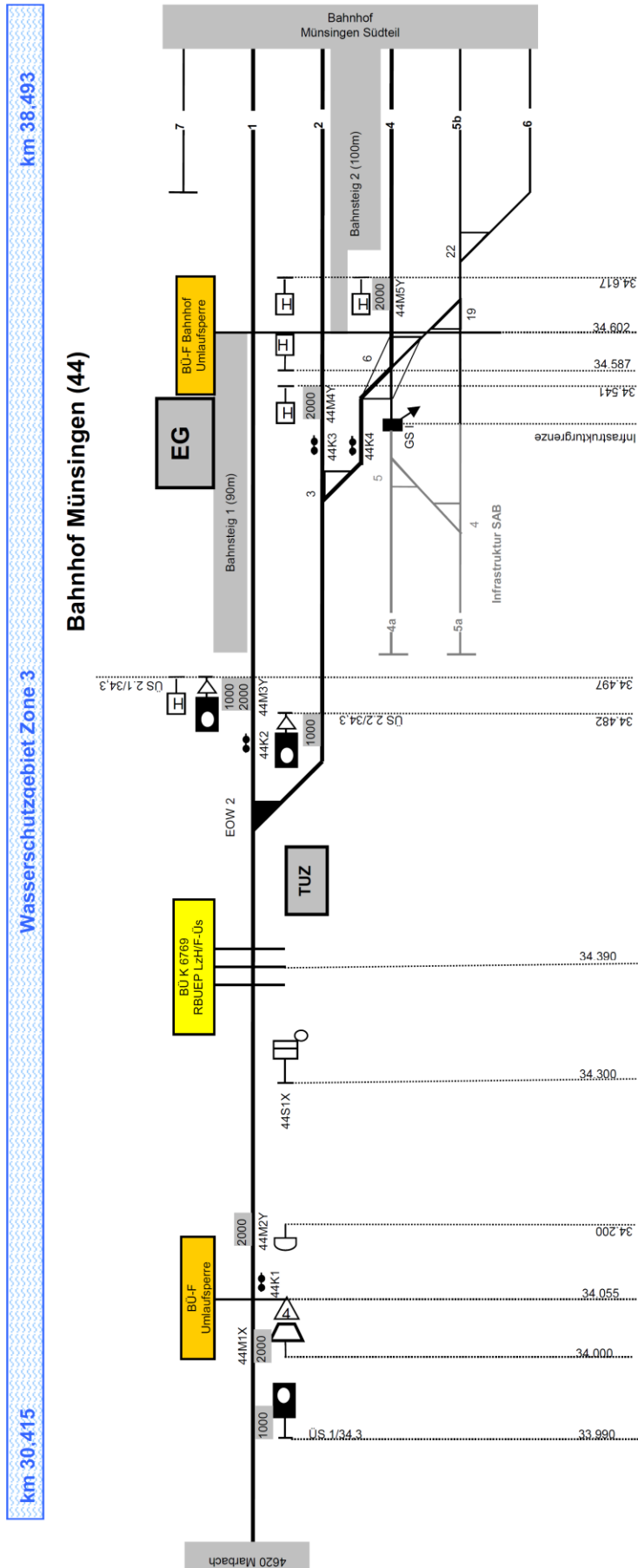


Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

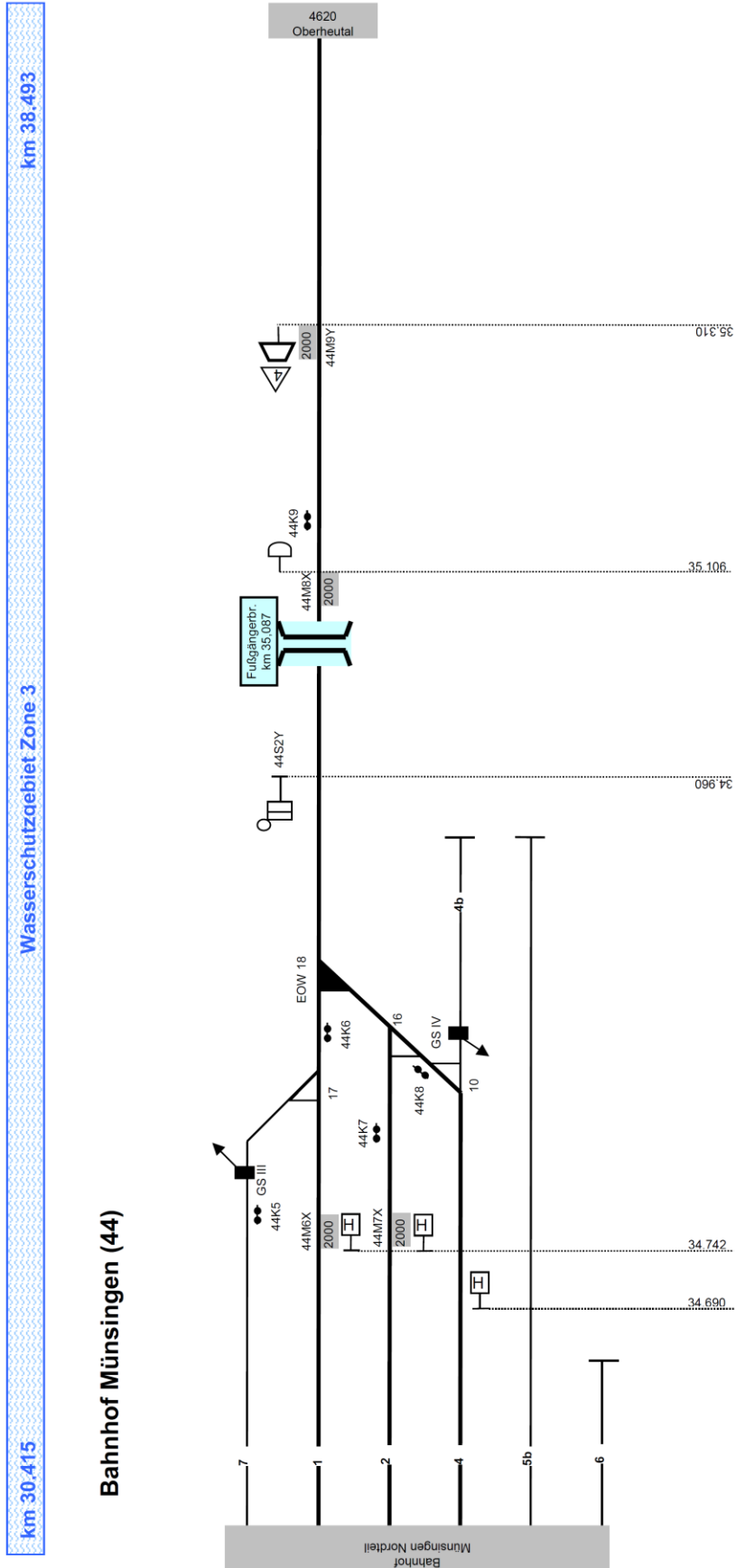




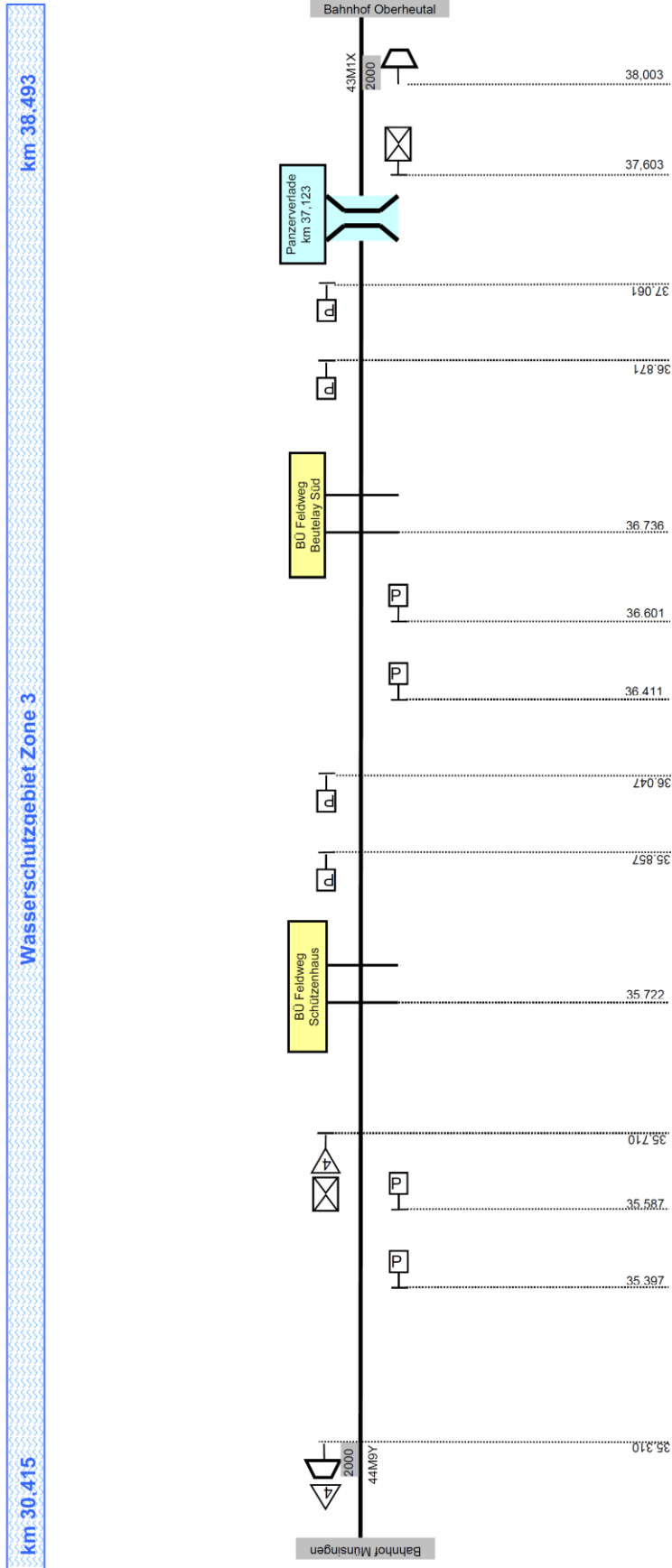
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



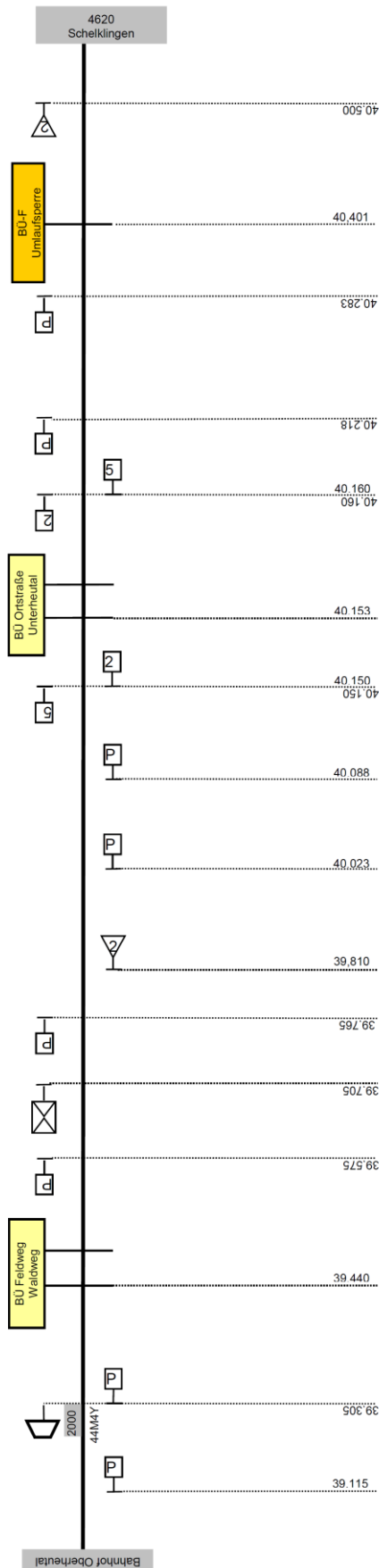
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



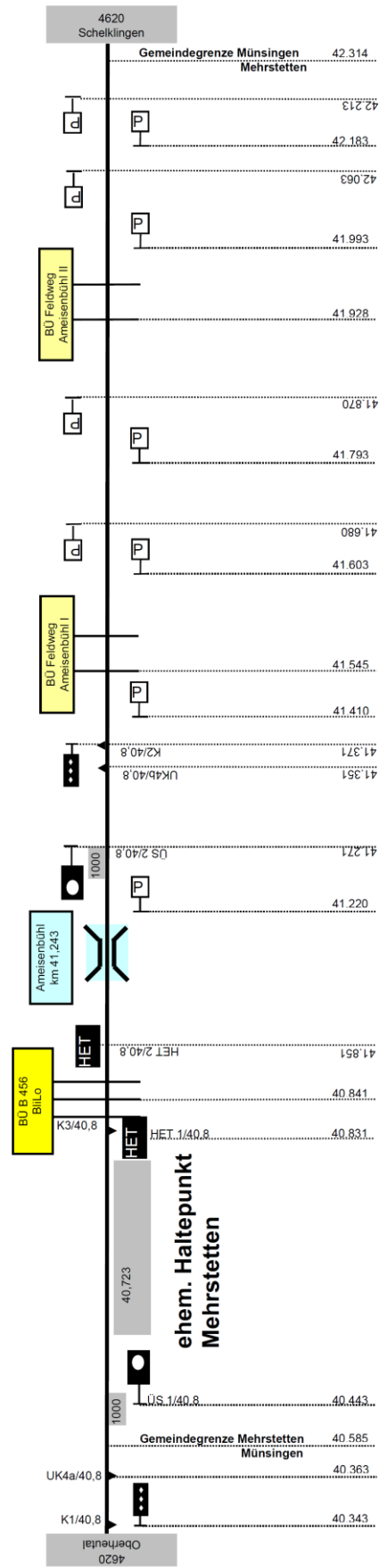
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



