

Bahnbetriebe Blumberg

Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG, Postfach 120, 78170 Blumberg, Tel.: 07702-51 300, Fax: 07702-51 302,
E-Mail: info@sauschwaenzlebahn.de

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

für die Strecke Lauchringen – Hintschingen (VzG- Strecke 4403)

Stammteil

gültig ab 15. Dezember 2013

Dipl.-Ing. Christian Brinkmann

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)

Verteilungsplan

- (1) Oberste Aufsichtsbehörde (OAB).
 Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht (LfB) beim Eisenbahn-
 Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe.
 Eisenbahnbetriebsleiter (EBL). Stellvertretender
 Eisenbahnbetriebsleiter (stv. EBL).
 Örtlicher Betriebsleiter (öBL).
 DB Netz AG, Niederlassung Südwest, Regionalnetz Südbaden:
 - Leiter Betrieb/ Querschnitt Regionalnetz Südbaden,
 - Bezirksleiter Betrieb, Bezirk Ost Villingen.
 DB Netz AG, Niederlassung Südwest:
 - 1. Bezirksleiter Betrieb AgL Fd BZ,
 - Fdl ESTW Waldshut in der BZ,
 - Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe
 Stadt Blumberg – Bahnbetriebe Blumberg
 EVU: Zugriff über Internetseite der Bahnbetriebe Blumberg

- (2) Persönlich zuzuteilen:

 den Zugleitern (Zlr),
 den Zugführern (Zf),
 den Triebfahrzeugführern (Tf),
 den Heizern,
 den Lotsen.

- (3) Zugänglich zu machen:

 den übrigen Mitarbeitern im Betriebsdienst.

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekannt gegeben durch	Gültig vom an	am	Berichtigt durch
Neuausgabe		07.09.2013		
B1	den EBL	15.12.2013		

Inhaltsverzeichnis

Inhalt	Seite
Zuständige Stellen und Behörden	7
Vorbemerkungen	10
Teil A	11
Zusätzliche Bestimmungen zur EBO	
Teil B	13
Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE	
1. Allgemeines	14
2. Fahrdienst auf den Betriebsstellen	21
3. Zugfahrdienst	31
4. Rangierdienst	37
Teil C	39
Zusätzliche Bestimmungen zur Ril 301 (Signalbuch)	
Teil D	41
Zusätzliche Bestimmungen zur BUVO-NE	
Teil E	43
Zusätzliche Bestimmungen zur SIG-VB-NE	
Teil F	47
Zusätzliche Bestimmungen zur VDV-Schrift 757 (BreVo)	
Schlussbestimmungen	49

Verzeichnis der Anlagen

Prozesse

Anlage	Inhalt	
1-1	Regeln für die Durchführung des Betriebes zwischen Lauchringen und Weizen	
1-2	(entfallen)	•
1-3	Regeln für die Durchführung von Zugfahrten zwischen Blumberg- Zollhaus und Hintschingen	

Formulare

Anlage	Inhalt	
10	entfallen	•
11	entfallen	•
12	Dienstbuch	
13	La	
14	Bremszettel	
15	Fahrbericht	
19-1	Unfallmeldetafel I	
19-2	Unfallmeldetafel II	
19-4	Tatbestandsaufnahme	

Beschreibung der betrieblichen Infrastruktur

Anlage	Inhalt	
20	Betriebliche Einteilung der Strecke	
21	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten	•
22	Neigungsverhältnisse und Mindestbremsminderungen	•
23	entfällt	
24	Nutzlängen	•
25	Sichern von Bahnübergängen	•
26	Bahnhofsbücher	•

Verzeichnis der Anhänge*

Anhang	Inhalt
I	Meldebuch für den Zugleiter
V	entfällt
VI	Maschinendienstliche Regelungen

*= eigene Regelungen BB nicht für dritte

(bleibt frei)

DB Netz AG

Fdi ESTW Waldshut
 BZ Karlsruhe
Fahrdienstleiter ESTW
Tuttlingen
 BZ Karlsruhe

Tel.: 0721-938 4393

Fax: 0721-938 7878

Tel.: 0721-938 4247

Behörden

Oberste
 Aufsichtsbehörde
 Ministerium für Verkehr
 und Infrastruktur
 Baden-Württemberg:

Lagezentrum

Tel.: 0711-231 33 33

Fax: 0711-231 33 99

E-Mail: lppbw@im.bwl.de

Herr Meese

Tel.: 0711-231 57 46

Fax: 0711-231 57 09

E-Mail: roland.meese@mvi.bwl.de

Landeseisenbahn-
 aufsicht beim EBA
 (LEA)

Ast Karlsruhe

Tel.: 0721-1809 200

E-Mail: landeseisenbahnaufsicht-kar-
 stg@eba.bund.de

Staatsanwaltschaft
 Konstanz
 Amtsgericht
 Donaueschingen
 Kriminalpolizei
 Villingen-
 Schwenningen

Tel.: 07531-28 00

Tel.: 0771-85 050

Tel.: 07721-60 11

Bundsgrenzschutz-
 inspektion Waldshut-
 Tiengen von
 Lauchringen bis
 km 20,015 (Weizen
 ausschließlich)

Sachbearbeiter Bahn

Tel.: 07751-83004 0

Tel.: 07751-83004 21

noch Behörden

Landespolizei	Landespolizei-posten Wutöschingen (7.30 Uhr - 16.30 Uhr) von Weizen (einschließlich) bis km 31,0 (Kreisgrenze zwischen Grimmelshofen und Fützen)	Tel.:	07746-92 85 0
	Landespolizeirevier Waldshut (außerhalb der Bürozeiten von Wutöschingen)	Tel.:	07751-83 16 531
	Landespolizei-posten Blumberg (7.30 Uhr - 16.15 Uhr) von km 31,0 (Kreisgrenze zwischen Grimmelshofen und Fützen) bis km 52,5 (Kreisgrenze zwischen Riedöschingen und Leipferdingen)	Tel.:	07702-41 066
	Landespolizeirevier Donaueschingen (außerhalb der Bürozeiten von Blumberg)	Tel.:	0771-83 78 30

Vorbemerkungen

1. Die **Sammlung betrieblicher Vorschriften** (SbV) enthält
 - zusätzliche Bestimmungen zur EBO
 - zusätzliche Bestimmungen des EBL zur Fahrdienstvorschrift für NE (FV-NE),
 - zum Signalbuch (SB),
 - zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE),
 - zur Vorschrift für die
Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
(SIG-VB-NE),
 - zur VDV-Schrift 