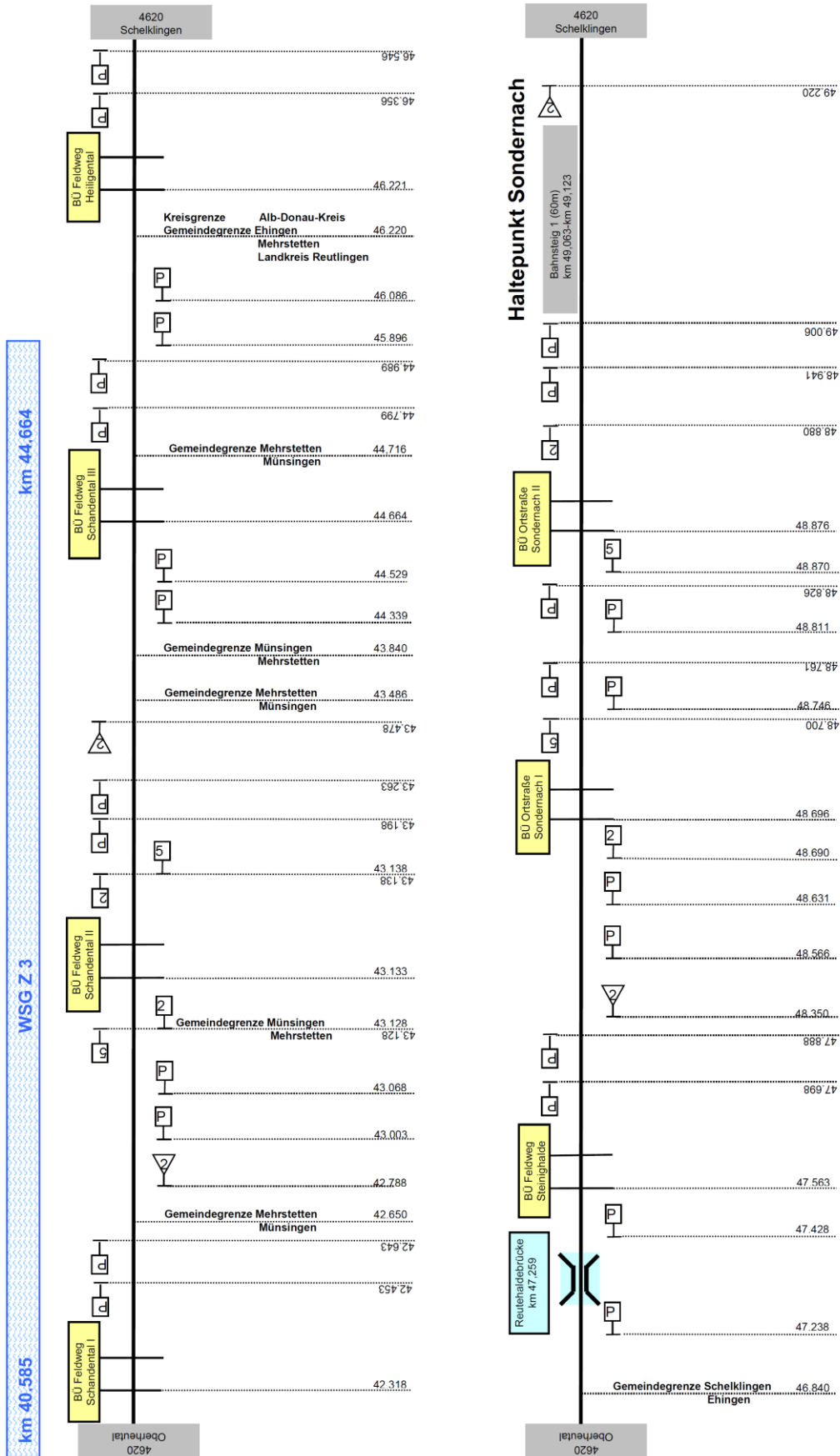
km 44.664

WSG Z 3

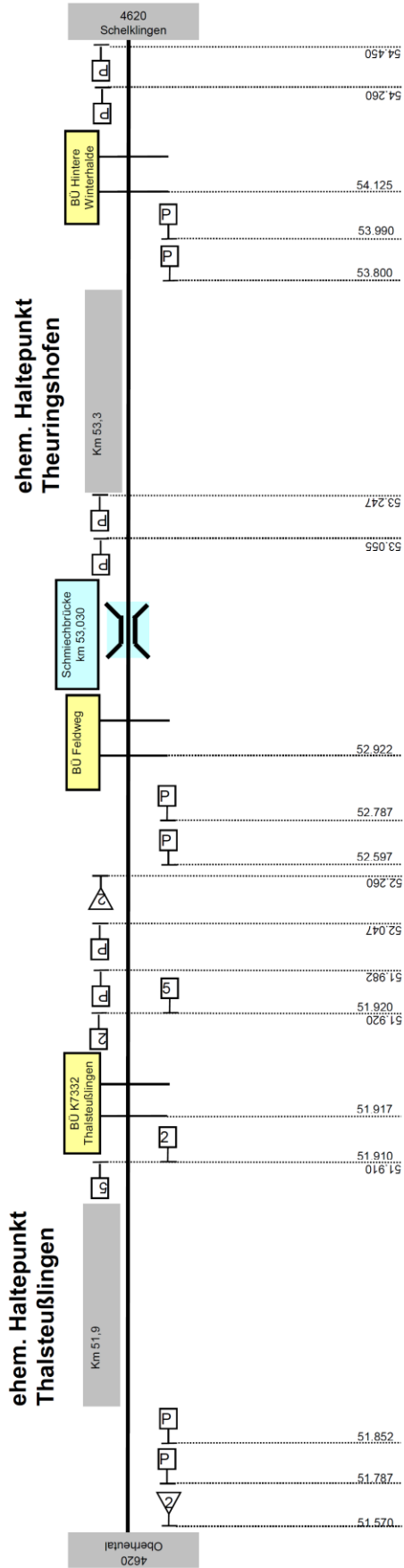
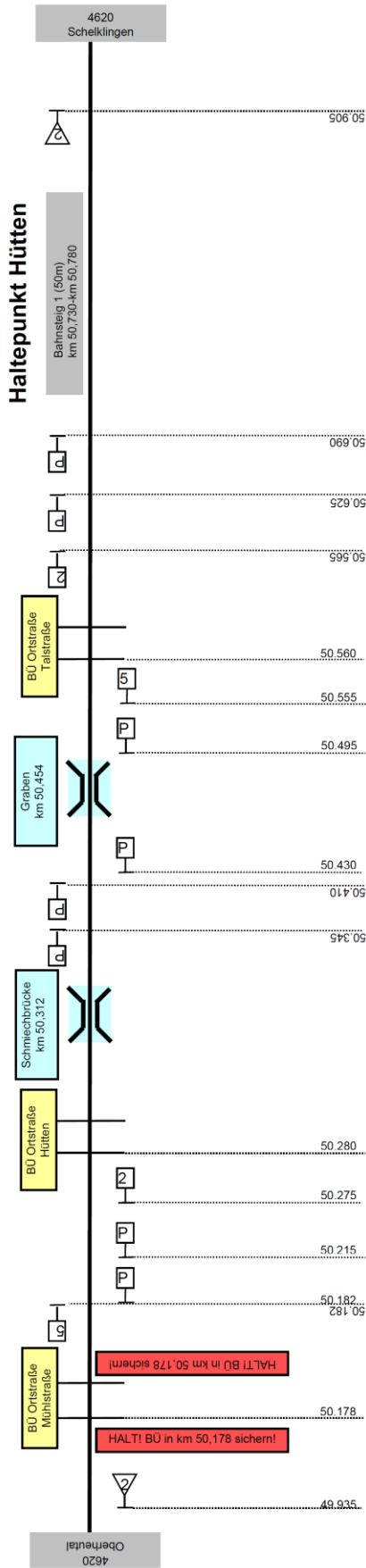
km 40.585



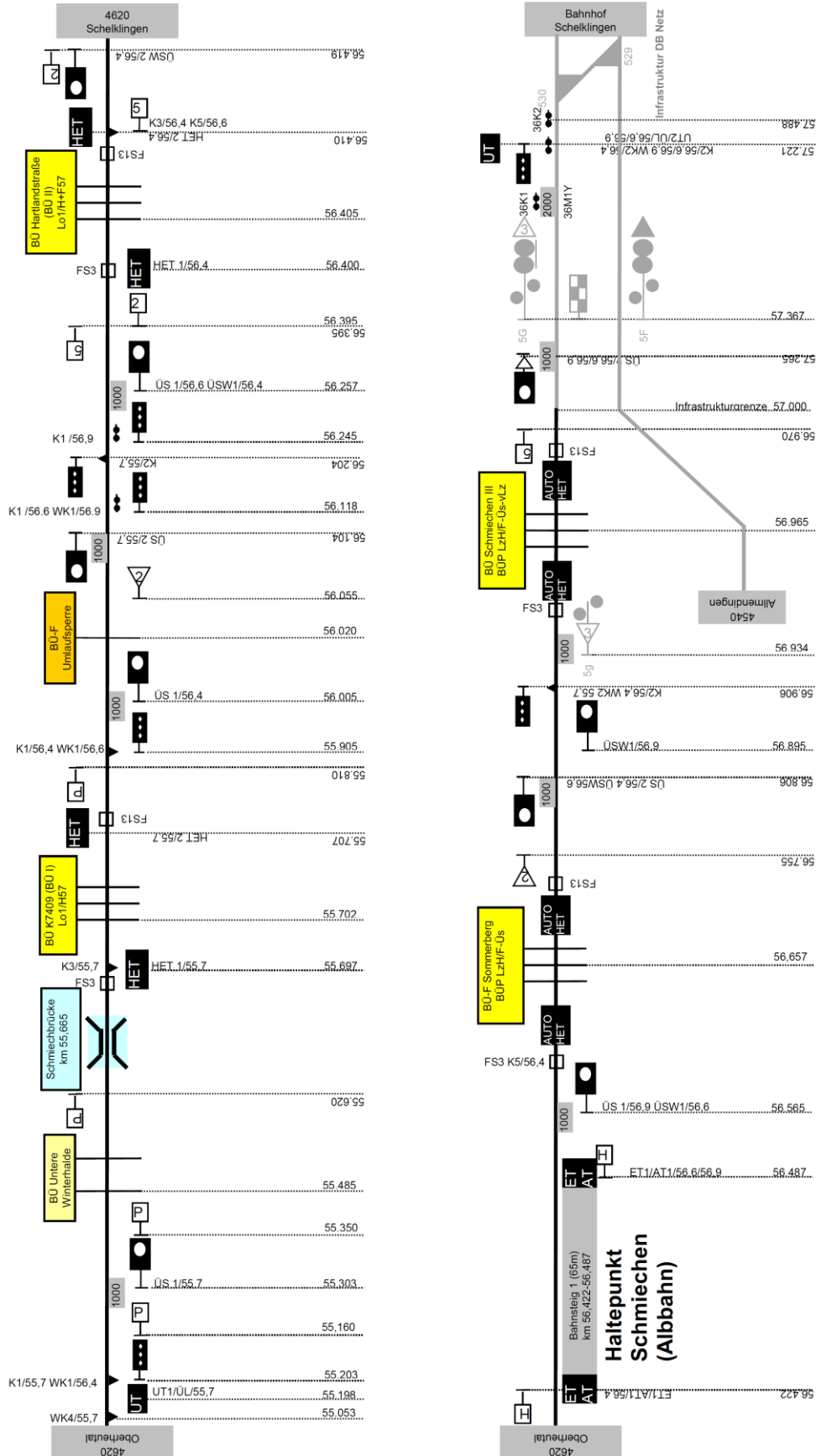
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen (VzG-Strecke 4620)

5.2.1 Strecke Engstingen – Schelklingen

Maßnahmen im Störfall (gültig für gesamte Strecke)

Bei Störungen an den Bahnanlagen, ist für die Entstörungsveranlassung die Fa. Wörner Telefon 07125-1444-0 bzw. Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Bf Engstingen (TKL)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.2)

Hp Kohlstetten (TKOH)

Lage des Haltepunkts Kohlstetten:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
18,965	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	70

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Hp Offenhausen (TOFS)

Lage des Haltepunkts Offenhausen:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
22,000	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	50

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Hp Gomadingen (TGOM)

Lage des Haltepunkts Gomadingen:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
24,126	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	90

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Fahrtrichtung	
Engstingen –Schelklingen - bleibt frei -	Schelklingen – Engstingen BÜ-Einschaltung für BÜ in km 24,038 – K 6734 – ET-Bedienung

Bf Marbach b. Mün. (TMBM)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.3)

Hp Grafeneck (TGRA)

Lage des Haltepunkts Grafeneck:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
28,780	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	60

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Bf Münsingen (TMN)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.4)

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Bf Oberheutal (TOH)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.5)

Hp Sondernach (TSOD)

Lage des Haltepunkts Sondernach:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
49,093	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	60

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Hp Hütten (THTT)

Lage des Haltepunkts Hütten:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
50,750	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	50

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Hp Schmiechen-Albbahn (TSHA)

Lage des Haltepunkts Schmiechen-Albbahn:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
56,455	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	65

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Engstingen –Schelklingen

BÜ-Haltepunktschaltung für BÜ in
 km 56,657 – Sommerberg und
 km 56,965 – Schmiechen III

Fahrtrichtung

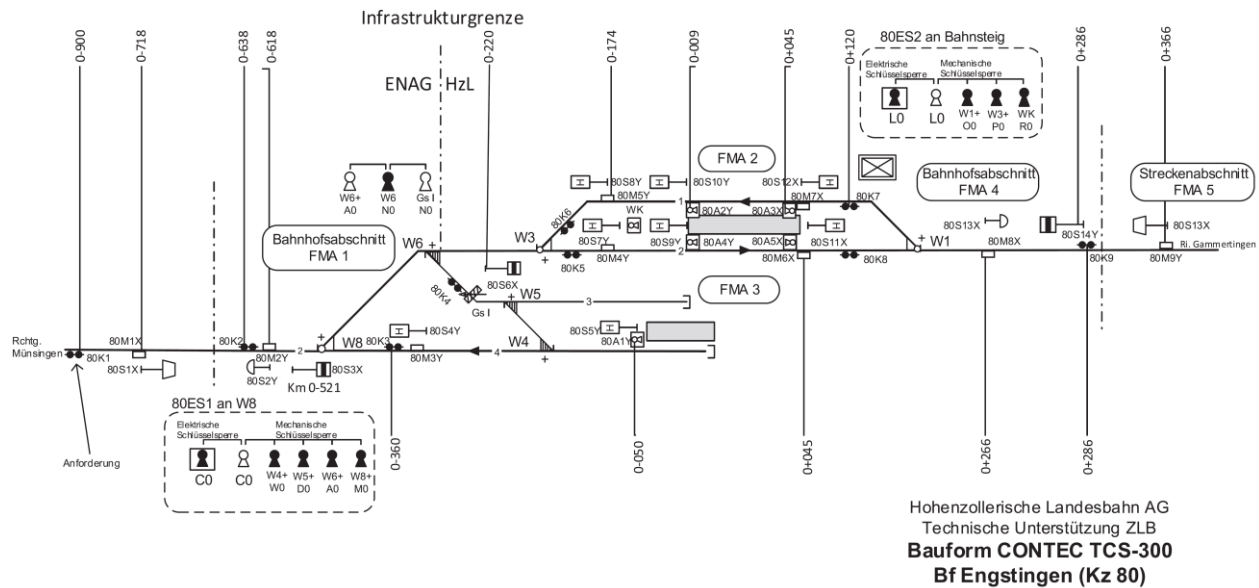
Schelklingen – Engstingen

BÜ-Haltepunktschaltung für BÜ
 In km 56,405 – Hardtlandstraße

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2.2 Bestimmungen für den Bf Engstingen (TKL) (VzG-Strecke 4620)

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



Hinweis: HzL wurde in SWEG Schienenwege umbenannt.

2. Allgemeines

Bf Engstingen ist ein Gemeinschaftsbahnhof mit dem EIU SWEG Schienenwege.

Es gilt daher uneingeschränkt die SbV Stammnetz Modul D der SWEG Schienenwege in der jeweils gültigen Fassung.

Lage des Bahnhof Engstingen:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
15,281	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Grenzen des Bahnhof Engstingen:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Schelklingen	Ne 1	16,002
Sh 2-Tafel Gleis 4		15,268 (Streckenbeginn)

Weichen

Die Weichen W4, W5, W6, W8 und Gs I sind in Grundstellung verschlossen. Weiche 8 ist Rückfallweiche (steht zur Fahrt nach links). Der Verschluss erfolgt über Riegelhandschlösser.

Rangierbezirke

Der Bahnhof Engstingen bildet einen Rangierbezirk.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Ne5 km -0,009	Ne5 km -0,045	36 m	Hauptgleis SWEG Schienenwege
2	Ne5 km -0,009	Ne5 km -0,045	36 m	Hauptgleis SWEG Schienenwege
3	Sh0 km 15,334	Ra12 W5 km 15,374	40 m	Nebengleis
4	Sh2 km 15,273	Ne5 km 15,319	46 m	Hauptgleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 1, 2 und 4.

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Im Bahnhof Engstingen dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

Maßgebende Neigung größer 2,5 % (1 : 400)

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
1 - 4	Ne 1/Sh2	Ne1 km 16,002	5,236 ‰ – Gefälle Ri. Schelklingen

Bestimmungen TuZ

Es gilt daher uneingeschränkt die SbV Stammnetz Modul D und Modul F der SWEG Schienenwege in der jeweils gültigen Fassung.

3. Rangierdienst

Müssen für Rangierfahrten die Weichen aufgeschlossen werden, darf dies nur mit der Zustimmung des ZL Gammertingen geschehen.

Für das Befahren des BÜ km 15,825 im Einfahrgleis aus Richtung Schelklingen durch Rangierfahrten gilt folgende Regelung:

Vor dem BÜ km 15,825 müssen Rangierfahrten anhalten, wenn Wegebenutzer gefährdet werden können.

Soweit erforderlich, müssen die Wegebenutzer vor der Weiterfahrt durch Signal Zp 1 gewarnt werden.

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

entfällt

Ladestellen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Gleis 3 - Freiladegleis

Bahnübergänge

BÜ in km 15,825

Sonstige Anlagen

entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZL Gammertingen
Extern	07574 - 2488
Fax	07574 - 9338648
Funk	7000

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
4	36	46

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m;

8. Maßnahmen im Störfall

Der Betrieb und die Entstörung der TuZ-Elemente innerhalb von Engstingen obliegen der SWEG Schienenwege. Störungen sind dem ZL Gammertingen zu melden.

Lediglich der Achszähler 80K2b wird bei Störungen von der ENAG entstört. Hierfür ist zur Entstörungsveranlassung die Fa. Wörner Telefon 07125-1444-0 bzw. Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

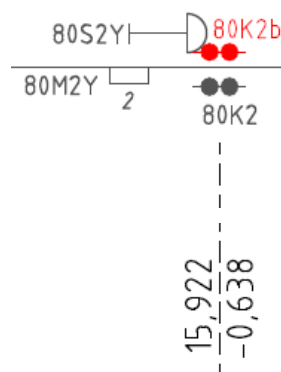


Bild: Planauszug Engstingen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



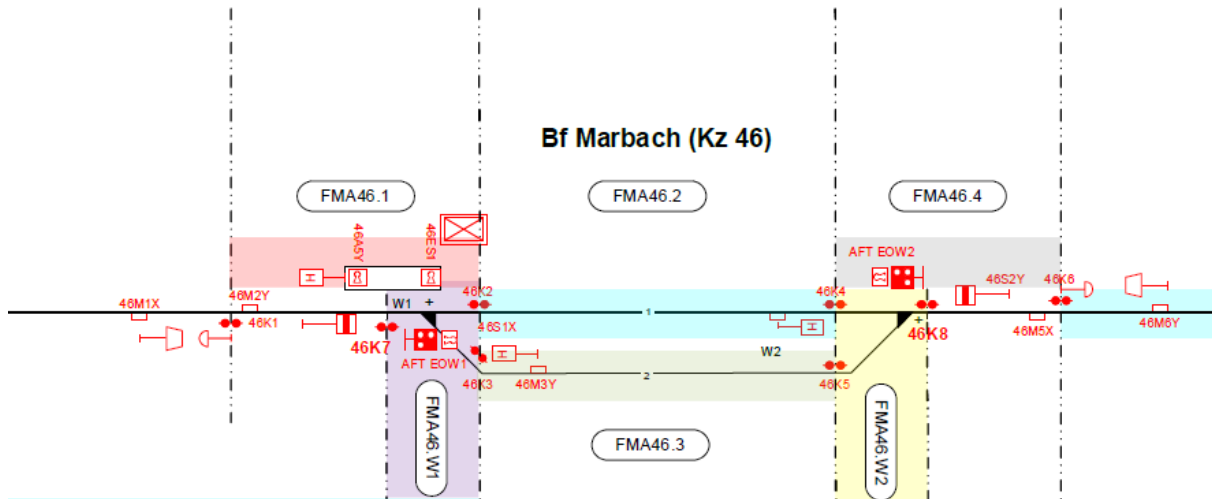
9. Gemeinschaftsbahnhof Kleinengstingen ENAG und SWEG Schienenwege

Mit einer Schnittstelle zwischen der TuZ-Anlage der SWEG Schienenwege und der TuZ-Anlage der ENAG sind beide Anlagen technisch voneinander abhängig.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2.3 Bestimmungen für den Bf Marbach b. Mün. (TMBM) (VzG-Strecke 4620)

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



2. Allgemeines

Lage des Bahnhof Marbach bei Münsingen:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
27,317	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Grenzen des Bahnhof Marbach bei Münsingen:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Engstingen	Ne 1	26,950
Schelklingen	Ne 1	27,895

Bestimmungen TuZ

In Marbach werden die Fahrwegreservierungen im Regelbetrieb durch den ZL Gammertingen durchgeführt (über die Bedienanzeige).

Der Zugführer bedient die Anforderungstasten (bei Abweichungen vom Regelbetrieb) erst nach Aufforderung durch den ZL Gammertingen oder wenn dies im Fahrplan ausdrücklich angeordnet wird.

Weitere Regelungen siehe in Abschnitt 6 in dieser SbV.

Weichen

Weichen W1 und W 2 sind elektrisch ortsgestellte Weichen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Rangierbezirke

Der Bahnhof Marbach b. Mün. bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	km 27,396 (Az)	H-Tafel (km 27,441)	45	Hauptgleis
2	H-Tafel (km 27,392)	km 27,446 (Az)	54	Hauptgleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 1 und 2.

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Im Bahnhof Marbach b. Mün. dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

Maßgebende Neigung größer 2,5 % (1 : 400)

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
1 - 2	Ne 1 km 26,950	Ne1 km 27,895	10,000 ‰ – Gefälle Ri. Engstingen

3. Rangierdienst

Müssen für Rangierfahrten die Weichen umgestellt werden, darf dies nur mit der Zustimmung des ZL geschehen. Dieser gibt den Rangiermodus frei.

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

entfällt

Ladestellen

entfällt

Bahnübergänge

BÜ km 27,037 ohne technische Sicherung, BÜ 27,195 technische Sicherung – lokführerüberwacht, In Fahrtrichtung Engstingen ET km 27,210 am Bahnsteig.

Es besteht keine Abhängigkeit zur TuZ-Anlage.

Sonstige Anlagen

entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZL Gammertingen
Extern	07574 - 2488
Fax	07574 - 9338648

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Funk

7000

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	100 Ri Münsingen 60 Ri Engstingen

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Engstingen – Schelklingen

- bleibt frei -

Fahrtrichtung

Schelklingen – Engstingen

BÜ-Einschaltung für BÜ

in km 27,195 – L 249 – ET-Bedienung

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m

Einfahrt 40 km/h (Zs3v Kz „4“; Zs3 Kz „4“)

Ausfahrt 40 km/h

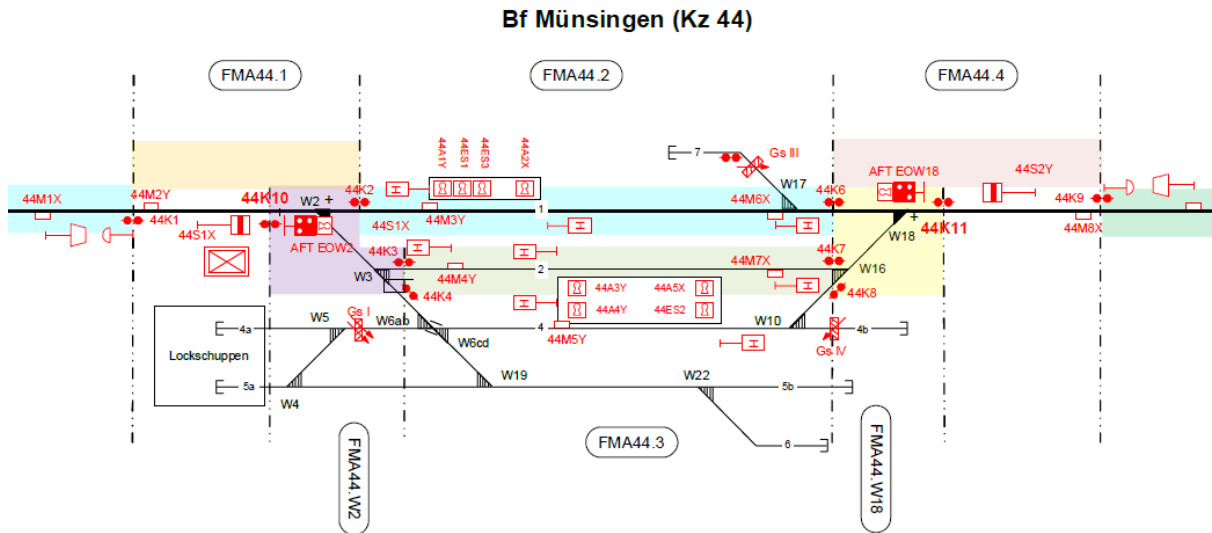
8. Maßnahmen im Störfall

Bei Störungen an den Bahnanlagen, sind für die Entstörungsveranlassung an die Fa. Wörner Telefon 07125-1444-0 bzw. Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2.4 Bestimmungen für den Bf Münsingen (TMN) (VzG-Strecke 4620)

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



Lage des Bahnhof Münsingen:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
34,525	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Grenzen des Bahnhofs Münsingen:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Engstingen	Ne 1	34,000
Schelklingen	Ne 1	35,310

Bestimmungen TuZ

In Münsingen werden die Fahrwegreservierungen im Regelbetrieb mittels Bedienung der Anforderungstasten durch den Zugführer durchgeführt.

Der ZL Gammertingen führt die Fahrwegreservierungen daher im Regelbetrieb nicht durch.

Weitere Regelungen siehe in Abschnitt 6 in dieser SbV.

Weichen

Die W3, W6a/b, 6c/d, W10, W16, W17, W19, GsI, GsIII und GsIV sind in Grundstellung verschlossen. Der Verschluss erfolgt über Riegelhandschlösser.

W2 und W18 sind elektrisch ortsgestellte Weichen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Rangierbezirk

Der Bahnhof Münsingen bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Ne5 km 34,497	Ne5 km 34,587	90 m	Hauptgleis bis RÜ
1	km 34,617	Ne5 km 34,742	125 m	Hauptgleis (Ri TSK)
1	Ne5 km 34,497	Ne5 km 34,742	245 m	Hauptgleis
2	Ne5 km 34,617	Ne5 km 34,742	125 m	Hauptgleis
4	Ne5 km 34,617	Ne5 km 34,690	73 m	Hauptgleis
4b	GsIII	Prellbock	130 m	Nebengleis
5b	Ra 12 W22	Prellbock	204 m	Nebengleis
6	Ra 12 W22	Prellbock	52 m	Nebengleis
7	GsII	Prellbock	100 m	Nebengleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleise 1, 2 und 4 (*Hinweis: Zugfahrten in und aus Gleis 4 sind in der Regel nicht gestattet. In einer Betriebs- oder Fahrplananordnung kann hiervon abgewichen werden.*)

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Im Bahnhof Münsingen dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

Maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1 : 400)

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
1 Richtung Engstingen	Ne 1	km 34,500	15,141 ‰ – Gefälle Ri. Engstingen
2 Richtung Schelklingen	34,700	Ne 1	19,924 ‰ – Steigung Ri. Schelklingen

3. Rangierdienst

Müssen für Rangierfahrten die Weichen umgestellt werden, darf dies nur mit der Zustimmung des ZL geschehen. Dieser gibt den entsprechenden Rangiermodus frei.

BÜ in km 34+390:

Beim Rangieren über den BÜ in km 30+390 ist dieser mittels Bedienung des Rangierschalters RS am EG Bahnsteig 1 (km 34,525) zu sichern.

4. Zusatzanlagen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Anschlüsse / Anschlussstellen

Anschließer	Anschlussgrenze
SAB GmbH	Ra 12 W19 (34,580) und Ra12 W6a/b (34,550)

Ladestellen

Gleis 5b ist mit einer Seitenrampe und Gleis 6 mit einer Kopframpe ausgestattet.

Bahnübergänge

BÜ im km 34,390 mit technischer Sicherung – lokführerüberwacht, ET km 34,525 (Bahnsteig 1) und ET km 34,617 (Bahnsteig 2).

Reisendenübergang in km 34,602 mit Umlaufsperr

Sonstige Anlagen

Wasserkran in km 34,500 neben dem Gleis 1 bzw. 2 (ca. Ra12 der Weiche 2)

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZL Gammertingen
Extern	07574 - 2488
Fax	07574 - 9338648
Funk	7000

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	36	90
2	36	100
4	36	72

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Fahrtrichtung

Engstingen –Schelklingen

- bleibt frei -

Schelklingen – Engstingen

BÜ-Einschaltung für BÜ

in km 34,390 – K 6769 – ET-Bedienung

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m

Einfahrt 40 km/h (Zs3v Kz „4“; Zs3 Kz „4“)

Ausfahrt 40 km/h

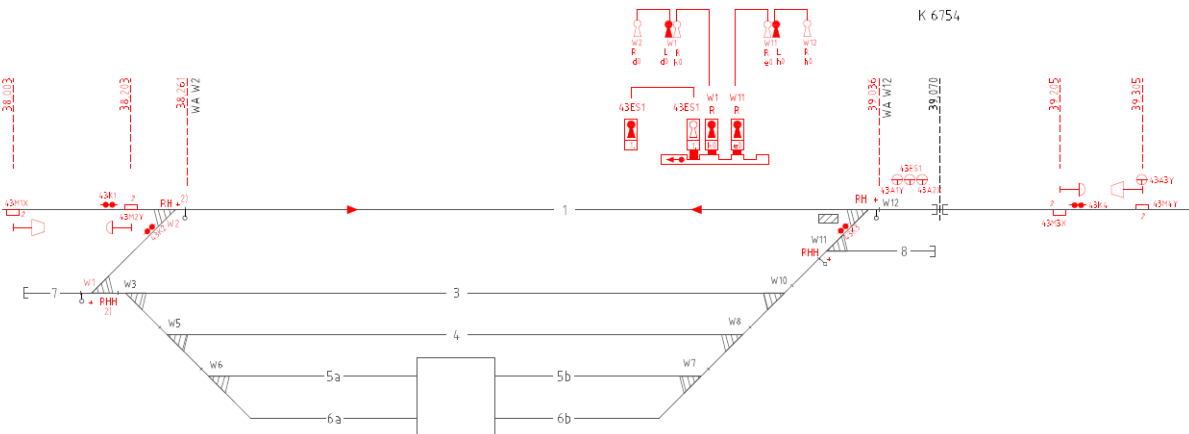
8. Maßnahmen im Störfall

Bei Störungen an den Bahnanlagen, sind für die Entstörungsveranlassung die Fa. Wörner Telefon 07125-1444-0 bzw. Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2.5 Bestimmungen für den Bf Oberheutal (TOH) (VzG-Strecke 4620)

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



Lage des Bahnhof Oberheutal:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
38,668	Engstingen	Schelklingen	1	nein

Grenzen des Bahnhof Oberheutal:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Engstingen	Ne 1	38,003
Schelklingen	Ne 1	39,305

Bestimmungen TuZ

In Oberheutal werden die Fahrwegreservierungen bei der Abfahrt im Regelbetrieb mittels Bedienung der Anforderungstasten durch den Zugführer durchgeführt.

Weitere Regelungen siehe in Abschnitt 6 in dieser SbV.

Weichen

Die Weichen W1, W2, W11 und W12 sind in Grundstellung verschlossen. Der Verschluss erfolgt über Riegelhandschlösser und Schlüsselsperre.

Rangierbezirke

Der Bahnhof Oberheutal bildet einen Rangierbezirk.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Spitze W1	Ra 12 W12	745	Hauptgleis
3	Ra 12 W3	Ra 12 W10	745	Nebengleis
4	Ra 12 W5	Ra 12 W8	655	Nebengleis
5a	Ra 12 W6	Prellbock	232	Nebengleis
5b	Ra 12 W7	Prellbock	232	Nebengleis
6a	Ra 12 W6	Prellbock	232	Nebengleis
6b	Ra 12 W7	Prellbock	232	Nebengleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 1

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Im Bahnhof Oberheutal dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

Maßgebende Neigung größer 2,5 % (1 : 400)

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
Gleis 1 Richtung Engstingen	Ne1 km 38,003	km 39,000	8,753 ‰ – Steigung Ri. Engstingen
Gleis 1 Richtung Schelklingen	km 39,000	Ne1 km 39,305	10,236 ‰ – Gefälle Ri. Schelklingen

3. Rangierdienst

Müssen für Rangierfahrten die Weichen aufgeschlossen werden, darf dies nur mit der Zustimmung des ZL Gammertingen geschehen.

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

entfällt

Ladestellen

Die Gleise 5a, 5b, 6a und 6b sind mit Kopframpen und Gleis 4 mit Seitenrampe ausgerüstet

Bahnübergänge

entfällt

Sonstige Anlagen

entfällt

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZL Gammertingen
Extern	07574 - 2488
Fax	07574 - 9338648
Funk	7000

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

nicht vorhanden

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m

Einfahrt 50 km/h

Ausfahrt 50 km/h

8. Maßnahmen im Störfall

Bei Störungen an den Bahnanlagen, sind für die Entstörungsveranlassung die Fa. Wörner Telefon 07125-1444-0 bzw. Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.3 Bahnübergänge

- 5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge
- 5.3.2 Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlagen
- 5.3.3 Maßnahmen Sicherung von BÜ bei Ausfall der technischen Sicherung
- 5.3.4 Einsatz von Posten bei gestörter technischer BÜ-Sicherung
- 5.3.5 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge

km	Bahnübergang	Art	Ort	Bauform	Lieferfirma
15+825	Kläranlage	Feldweg	Engstingen		
16+794	bei Sickerloch	Feldweg	Engstingen		
18+924	Jägertal	Feldweg	Kohlstetten		
19+522	Kohlstetter Tal I	Feldweg	Kohlstetten		
21+878	Kohlstetter Tal II	Feldweg	Offenhausen		
21+948	Gullewitsch	Ortsstraße	Offenhausen		
21+985	Ortsstraße	Ortsstraße	Offenhausen		
22+194		Feldweg	Offenhausen		
23+382	Bellental	Feldweg	Gomadingen		
23+788	Kirchwegle	Feldweg	Gomadingen		
24+038	K 6734	Kreisstraße	Gomadingen	BÜP-LzH/3F-ÜS-vLz	Pintsch Bamag
25+234	Bermanstal	Feldweg	Gomadingen		
26+618	K 6735	Kreisstraße	Marbach	RBUEP-LzH/F-Üs	Pintsch Bamag
27+037	Gestütsweide	Feldweg	Marbach		
27+195	L 249	Landesstraße	Marbach	Lo 1/57	Pintsch Bamag
28+220	Grafeneck I	Feldweg	Marbach		
28+844	Grafeneck II	Ortsstraße	Marbach		
29+180	Wolfgangsee	Feldweg	Marbach		
31+396	Kläranlage	Feldweg	Münsingen		
32+920	Lerchenhof	Feldweg	Münsingen		
33+839		BÜ-F	Münsingen	Umlaufsperr	
34+055		BÜ-F	Münsingen	Umlaufsperr	
34+390	Lautertalstraße	Kreisstraße	Münsingen	RBUEP-LzH/F-Üs	Pintsch Bamag
34+602		RÜ	Münsingen	Umlaufsperr	
35+722	Schützenhaus	Feldweg	Münsingen		

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

km	Bahnübergang	Art	Ort	Bauform	Lieferfirma
36+736	Beutenlay	Feldweg	Münsingen		
39+440	Waldweg	Waldweg	Oberheutal		
40+153	Ortsstraße	Ortsstraße	Unterheutal		
40+410		BÜ-F	Unterheutal	Umlaufsperr	
40+841	B 465	Bundesstraße	Mehrstetten	Lo 1H/57	Pintsch Bamag
41+545	Ameisenbühl I	Feldweg	Mehrstetten		
41+928	Ameisenbühl II	Feldweg	Mehrstetten		
42+318	Schandental I	Feldweg	Bremelau		
43+133	Schandental II	Feldweg	Bremelau		
44+664	Schandental III	Feldweg	Bremelau		
46+221	Heiligental	Feldweg	Frankenhofen		
47+563	Steinighalde	Feldweg	Sondernach		
48+696	Sondernach I	Ortsstraße	Sondernach		
48+876	Sondernach II	Ortsstraße	Sondernach		
50+178	Mühlstraße	Ortsstraße	Hütten		
50+280	Hütten	Ortsstraße	Hütten		
50+560	Talstraße	Ortsstraße	Hütten		
51+917	K 7332	Kreisstraße	Talsteußlingen		
52+922	Feldweg	Feldweg			
54+125	Hintere Winterhalde	Feldweg	Schmiechen		
55+485	Untere Winterhalde	Feldweg	Schmiechen		
55+702	K 7409	Kreisstraße	Schmiechen	Lo 1/57	Pintsch Bamag
56+020		BÜ-F	Schmiechen	Umlaufsperr	
56+405	Hardlandstraße	Ortsstraße	Schmiechen	Lo 1H+F/57	Pintsch Bamag
56+657	Sommerlandstraße	BÜ-F	Schmiechen	BÜP-LzH/F-Üs	Pintsch Bamag
56+965	K 7409	Kreisstraße	Schmiechen	BÜP-LzH/F-Üs	Pintsch Bamag

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.3.2 Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlage

km 24,038 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – K 6734

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Kreisstraße – Hauptstraße / Marktplatz	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP-LzH/3F-ÜS-vLz	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 23,138	nein
Einschaltung haltende Züge	-	ET km 24,073 am Bahnsteig
Hilfsein/-ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 23,638	Üs km 24,063
Haltepunktschaltung	nein	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	-	Keine durchfahrenden Züge von TSK nach TKL möglich!
	Fußgängerakustik mit Nachtabsenkung; vorgeschaltete Lichtzeichen (Linksabbieger) und Straßenbelegtschleifen (beidseitig fehlende bzw. unzureichende Schleppkurven)	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer


km 26,618 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – K 6735

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Kreisstraße – K 6735	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - RBUEP-LzH-ÜS	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	ja km 26,048	Ja km 27,140
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 26,051	K2 km 27,137
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 26,218	Üs km 26,998
Haltepunktschaltung	nein	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	keine	

km 27,195 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – L 249

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Landesstraße – L 249	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ – Lo 1 / 57	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 26,725	nein
Einschaltung haltende Züge	-	ET am Bahnsteig km 27,285
Hilfsein-/ausschaltung	HET	HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 26,825	Üs km 27,210
Haltepunktschaltung	nein	ja
Ausschaltung	K 3	K 3
Belegmeldung	-	-
Besonderheit	-	Keine durchfahrenden Züge von TSK nach TKL möglich!

km 34,390 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – K 6769

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Lautertalstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - RBUE LzH/F-ÜS	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	ja km 33,490	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 33,490	ET km 34,525 (am Bahnsteig)
Einschaltung haltende Züge	-	ET km 34,525 (am Bahnsteig)
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	km 34,525 (am Bahnsteig)
Überwachung	Üs km 33,990	Gleis 1 Üs km 34,497 Gleis 2 und 4 km 34,502
Haltepunktschaltung	nein	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	-	Keine durchfahrenden Züge von TSK nach TKL möglich!
	Fußgängerakustik mit Nachtabsenkung; vorgeschaltete Lichtzeichen (Linksabbieger) und Straßenbelegtschleifen (einseitig fehlende bzw. unzureichende Schleppkurven - Bahnhofsstraße)	

km 40,841 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – B 465

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Bundesstraße – B 465	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ – Lo 1H / 57	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 40,363	K2 km 41,371
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	HET	HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 40,443	Üs km 41,211
Haltepunktschaltung	nein	nein
Ausschaltung	K3	K3
Belegmeldung	-	-
Besonderheit	-	-

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer


km 55,702 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – K 7409 – Schmiechen I

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Kreisstraße – K 7409 Hauptstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ – Lo 1H / 57	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 55,703	K2 km 56,204
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	HET	HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 56,303	Üs km 56,104
Haltepunktschaltung	nein	nein
Ausschaltung	K3	K3
Belegmeldung	FS3	FS13
Besonderheit	BÜ – BÜ Kette mit BÜ km 56,405, km 56,657, km 56,965	-

km 56,405 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – K 6734 Schmiechen II

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Hardtlandstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ – Lo 1H+F / 57	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 55,901	K2 km 56,204
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	HET	HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 56,005, ÜsW km 56,257	Üs km 56,906, ÜsW km 56,415
Haltepunktschaltung	ja	ja
Ausschaltung	K3	K3
Belegmeldung	FS3	FS13
Besonderheit	BÜ – BÜ Kette mit BÜ km 56,657, km 56,965	BÜ – BÜ Kette mit BÜ km 55,702, km 56,657, km 56,965 Haltepunktschaltung AT/ET am Bahnsteigende

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer


km 56,405 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – BÜ-F Sommerberg

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	BÜ-F - Sommerberg	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP-LzH/F-Üs	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	nein	UT in km 57,526
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 56,118	K2 km 57,521
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 56,257 / ÜsW km 56,565	Üs km 57,265 / ÜsW km 56,906
Haltepunktschaltung	ja	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	BÜ – BÜ Kette mit BÜ km 56,657, km 56,965 Haltepunktschaltung mit AT/ET in Richtung Schelklingen am Bahnsteig Hp Schmiechen-Albbahn;	

km 56,965 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – K 7409 – Schmiechen III

Strecke:	Engstingen - Schelklingen	
Kreuzende Straße:	Kreisstraße – K 7409 - Beim Kogelstein	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP-LzH/F-Üs-vLz	
	von Engstingen (TKL)	von Schelklingen (TSK)
Unwirksamschaltung	nein	UT in km 57,526
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 56,245	K2 km 57,521
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 56,565	Üs km 57,265
Haltepunktschaltung	ja	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	BÜ – BÜ Kette mit BÜ km 56,405 Haltepunktschaltung mit AT/ET in Richtung Schelklingen am Bahn-	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



steig Hp Schmiechen-Albbahn;

Anlage 5.3.3

5.3.3 Maßnahmen zur Sicherung von BÜ bei Ausfall der technischen Sicherung und Einsatz von Posten bei gestörter technischer Sicherung

Maßnahmen bei Störung von technischen Einrichtungen an BÜ für die mit Lichtzeichenanlagen ausgerüsteten lokführerüberwachten Bahnübergänge der Strecke Engstingen – Schelklingen

Maßnahmen bei Störungen von technischen Einrichtungen von BÜ

Bahnübergang

Alle

auf dem Streckenabschnitt

auf dem Streckenabschnitt

von

Engstingen

bis

Schelklingen

BÜ – Rufzeichen

Digitaler Betriebsfunk (Einzelruf)

Bahnübergang		Art der Störung	Maßnahme					Bahnübergang		
BÜ-Technik	Lage [km]		Sicherung durch Posten	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	Ist nicht gesichert		
1	2	lfd. Nr.	Schw			BÜP ¹⁾	8	9	10	11
RBUEP- BÜP93-Lz-Üs und Lo1/57	-	1	Gesamtanlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X			
		2	Nichtaus-schalten der Anlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X			
		3	nur Halbschranken		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X			
		4	BÜ-Akustik		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr		X	
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr	X			

¹⁾ Ein Bahnübergang gilt erst dann als gesichert, wenn der BÜP und alle vorgesehenen HP eingesetzt sind und der BÜP wie ein Schrankenwärter über den Zugverkehr nach FV-NE benachrichtigt wird.

²⁾ Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hilfsposten fehlt, so gilt der Bahnübergang als nicht gesichert.

³⁾ Bei nicht gesicherten Bahnübergängen erhält der Zug Befehl mit dem Auftrag, den Bahnübergang vor Befahren zu sichern

Sind die Ersatzmaßnahmen nicht voll erfüllt oder die Posten nicht vorschriftsmäßig ausgerüstet so ist der Bahnübergang nicht gesichert!

Hinweis: Wenn Störungen bei einer BÜ-Anlage mit Üs auftreten und

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



das Überwachungssignal kein BÜ 1, sondern BÜ 0 zeigt ist kein Befehl erforderlich!

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.3.4 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

Lässt die Wetterlage vermuten, dass Spurrillen nach größeren Zugpausen vereist sein könnten, ist wie folgt zu verfahren:

1. Nach den Vorschriften und dem Arbeitsplan für die Bahnunterhaltung sind Spurrillen auf freier Strecke und auf Bahnübergängen schnee- und eisfrei zu halten. Wo dies nach Arbeitsruhe oder nach einer größeren Pause vor dem ersten Zug nicht restlos durchgeführt werden kann, sind von den ersten Zügen vereiste Spurrillen auf freier Strecke und auf Bahnübergängen (BÜ), welche mit Kraftfahrzeugen regelmäßig befahren werden (auch Übergänge in den Bahnhöfen), besonders vorsichtig und auf Sicht – erforderlichen – falls mit ermäßigter Geschwindigkeit zu befahren und zu melden.
2. Nach einer größeren Dienstruhe (Nachtruhe) sind vor dem ersten Zug, wenn dies ein **Triebwagenzug** ist und von der Bahnmeisterei oder den Beauftragten Eisbildungen gemeldet worden, insbesondere die BÜ, welche mit Kraftfahrzeugen regelmäßig befahren werden, besonders **vorsichtig mit 20 km/h** und auf Sicht zu befahren, es sei denn, es ist einwandfrei zu erkennen, dass die Spurrillen eisfrei sind.

Gefährliche Eisbildungen sind vom Triebwagenführer sofort über Funk zu melden. Wenn nach der Meldung des Triebwagenführers gefährliche Eisbildungen nicht ausgeschlossen werden können, ist beim nächsten Zug, wenn er ein Triebwagenzug ist, die gleiche Verfahrensweise anzuwenden.

3. Im Fall 2. sind die betreffenden Züge durch schriftlichen Befehl zu unterweisen.
4. Besonders wird darauf hingewiesen, dass die Zugleiter unabhängig von der vorgesehenen Unterrichtung durch die genannten Stellen auch selbst Erkundung über den Zustand der Spurrillen durchführen und bei gefahrdrohender Witterung im Sinne dieser Verfügung handeln sollen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

Streckenkilometrierung

Betriebsstelle	Kürzel Ril 100	Lage-km	Bahnsteiglängen m
Engstingen	TKL	15,281	46
Kohlstetten	TKOS	18,965	70
Offenhausen	TOFS	22,000	50
Gomadingen	TGOM	24,126	85
Marbach	TMBM	27,317	60 Ri TSK 100 Ri TKL
Grafeneck	TGRA	28,780	60
Münsingen	TMN	34,525	Gleis1 90 Gleis 2 100 Gleis 4 72
Oberheutal	TOH	38,668	-
<i>Mehrstetten projektiert</i>	<i>TMES</i>	<i>40,650</i>	-
Sondernach	TSOD	49,093	60
Hütten	THTT	50,750	50
<i>Talsteußlingen projektiert</i>	<i>TTAL</i>	<i>51,887</i>	-
Schmiechen-Albbahn	TSHA	56,455	65
Schelklingen	TSK	58,251	DB S&S

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



5.5. Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

Richtung a) Engstingen – Münsingen – Schelklingen

Richtung b) Schelklingen – Münsingen – Engstingen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



1	2	3a	3b	4
ab km	km/h	Betriebsstellen	Lage km	Hinweise

4620 Engstingen - Schelklingen

Nebenbahn

Eingleisig

Hg 50 km/h von Engstingen bis Schelklingen

Hg 50 km/h von Schelklingen bis Engstingen

400 m Bremsweg von Engstingen bis Schelklingen

400 m Bremsweg von Schelklingen bis Engstingen

PZB

ZLB von Engstingen bis Schelklingen

ZF

Richtung a: Engstingen - Schelklingen

1	2	3a	3b	4
15,2	40	- ZF - Engstingen	15,2	Überg von Str 9461
15,9	50	¥	15,9	
18,9	20			
19,0	50	BÜ km 18,924 Hp Kohlstetten	18,9	
19,2	40			
19,5	50	BÜ km 19,522	19,5	
21,8	20	BÜ km 21,880	21,8	
		BÜ km 21,948	21,9	
22,0	50	BÜ km 21,985 Hp Offenhausen Hp Gomadingen	21,9	
			22,0	
			24,1	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1	2	3a	3b	4
26,9		Üs▽ Ne1	26,8 26,9	Brw 370m
	40	Bf Marbach	27,3	
27,7		Ne 5 ¥	27,4	
28,2	50			
28,3	20	BÜ km 28,220	28,2	
28,8	50	Hp Grafeneck	28,8	
28,9	20	BÜ km 28,844	28,8	
29,1	50			
29,2	20	BÜ km 29,180	29,1	
31,3	50			
31,4	20	BÜ km 31,396	31,3	
34,0	50	Ne1	34,0	
	40	Bf Münsingen	34,5	
35,1		Ne 5 ¥	34,7	
	50	Ne1	38,0	
		Bf Oberheutal	38,6	
40,1		¥	39,2	
40,2	20	BÜ km 40,153	40,1	
43,1	50			
43,2	20	BÜ km 43,133	43,1	
48,6	50			

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1	2	3a	3b	4
	20			
		BÜ km 48,696	48,6	
48,9	--	BÜ km 48,878	48,8	
	50			
50,1		Hp Sondernach	49,0	
	Halt			
50,2	--	BÜ km 50,178	50,1	Weiterfahrt nach BÜ Sicherung
	50			
50,2				
	20			
		BÜ km 50,280	50,2	
50,6	--	BÜ km 50,560	50,5	
	50			
		Hp Hütten	50,7	
51,9				
	20			
52,0	--	BÜ km 51,917	51,9	
	50			
56,4				
	20			
56,5	--	BÜ km 56,405	56,4	
	50			
		Hp Schmiechen Albahn	56,4	
57,3				
	30	Esig 5G ←	57,3	
		Schelklingen	58,2	Überg auf Str 4540

Richtung b: Schelklingen - Engstingen

1	2	3a	3b	4
58,2	40	- ZF -	58,2	
		Schelklingen		Überg von Str 4540
		Asig	57,7	
		¥		
		Üs▽	57,3	Brw 300m
56,9		BÜ km 56,965	56,9	
	50			
		Hp Schmiechen Albahn	56,4	
56,5				
	20			
56,4	--	BÜ km 56,405	56,4	
	50			
52,0				
	20			
51,9	--	BÜ km 51,917	51,9	
	50			

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1	2	3a	3b	4
50,8		Hp Hütten	50,8	
	20			
		BÜ km 50,560	50,5	
50,2		BÜ km 50,280	50,2	
	50			
50,2				
	Halt			
50,1		BÜ km 50,178	48,8	Weiterfahrt nach BÜ Sicherung
	50			
		Hp Sondernach	49,0	
48,9				
	20			
		BÜ km 48,878	48,8	
48,6		BÜ km 48,696	48,6	
	50			
43,2				
	20			
43,1		BÜ km 43,133	43,1	
	50			
40,2				
	20			
40,1		BÜ km 40,153	40,1	
	50			
		Ne1	39,3	
		Bf Oberheutal	38,6	
		¥	38,2	
35,3		Ne1	35,3	
	40	Bf Münsingen	34,5	
34,4		Ne 5	34,4	
	Halt			ET bedienen, BÜSA einschalten
		Üs▽	34,4	
34,4		BÜ km 34,390	34,3	
	40			
34,3		¥	34,3	
	50			
31,4				
	20			
31,3		BÜ km 31,396	31,3	
	50			
29,2				
	20			
29,1		BÜ km 29,180	29,1	
	50			

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

1	2	3a	3b	4
28,9				
	20			
28,8		BÜ km 28,844	28,8	
	50			
		Hp Grafeneck	28,8	
28,3				
	20			
28,2		BÜ km 28,220	28,2	
	50			
27,9		Ne1	27,9	
	40	Bf Marbach	27,3	
27,3		Ne 5	27,3	
	Halt			ET bedienen, BÜSA einschalten
	Üs▽		27,1	
27,1		BÜ km 27,195	27,1	
	40	¥		
	50			
24,1		Hp Gomadingen	24,1	
	Halt			ET bedienen, BÜSA einschalten
	Üs▽		24,1	
24,0		BÜ km 24,038	24,1	
	50			
22,0		Hp Offenhausen	22,0	
	20	BÜ km 21,985	21,9	
		BÜ km 21,948	21,9	
22,8		BÜ km 21,880	21,8	
	50			
19,8				
	30			
19,5		BÜ km 19,522	19,5	
	50			
		Hp Kohlstetten	19,0	
19,0				
	20			
18,9		BÜ km 18,924	18,9	
	50			
16,0		Ne1	16,0	
	40	Bf Engstingen	15,2	Überg von Str 9461

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



5.6 Merkblatt Schienenbrüche

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten.

Für die Beurteilung eines baulich gesicherten Schienenbruchs sind Maßnahmen bei Schienenbrüchen sowie das Merkblatt für Schienenbrüche aus der Oberbaurichtlinie (Obri NE; AzObri 37) zu beachten. Diese sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsbedienstete treffen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Maßnahmen bei Schienenbrüchen

- (1) Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden **Entscheidung über die Befahrbarkeit**
- a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z. B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen,
 - b) bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Baudienstes und Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO/ESBO/EBOA bzw. BOA).
- (2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn **Unbefahrbare Schienenbrüche**
- a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenklammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist.
 - b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches ((8) b)) während des Befahrens nicht möglich ist.
- (3) Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist. **Befahrbarer Schienenbruch**
- In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notverbinder leitend zu überbrücken.
- (4) die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt für Schienenbrüche (S. 3) dargestellt. **Merkblatt für Schienenbruch**
- (5) Art (befahrbar oder unbefahrbar) und Lage (Gleis und km) des Schienenbruchs sind sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden. Die Weisung der für den Fahrdienst zuständigen Betriebsstelle (z. B. Fahrdienstleiter, Zugleiter) ist abzuwarten. **Meldung**
- (6) Die Bruchstelle ist unverzüglich – in der Regel nach beiden Richtungen – abzuriegeln, z. B. durch Posten oder Schutzhalte signale. Bei einem befahrenen Schienenbruch auf zweigleisiger Strecke genügt die Abriegelung gegen Fahrten in der gewöhnlichen Richtung. **Betriebliche Sicherung**
- (7) Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete, wenn von der zuständigen Betriebsstelle nichts anderes bestimmt wird, so lange an der Bruchstelle, bis er abgelöst oder von der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung verständigt wird. **Überwachung der Bruchstelle**

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

AzObri 37**Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle**

(8) Der Bedienstete an der Bruchstelle muß

- a) Fahrzeuge stellen und über den Schienenbruch unterrichten, bis ihm die zuständige Betriebsstelle meldet, daß alle weiteren Fahrten (z. B. durch „Befehl“) unterrichtet werden (9),
- b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und notfalls Haltsignal geben.

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle

(9) Wird ein Schienenbruch gemeldet, so veranlaßt die zuständige Betriebsstelle

- a) bei einem unbefahrten Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrten,
- b) bei einem befahrten, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren,
- c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit.,
- d) die Verständigung der für die Beseitigung des Schienenbruchs zuständigen Stelle.

Bauliche Sicherung

(10) Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele enthält das nachstehende Merkblatt (Seite 3).

Paßstück

(11) Wenn zur Beseitigung des Schienenbruchs ein Paßstück eingeschweißt werden muß, so sollen die Schweißstellen in den Schwellenfeldern liegen. Das Paßstück muß mindestens 2 m lang sein (Obri § 11 (4)).

Durchgehend geschweißte Gleise





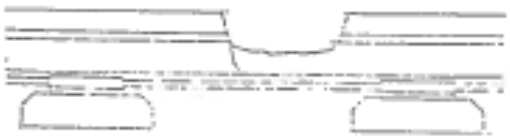
(12) In durchgehend geschweißten Gleisen und Weichen sind bei Schienenbrüchen beiderseits der Bruchstelle in je 5 m Entfernung je 10 Wanderklemmen auf Zug und je 10 auf Druck anzubringen. Schweißungen zum Beseitigen von Brüchen sind als Schlußschweißungen auszuführen. AzObri 42 (9) und (15) bis (18) sind sinngemäß zu beachten.

Zulässige Geschwindigkeiten

(13) Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Paßstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruches und Beachtung der Hinweise in nachstehendem Merkblatt (Seite 3).





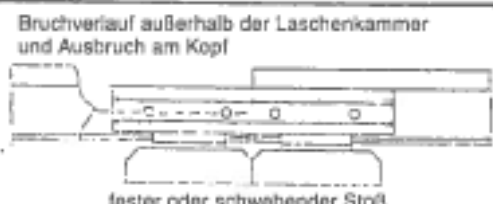
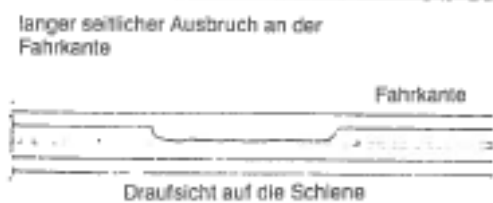
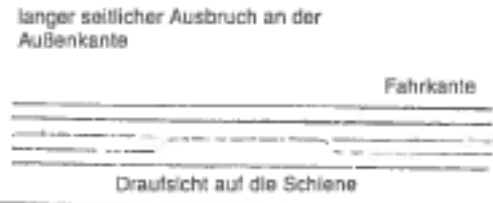
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Merkblatt für Schienenbrüche

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
1	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	<p>Bruch Nr. 1 gesichert mit Notflaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	<p>Querbruch innerhalb des Schwellenfaches</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	<p>Bruch Nr. 2 gesichert mit Notflaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	<p>Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf oder Ausbruch zu befürchten</p> 	unbefahrbar	unbefahrbar

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

AzObrl 37

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
3a	Bruch Nr. 3 gesichert mit Notlaschenverband 	x) bis 25 cm Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung über 25 cm Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar
3b	eingebautes Paßstück über 4 Schwellenfelder 	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 1)	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 1)	Wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 1)	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 1)	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 1)	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante  Draufsicht auf die Schiene	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1) Nr. 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schienen auswechseln.			

5.7 Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten

Brandschutzmaßnahmen:

Der durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmer (EVU) ist für die Brandschutzmaßnahmen auf der Strecke Engstingen –Schelklingen verantwortlich.

Für Züge die mit kohlebefeuerter Dampflokomotive bespannt sind, gelten folgende Bestimmungen:

- Das EVU sorgt für die ordnungsgemäße Indienststellung der Lok und der Wagen.
- Zur Vermeidung von Funkenflug und Herausfallen von glühenden Schlacken müssen die einschlägigen Vorschriften nach DAT erfüllt sein.
- während der Fahrt sind auf der Dampflok Handfeuerlöscher mitzuführen
- zur Verhütung von Flächenbränden weisen wir die Triebfahrzeugbediensteten besonders an, dass bei der Fahrt, insbesondere durch oder vorbei an Waldungen, feuergefährdeten Anlagen, Brückenbauwerken mit hölzernem Belag, Schwellenstapeln usw. zur Verhinderung von Funkenflug möglichst nicht gefeuert, die Regler möglichst wenig geöffnet und die Aschkastenklappen geschlossen werden. Putzwolle und andere zu Flugfeuer Veranlassung gebende Stoffe dürfen nicht in die Feuer-Büchse, glühende Schlacken nicht auf oder neben den Bahnkörper geworfen werden.
- Am Feuer ist mit allergrößter Sorgfalt zu arbeiten.
- Das Qualmen der Lok ist dort zu vermeiden, wo Personen belästigt werden könnten.
- Wenn die Gefahr von Bränden besteht, stellt das EVU bei allen Zügen mit Dampflok eine Brandwache, die sich auf der Plattform des letzten Wagens aufzuhalten hat und Sofortmaßnahmen gegen beginnende Brände durchführt, zusätzliche Begleitung der Züge auf der Straße durch Feuerwehr oder EVU mit entsprechender Brandbekämpfungsausrüstung. Die Brandwache hat mit dem Lokpersonal Funkkontakt zu halten.
- Besteht bei trockener Witterung unmittelbare Gefahr von Bränden, muss für die Dampflok eine Diesellok eingesetzt werden.
Bei anhaltender Trockenheit mit akuter Waldbrandgefahr (siehe aktuelle Wetterdaten, evtl. auch über DWD) sind alle Dampflok bespannten Züge durch Dieseltraktion zu ersetzen. Verantwortlich für die Einhaltung dieser Bestimmung ist das bestellende EVU.
- Des Weiteren ist das Merkblatt der DBAG „123.0117V01 Merkblatt zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven“ zu beachten.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Merkblatt

Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven

unter dem besonderen Gesichtspunkt des Brandschutzes auf dem Streckennetz der DB AG

Heutige Situation

Nach Beendigung des Regelbetriebes mit Dampflokomotiven auf dem Streckennetz der DB und DR wurden die vorhandenen Wundstreifen nach und nach aufgelassen. Zeitgleich fanden bei der Planung von baulichen und technischen Anlagen an Strecken der DB AG die Gesichtspunkte des Dampfzugbetriebes keine besondere Berücksichtigung mehr. Hinzu kommt, dass heute aus Gewässer- und Naturschutzgründen nur noch das Schotterbett selbst vom Aufwuchs freigehalten wird. Die veränderten Rahmenbedingungen haben Einfluss bei der Gesamtbetrachtung des Brandrisikos beim Betrieb mit rostgefeuerten Dampflokomotiven.

Da die Brandgefahren in erster Linie vom technischen Zustand der zum Einsatz kommenden Dampflokomotiven ausgehen und zusätzlich von den Handlungen des Triebfahrzeugpersonals abhängig sind, müssen konkretisierte Anforderungen an Triebfahrzeuge und Personal gestellt werden.

Zweck

Dieses Merkblatt soll dazu dienen, Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Ihre personelle und organisatorische Verantwortung im vorbeugenden Brandschutz hinzuweisen.

Dieses soll auch das Triebfahrzeugpersonal nochmals auf wesentliche Verhaltensweisen im vorbeugenden Brandschutz sensibilisieren. Da in der Praxis - den äußeren Verhältnissen und Einflüssen entsprechend - weitaus detailliertere Kenntnisse erforderlich sind, ist eine qualifizierte Aus- und Fortbildung unumgänglich.

Wir weisen darauf hin, dass dieses Merkblatt nicht abschließend alle möglicherweise auftretenden Fälle berücksichtigen kann. Es entbindet die EVU daher nicht von der Anstellung eigener Sicherheitserwägungen.

1. Allgemeine Voraussetzungen des Triebfahrzeugpersonals

- Nachweisliche Qualifikation und Praxiserfahrung für das Führen der eingesetzten Dampflokomotive
- Nachweisliche Qualifikation des Heizers
- Nachweisliche Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers (Tf)
- Nachweisliche Streckenkenntnis des Heizers (bei Geschwindigkeiten größer 60 km/h)

Hinweise:

Der Triebfahrzeugführer benötigt neben der baureihenbezogenen Qualifikation auch umfassende Praxiserfahrung, um aus brandschutztechnischer Sicht eine optimale Sicherheit zu gewährleisten.

Als Qualifikationsstandard für Triebfahrzeugführer und Heizer wird beispielsweise die Ausbildung zum Dampflokföhrer und Heizer bei der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn anerkannt.

Gute Streckenkenntnisse sind erforderlich, damit für die unterschiedlichen Streckentopographien genügend Dampfenergie für die planmäßige Fortbewegung vorhanden ist. Dies erfordert vorausschauendes Feuern und richtige Feuerbehandlung.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

2. Maßnahmen vor einer Fahrt (technische Voraussetzungen)

Vor jedem Einsatz der Dampflokomotive sind folgende Einrichtungen auf deren einwandfreien Zustand und Funktion zu prüfen:

- Dichtheit des Aschkastens (insbesondere Bodenklappen, sowie vordere, hintere und seitliche Luftklappen),
- Gängigkeit der Boden- und aller Luftklappen am Aschkasten,
- Funktion der Kohlenässeinrichtung (Tenderbrause),
- Funktion der Aschkastennässeinrichtung,
- Funktion der Rauchkammernässeinrichtung,
- Zustand des Funkenfängers in der Rauchkammer,
- Zustand des Feuerschims.

Eine Zugfahrt darf nur durchgeführt werden wenn alle vorab genannten Einrichtungen sich in einwandfreiem Zustand befinden und funktionstüchtig sind.

Vor jeder Fahrt müssen die Bodenklappen des Aschkastens gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert werden.

3. Verhalten und Maßnahmen während der Fahrt

Allgemeine Maßnahmen, die immer zu beachten sind:

- Das Feuern und die Feuerbehandlung durch Schürgeräte ist stets so auszuführen, dass möglichst kein Funkenflug entsteht.
- Rauchkammer- und Aschkastennässeinrichtungen sind während der Fahrt häufig anzustellen, wie auch die Kohlenässeinrichtung. Die Intensität richtet sich nach der tatsächlichen Lokomotiveistung.
- Nach der Benutzung der Schürgeräte muss der Aschkasten und die Rauchkammer genässt werden.
- Vor dem Aufwerfen der Kohle ist stets zu prüfen ob zusätzliches Nässen der Kohle erforderlich ist.
- Unter normalen Umständen ist die in Fahrtrichtung hintere Luftklappe des Aschkastens geschlossen zu halten.

Maßnahmen, die an besonderen Streckenabschnitten zu beachten sind:

Besondere Streckenabschnitte werden durch die Fahrplanordnung vorgegeben.

- Es darf möglichst kein Feuern und keine Feuerbehandlung stattfinden (ein Feuern muss somit streckenbezogen und vorausschauend erfolgen).
- Alle Aschkastenluftklappen sind möglichst geschlossen zu halten.
- Die Aschkastennässeinrichtung ist bereits vor dem Streckenabschnitt zu betätigen.
- Die Rauchkammernässeinrichtung ist vor dem Streckenabschnitt zu betätigen.

Maßnahmen bei stürmischen und/oder trockenen Verhältnissen:

Die Maßnahmen sind stets den jeweiligen Verhältnissen anzupassen:

- Bei stürmischen Witterungsverhältnissen sind neben der hinteren Luftklappe auch die seitlichen Luftklappen des Aschkastens zu schließen. Eine genügende Luftzufuhr zum Feuer ist trotzdem zu gewährleisten.
- Die Kohle, vor allem Klarkohle, ist vor dem Aufwerfen stärker zu Nässen.
- Bei trockenen Verhältnissen ist die Aschkastennässeinrichtung sowie Rauchkammernässeinrichtung häufiger anzustellen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

4. Erläuterungen zu brandschutzrelevanten Einrichtungen

- Funkenfänger:

Der Funkenfänger ist ein wesentliches Element des Brandschutzes, da er größere glühende Teilchen im Luftstrom nicht nach außen dringen lässt.

Bevor der heiße Luftstrom vom Feuerbett aus durch den Schornstein abgeführt wird, muss er den Funkenfänger passieren. Der Funkenfänger besteht aus einem Maschensieb der den Schornstein und das Blasrohr innerhalb der Rauchkammer vollständig umgibt und pendelnd zur Selbstreinigung aufgehängt ist. Die Rauchgase werden durch den Funkenfänger geleitet und somit können anfallende Kohleteilchen ausgefiltert werden. Aus diesem Grund darf das Maschenmaß nicht mehr als 6 mm betragen.

- Schürgeräte zur Feuerbehandlung:

Beim Schüren und der Feuerbehandlung mit Schürgeräten werden einerseits besonders viele Kohleteilchen vom Rauchgas mitgerissen und andererseits besteht die Gefahr, dass größere Mengen noch glühender Teilchen in den Aschkasten fällt. Verursacht durch den Luftstrom können vom Aschkasten Kohleteilchen durch die Aschkastenklappen nach außen gelangen. Deshalb hat das Lokpersonal wesentlichen Einfluss ob, wie viel, wo und wann Funkenflug auftreten kann.

- Bodenklappen des Aschkastens:

Die Bodenklappen sind für die Entleerung und Reinigung des Aschkastens erforderlich. Die Rückstände der verbrannten Kohle fallen vom Rost in den Aschkasten und verbleiben dort. Deshalb müssen die Bodenklappen gegen unbeabsichtigtes Öffnen während der Fahrt gesichert sein.

- Luftklappen des Aschkastens:

Um das Feuer mit Sauerstoff zu versorgen muss unter dem Rost Luft zugeführt werden. Hierzu sind vorne, hinten und i.d.R. auch seitlich Luftklappen am Aschkasten angebracht. Im normalen Betrieb ist die vordere geöffnet und die hintere geschlossen, damit durch den vom Fahrtwind erzeugten Luftstrom möglichst keine glühende Kohleteilchen herausfallen. Die Luftklappen werden nach erforderliche Fahrleistung geöffnet und mit den vorherrschenden Witterungsverhältnissen abgestimmt. Trotzdem können glühende Kohleteilchen nach außen gelangen, aber in besonderen Fällen kann durch das vollständige Schließen der Luftklappen die Gefahr minimiert werden; was jedoch nur zeitlich begrenzt möglich ist.

- Aschkastenklappen:

Die Bodenklappen und Luftklappen werden als Sammelbegriff Aschkastenklappen genannt.

- Aschkastennässeinrichtung:

Die Aschkastennässeinrichtung ist während der Fahrt häufig zu betätigen um ein Ausglühen des Aschkastens zu vermeiden. Weil nach einer Feuerbehandlung besonders viele glühende Teilchen in den Aschkasten fallen, ist das Nässen danach besonders zu empfehlen.

- Feuerschirm:

Der Feuerschirm soll in erster Linie günstigere Verbrennungsbedingungen schaffen, übernimmt aber auch die Funktion eines Prallbleches und versperrt somit Kohleteilchen den direkten Eintritt in die Rauchrohre.

- Rauchkammernässeinrichtung:

Damit die größtenteils noch glühenden Kohleteilchen die Rauchkammerwände nicht ausglühen, müssen sie während der Fahrt häufig abgelöscht werden.

- Kohlennässeinrichtung:

Das richtige Nässen der Kohlen unterstützt eine gute Verbrennung des Kohlenstaubes.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



5.8 Vordrucke

Zu Anlage FV-NE Merkblatt

Bleibt frei

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu Anlage FV-NE Fernsprechbuch

Der ZL Gammertingen und der ggf. nach Betriebsanweisung eingesetzte öBb Münsingen führen ein Fernsprechbuch.

Es kann ein Fernsprechbuch nach nachstehendem Muster verwendet werden, sofern kein Vor-
druck der SWEG Schienenwege angewendet wird.

(Titel)

Fernsprechbuch

für

Begonnen am..... , abgeschlossen am

Inhalt Seiten

(Einlage)

1	2	3	4
Wortlaut des Gesprächs	Abgabe durch (Sprechstelle, Name)	Zeit Std./Min.	Annahme durch (Sprechstelle, Name)

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

6. Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (TUZ)

6.1 Allgemeines

Für die gesamte Strecke Engstingen - Schelklingen gelten uneingeschränkt die Regelungen des Betriebsverfahrens Zugleitbetrieb gemäß FV-NE. Es gelten die entsprechenden Regelungen zur Abgabe von Meldungen nach dem Zugleitverfahren (FV-NE §10) und für das Führen des Meldebuchs für den Zugleiter (FV-NE §11).

Die TuZ stellt eine technische Einrichtung nach FV-NE §3 (16) d.) dar, die eine Zugfahrt bei Fehlhandlungen selbsttätig zum Halten bringt. Die technische Einrichtung arbeitet im Hintergrund. Bei Fehlhandlungen stellt die technische Einrichtung die sicherheitstechnische Rückfallebene dar, um Gefährdungen zu vermeiden.

6.2 Betriebliche Regelungen für das Betriebspersonal

6.2.1 Grundsätze

Funktionsweise

Alle Betriebsstellen und die dazwischen liegenden Streckenabschnitte sind durch PZB-Magnete gegeneinander gesichert. Mit den installierten PZB-Magneten ist auf der Strecke ein wirksamer Gegen- und Nachfahrerschutz realisiert. An jedem Bahnhof sind die Ne1- bzw. H-Tafeln wie auch die Ra10-Tafeln mit 2000Hz-Magnete ausgestattet, die in der Grundstellung wirksam geschaltet sind und Zug- und Rangierfahrten bei der unzulässigen Vorbeifahrt an den jeweiligen Signalen zwangsbremsen.

Die technische Einrichtung TuZ ist ein auf Achszähler basierendes Steuerungssystem bei dem aus der jeweiligen Funktionsweise der PZB- Magneten keine Statusinformationen für das Zugpersonal abgebildet werden.

Der Richtungsanstoß erfolgt im Regelfall durch eine Bedienhandlung des Zugleiters Gammertingen am Zugleiterbedienplatz. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit den Richtungsanstoß vom Gleis aus anzufordern. Dies erfolgt direkt durch den Zugführer über sogenannte Anforderungstasten (AFT). Anforderungstasten sind an allen Standorten der Ne5 angebracht. Je Fahrtrichtung ist eine separate Anforderungstaste erforderlich.

Im bei der ENAG verwendeten TuZ sind keine integrierten Systemmelder (blaue Leuchtdiode) vorhanden.

Bei den elektrisch ortsbediente Weichen (EOW) wird die Endlage durch die Deckungssignale und die Weichenlagemelder (Wn- Signale) angezeigt. Es ist zur Bedienung der EOW das Bedienungsanleitung / Anwenderhandbuch Abschnitt 6.4 zu beachten.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Systematik und Bezeichnungskonzept

Zwischen Engstingen und Schelklingen gelten folgende systemischen Kennzahlen für die Bezeichnungen der Betriebsstellen:

Bf Engstingen = 80	Hp Kohlstetten = 49	Hp Offenhausen = 48
Hp Gomadingen = 47	Bf Marbach b. M. = 46	Hp Grafeneck = 45
Bf Münsingen = 44	Bf Oberheutal = 43	
Hp Sondernach = 41	Hp Hütten = 40	Hp Schmiechen Albbahn = 37
Bf Schelklingen ENAG = 36 / DB Netz AG = 05		

Signale und Bedieneinrichtungen der Teilstrecke werden mit aufsteigender Kilometrierung mit „X“, sowie entgegen der Kilometrierung mit „Y“ benannt. Die Bezeichnung der Endgeräte orientiert sich ferner an:

- S = Signale oder Tafeln,
- M = Gleismagnete der punktförmigen Zugbeeinflussung,
- K = Achszähler bzw. Radsensoren oder Schienenkontakte,
- A= Anforderungstasten zur Anforderung oder Rücknahme einer Anforderung auf den Bahnhöfen.

Die jeweiligen Elementbezeichnungen setzen sich zusammen aus der Bahnhofskennzahl, der Elementbezeichnung, der Ordnungszahl nach aufsteigender Kilometrierung und dem Richtungsgleis. (zum Beispiel: 44M1X)

Ausnahmen bilden die elektrischen Schlüsselsperren. Hier genügen die Kennzahl der Betriebsstelle, die Elementbezeichnung und die Ordnungszahl nach Kilometrierung. (zum Beispiel: 44ES1)

Weitere verwendete Kürzel von Bezeichnungen bedeuten:

- Elektrische Schlüsselsperren „ES“
- Weichen / Mechanisch „W“
- Gleissperren „Gs“
- Elektrisch ortsgestellte Weichen „EOW“
- Weichenlagemelder „WLM“
- Anforderungstasten „AFT“

Die Abhängigkeiten von Weichen und Gleissperren, sowie Mehrfachschlüsselsperren sind direkt mit Schließform dargestellt. Für den Zugang zum Gehäuse der elektrischen Schlüsselsperre und den Mehrfachschlüsselsperren, sowie für die Betätigung der Anforderungstaster wird ein DB 21-Schlüssel benötigt.

Gleisschaltpunkte; Kennzeichnung und Funktion

Durchfahrten:

Die Schaltpunkte der TuZ werden nicht gesondert signalisiert. Der Schaltpunkt für durchfahrene Züge ist der jeweilige erste Achszähler im Bahnhofsbereich.

An diesem Punkt wird die achszählbasierende Anforderung für die Weiterfahrt ohne Fahrtunterbrechung abgesetzt. Gleichzeitig löscht dieser Achszähler den zurückliegenden Abschnitt und schaltet den Nachfahrerschutz aktiv.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Ausfahrten:

Der Schaltpunkt zum Auflösen einer Anforderung für Ausfahrten aus den Abschnitten der Betriebsstelle, wie auch der zuvor gesetzten achszählbasierenden Anforderung, ist der Achszähler der der Ra10-Tafel nachfolgt.

Dieser muss zehn Minuten nach entsprechender Anforderung überfahren worden sein.

Dieser Achszähler aktiviert beim zurückliegenden Bahnhof den Nachfahrerschutz.

6.2.2 Zugfahrten

Zugfahrten

Während der Zugfahrt sind keine Bedienhandlungen durch das Zugpersonal notwendig. Zugfahrten schalten durch Achszählkontakte den vorausliegenden Freimeldeabschnitt (FMA) automatisch frei.

Dadurch werden die 2000Hz-Magnet an den Ne1 bzw. H-Tafeln oder Ra10-Tafeln jeweils unwirksam geschaltet. Sind auf den Betriebsstellen Aufenthalte länger als zehn Minuten vorgesehen, hat das Zugpersonal gemäß den Regelungen wie für endende und anschließend wieder beginnende Züge zu handeln.

Nach einer Aufenthaltszeit von mehr als zehn Minuten fallen die 2000Hz-Magnete des nachfolgenden Freimeldeabschnitts in die wirksame Stellung zurück und sind dann durch Schlüsselung der Anforderungstaste frei zu schlüsseln.

Endende, wendende bzw. beginnende Züge

Jeder Bahnhof (außer Bahnhof Schelklingen) ist mit einem schlüsselbedienten Anforderungstaster (Schließung DB 21) ausgerüstet.

Bei endenden Zügen ist durch das Zugpersonal die Anforderungstaste der entsprechenden Fahrtrichtung um 45° nach links zu schlüsseln. Damit wird die Anforderung für den nachfolgenden Freimeldeabschnitt gelöscht.



Bild: Anforderungstaste

Bei wendenden bzw. beginnenden Zügen ist nach erhaltener Fahrerlaubnis die Anforderungstaste der entsprechenden Fahrtrichtung nach rechts um 45° zu schlüsseln. Damit wird für den folgenden Freimeldeabschnitt die PZB-Streckeneinrichtung für zehn Minuten unwirksam geschaltet. Die ent-

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

sprechende optische Bestätigung, dass die Anforderungsschlüsselung erfolgreich ist, erhält das Zugpersonal durch die Ausleuchtung an der Anforderungstaste.

Zwangsbremungen an PZB-Streckeneinrichtungen

Bei Fehlhandlungen durch das Zugpersonal oder Unregelmäßigkeit an der Streckeneinrichtung erfolgt an den Ne1- bzw. H- oder Ra10-Tafeln eine Zwangsbremung durch die streckenseitigen 2000Hz-Magnete. Nach einer Zwangsbremung an Ne1- bzw. H- oder Ra10-Tafel sind die Regeln nach FV-NE §48 (5) – (8) zu beachten.

6.2.3 Rangieren

Bedienungshandlungen beim Rangieren

Die Weichenschlüssel und Gleissperren der Bahnhöfe befinden sich jeweils in Abhängigkeit.

Zum Rangieren muss nach erfolgter Rangiererlaubnis durch den Zugleiter die Anforderungstaste betätigt werden. Nach der Rangierfreigabe durch den Zugleiter, erkennbar durch das Leuchten des blauen Leuchtmelders auf der elektrischen Schlüsselsperre, bleibt die elektrische Schlüsselsperre für 30 Sekunden bedienbar, so dass der Betriebsstellenschlüssel durch das Zugpersonal entnommen und die mechanische Schlüsselsperre entriegelt, der Schieber der mechanischen Schlüsselsperre betätigt und die benötigten Weichen- und/oder Gleissperrenschlüssel der mechanischen Schlüsselsperre entnommen werden können. Erfolgt keine Entnahme des Betriebsstellenschlüssels, so ist erneut die Anforderungstaste zu betätigen und der Zugleiter muss erneut die elektrische Schlüsselsperre freigeben.

Im Bahnhof Marbach b. M. dient die Schlüsselsperre nur der Herstellung des Rangiermodus innerhalb der Betriebsstelle, es gibt keine Schlüssel in Folgeabhängigkeiten.

Nach Beendigung des Rangierens sind alle Weichen- und/oder Gleissperrenschlüssel wieder in der mechanischen Schlüsselsperre zu verschließen, der Schieber der Schlüsselsperre nach rechts zu schieben und der Betriebsstellenschlüssel ist mit einer 90°-Drehung in der elektrischen Schlüsselsperre zu verschließen. Somit ist die Betriebsstelle wieder in Grundstellung. Erst danach kann dem Zugleiter die Beendigung der Rangierarbeiten gemeldet werden.

Nachfolgend sind die Bedienelemente der Schlüsselsperren und an den Weichen dargestellt:



Bild: Außenansicht Schlüsselsperre

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer



Bild: Elektrische und mechanische Schlüsselsperre

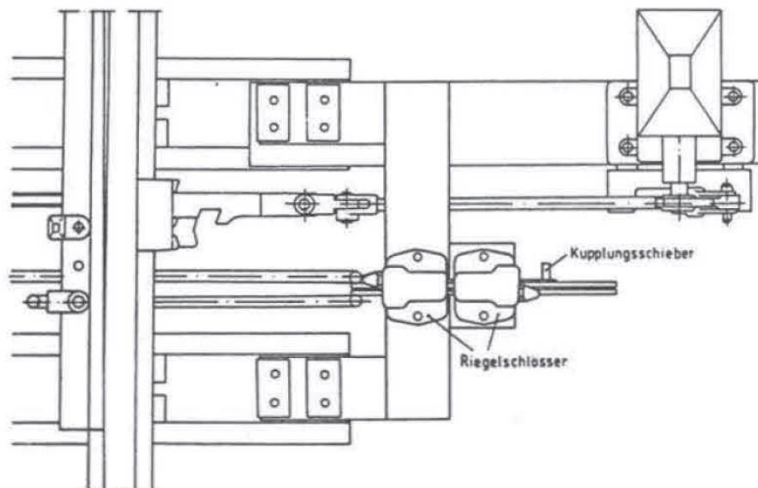


Bild: Grafikdarstellung eines gekuppelten/doppelten Riegelhandschlusses

Wirksamkeit der PZB-Streckeneinrichtung

Sobald die Rangierfreigabe durch den Zugleiter erfolgt, werden die PZB-Magnete an den Ra10-Tafeln der Betriebsstelle wirksam geschaltet.

PZB-Fahrzeugeinrichtung

Auch bei längerem Rangieren (>30 Minuten) darf der Störschalter der PZB-Fahrzeugeinrichtung nicht eingelegt werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.0 3.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

6.3 Betriebliche Regelungen für den Zugleiter

6.3.1 Bildschirmanzeige

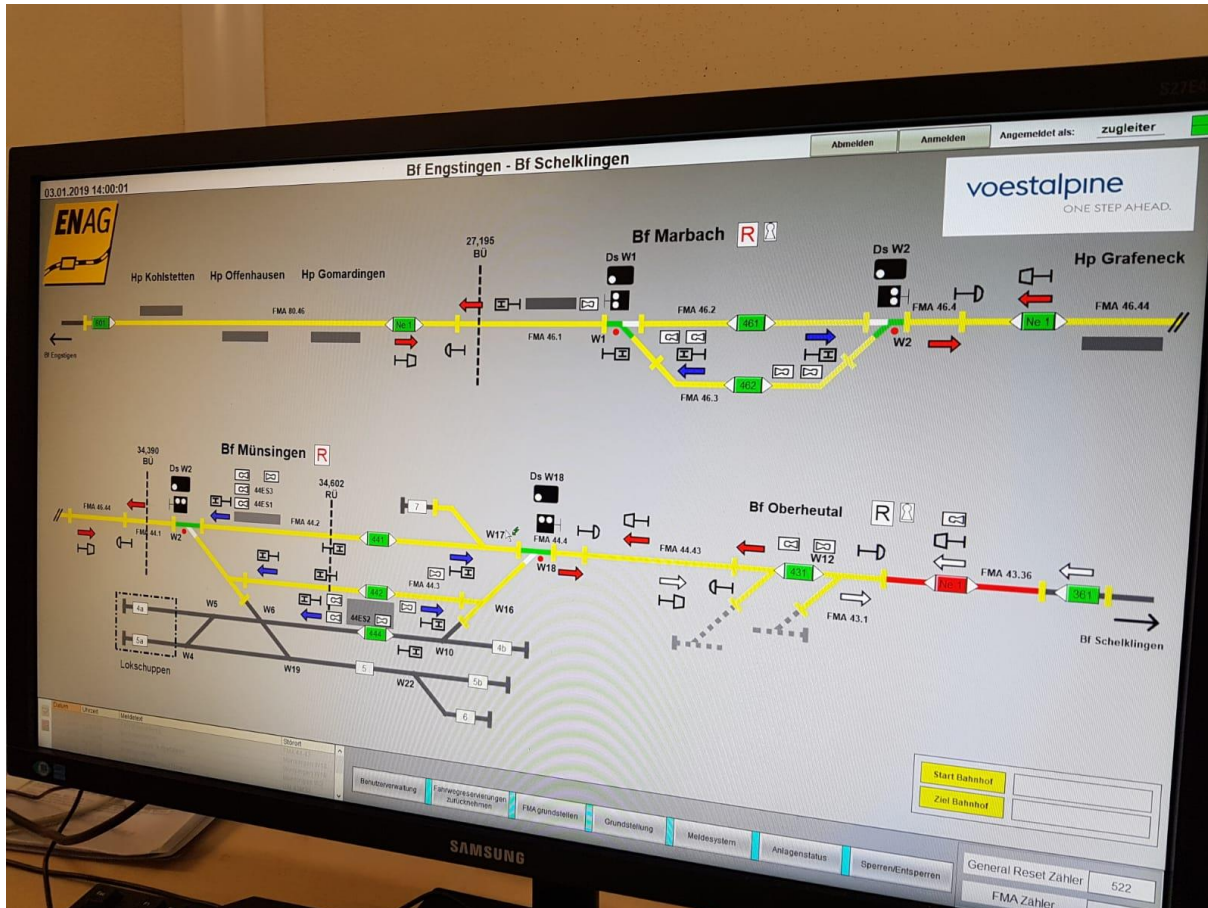


Bild: Bildschirm- und Bedienanzeige

Erlöschen der Fahrweganforderung

Nach zehn Minuten erlischt die Fahrweganforderung. Dies wird dem Zugleiter durch erlöschen des roten Richtungspfeil auf der Visualisierung angezeigt.

Besonderheit Schnittstelle

Mit einer Schnittstelle zwischen der TuZ-Anlage der SWEG Schienenwege und der TuZ-Anlage der ENAG sind beide Anlagen technisch voneinander abhängig.

Hierbei weisen wir auf die abweichende Ausleuchtung der Anzeige am Bedienplatz hin:

Bei den Gleismagneten 80M2Y, 80M3Y, 80M4Y und 80M5Y wurde zusätzlich die Information „Gleismagnete Marbach wirksam“ in den Gegenfahrtschutz eingefügt. Die Ausleuchtung an der Anzeige bleibt dabei aber weiß (2000-Hz Gleismagnet) bis eine Einfahrt über 80K1 erkannt wird.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

Hierbei weisen wir auf die abweichende Ausleuchtung der Anzeige bis zum Befahren von 80 K1 hin. Für den Nachfahrerschutz wird die Information des FMA 80.46 frei/belegt und Nutzung von 46K2 verwendet.

6.3.2 Ausfall der technischen Einrichtung Technisch unterstützter Zugleitbetrieb auf der Strecke Engstingen - Schelklingen

Fällt die technische Einrichtung TuZ aus, darf auf der gesamten Strecke zwischen Engstingen – Münsingen und Münsingen – Schelklingen nur Einzugbetrieb durchgeführt werden. Es sind die Regelungen gemäß FV-NE §48 (5) – (8) und SbV zu beachten.

Die PZB-Magnete fallen bei Ausfall der TuZ in die wirksame Stellung zurück, so dass die Züge durch den Zugleiter vor der Ne1-Tafel der folgenden Betriebsstelle zu stellen sind.

Befinden sich mehrere Züge in der TuZ-Strecke, wird durch den ZL die Hinterstellung eines Zuges veranlasst. Die Weiterfahrt des verbliebenen Zuges (erster Zug) erfolgt mit Befehl „Fahren auf Sicht“.

Wenn der erste Zug die TuZ-Strecke verlassen hat, kann der hinterstellte Zug, ebenfalls mit Befehl „Fahren auf Sicht“ weiterfahren. Die Züge sind mit Befehl zu unterweisen an den betreffenden Signalen Ne 1 bzw. Ne 5 oder Ra10 mit wirksamem PZB-Magneten vorbeizufahren.

Bei Eintritt der Regelung der Zugsicherung im Einzugbetrieb ist der Zugverkehr auf der Strecke Engstingen bis Schelklingen wie folgt zu regeln:

Die Strecke ist im Bf Münsingen in die Abschnitte Engstingen bis Münsingen und Münsingen bis Schelklingen zu unterteilen.

Von Schelklingen nach Gleis 2 und von Engstingen nach Gleis 1 wird in den Bf Münsingen eingefahren. Ebenso wird von Gleis 2 nach Schelklingen und von Gleis 1 nach Engstingen aus dem Bf Münsingen ausgefahren.

Im Bf Münsingen ist Richtungsbetrieb einzurichten und mit Sh 2 Tafeln und Radvorlegern zu sichern!

Am Ende beider Einfahrstraßen an der H-Tafel im Gleis 1 in km 34,587 aus Richtung Engstingen und der H-Tafel in Gleis 2 in km 34,617, muss je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlossen am der Schiene angebracht sein. Die Schlüssel müssen sich im Stw Münsingen am Schlüsselbrett befinden.

6.3.3 Unregelmäßigkeiten, Arbeiten an technischer Einrichtung

Zählpflichtige Handlungen

Zählpflichtigen Handlungen sind im Arbeits- und Störungsbuch mit entsprechendem Zählerstand zu dokumentieren.

6.3.4 Reset von Bahnhöfen bzw. Streckenabschnitten

Nach einem Reset der Achszähleinrichtung von einzelnen Betriebsstellen und/oder Streckenabschnitten (Freimeldeabschnitten) darf in den betreffenden Abschnitten nur mit Befehl „Fahren auf Sicht“ eingefahren werden. Werden entsprechende Abschnitte durch Zugfahrten nicht befahren, so ist durch andere geeignete Maßnahmen das Freisein der Strecke von Fahrzeugen festzustellen (z.B. Streckenbegehung).

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

6.3.5 Generalreset

Der Generalreset der technischen Einrichtung TuZ darf nur nach vorheriger Zustimmung des öBLs bzw. öBL-Bereitschaft der SWEГ Schienenwege durchgeführt werden. Nach einem Generalreset der Achszähleinrichtung darf nur mit Befehl „Fahren auf Sicht“ gefahren werden. Werden entsprechende Abschnitte durch Zugfahrten nicht befahren, so ist durch andere geeignete Maßnahmen das Freisein der Strecke von Fahrzeugen festzustellen (z.B. Streckenbegehung).

6.3.6 PZB-Zwangsbremung

Erhält ein Zug eine Zwangsbremung an PZB-Streckeneinrichtungen (Signal Ra10 bzw. Ne 1 und 5), erhält der Zug einen Befehl für die Weiterfahrt.

Im Ausfahrbereich ist der 2000Hz-PZB-Magnet mit dem Orientierungszeichen TuZ angebracht. Bei einer Zwangsbremung ist ebenso zu verfahren.

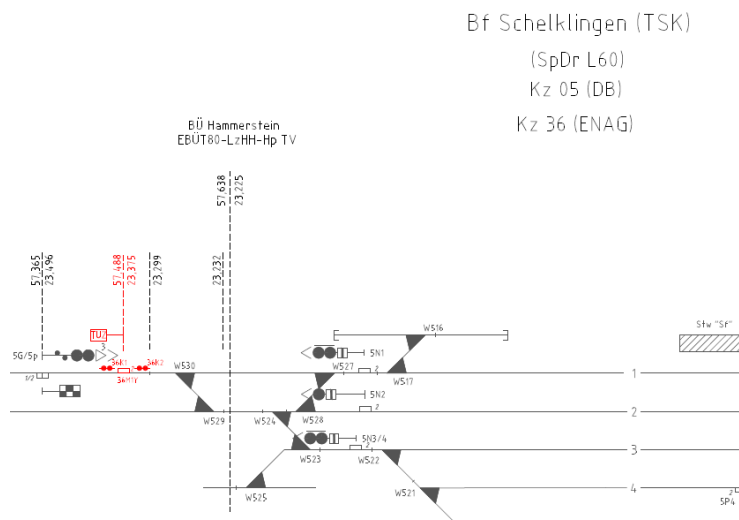


Bild: Lageplanauszug Schelklingen

6.3.7 Elektrische Schlüsselsperren gestört

Können die Schlüssel der elektrischen Schlüsselsperren auf Grund einer Störung nicht freigegeben werden, dürfen in Ausnahmefällen, nach Zustimmung des öBL der SWEГ Schienenwege, die Weichen- und Gleissperrenschlüssel ortsbedient über die mechanische Schlüsselsperre mit dem Ersatzbetriebsstellenschlüssel der Zugleitstelle Gammertingen freigegeben werden.

6.3.8 Aufbewahren von Ersatzschlüsseln

Die verplombten Betriebsstellenschlüssel befinden sich in Gammertingen beim ZL im Schlüsselschrank. Diese werden in Notfällen über das Schlüsselbuch dokumentiert gegen Unterschrift ausgegeben und sind danach in Gammertingen im Schlüsselschrank wieder zu verplomben. Der Schlüsselschrank ist durch den jeweiligen diensthabenden Zugleiter bei Dienstaufnahme bzw. Übergabe auf Vollständigkeit zu überprüfen.

6.3.9 Baumaßnahmen

Ist nach Baumaßnahmen gemäß Betra ein Reset der TuZ notwendig, muss für den ersten Zug kein „Fahren auf Sicht“ angeordnet werden. In allen anderen Fällen ist „Fahren auf Sicht“ anzuordnen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

6.3.10 Störungsliste, Fehlersuche

Fehler können aus dem Fehlerspeicher angezeigt oder ausgedruckt werden. Die Fehler und entsprechende Handlungsanweisungen können nach der Klassifizierung der Störhilfe, die Anlage zur Bedienungsanweisung für den Zugleiter ist, entnommen werden.

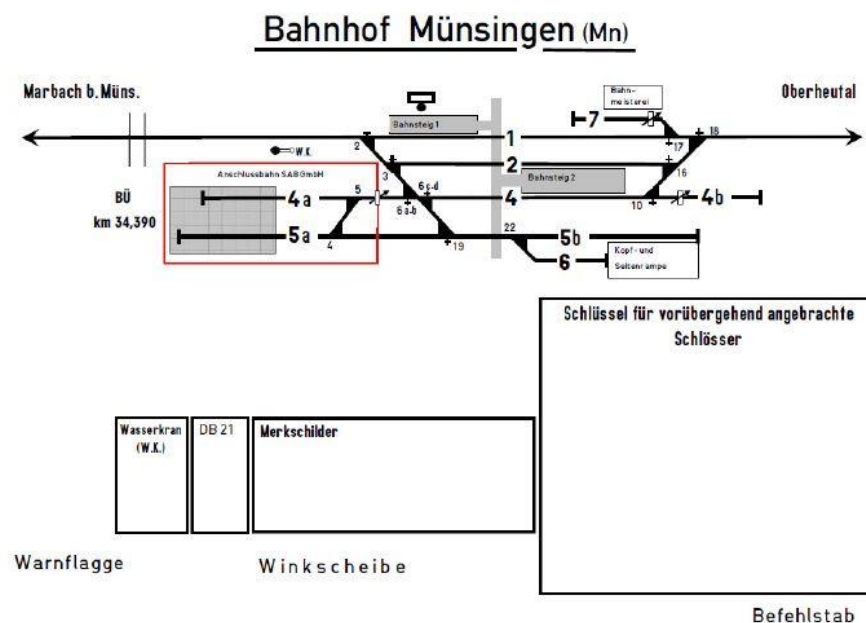
6.3.11 Arbeiten an der technischen Einrichtung durch den Signaldienst

Werden durch den Signaldienst Arbeiten an der technischen Einrichtung TuZ durchgeführt, so sind diese generell durch den Zugleiter im Arbeits- und Störungsbuch zu vermerken. Dabei ist der Beginn, die geplante Dauer, die zu ergreifenden betrieblichen Maßnahmen und die durchzuführenden Arbeiten zu vermerken. Vor Arbeitsbeginn an, Eingriff in oder Bedienhandlungen an der technischen Einrichtung durch den Signaldienst ist die Zustimmung des Zugleiters einzuholen.

Bei ausgefallener TuZ ist nur noch Einzugbetrieb zwischen Engstingen - Münsingen und Münsingen - Schelklingen zugelassen!

Im Bf Münsingen ist Richtungsbetrieb einzurichten und mit Sh 2 Tafeln und Radvorlegern zu sichern!

Am Ende beider Einfahrstraßen an der H-Tafel im Gleis 1 in km 34,587 aus Richtung Engstingen und der H-Tafel in Gleis 2 in km 34,617, muss je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlossen am der Schiene angebracht sein. Die Schlüssel müssen sich im Stw Münsingen am Schlüsselbrett befinden.



Der Zugführer hat dies dem Zugleiter in Gammertingen zu melden und dieser hat dies im Meldebuch für Zugleiter einzutragen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer

6.4 Bedienungsanleitung / Anwenderhandbuch für die TuZ vom Hersteller Voestalpine

Die Regeln gelten in Ergänzung zur SIG-VB-NE und SIG-RMI-NE.

Anwenderbezogen gelten die Regelungen der Bedienungsanleitung/Anwenderhandbuch „TUZ-Enag_M27_SyOMa“ des Herstellers.

Die Bedienungsanleitung kann auf folgender Internetseite der Erms-Neckar-Bahn AG abgerufen werden: <https://www.erms-neckar-bahn.de/> → Strecken → Betriebliche Vorschriften (SbV) → Schwäbische Albbahn

<https://www.erms-neckar-bahn.de/wp-content/uploads/2017/08/sbv-sab-2019-tuz.pdf>

In der folgenden Übersicht wurden die Kapitel den Anwendern zugeordnet.

Anwender	Inhalt / Bedeutung	Kapitel	Seite
alle	Allgemeiner Teil	1	8-16
alle	Sammlung betrieblicher Vorschriften	2	17
Zlr,Zf,IH	Beschreibung der Anlage	3	18-19
Zf	Bedienung der Außenanlagen	4	20-32
Zlr	Zugleiter - Bedienplatz	5	33-59
IH	Instandhalter und Instandhaltung	6	60-92

Zlr = Zugleiter; Zf = Zugführer; IH = Instandhalter

Nur die erforderlichen Kapitel sind dem jeweiligen Anwender zu übergeben.

Instandhaltung:

Für das Instandhaltungspersonal sind zusätzlich die Regelungen des Instandhaltungshandbuches, des Betriebshandbuches Weichenantrieb und -verschluss UNISTAR HR sowie die Bedienungsanweisungen der Systemkomponenten (Weichenlagemelder und Achszähler) zu beachten und anzuwenden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
17.03.2019	SbV_SAB_2019_final_17.03.2019.docx	Günther Hörnle, Sebastian Biber	Baldur Baur	Jochen Heer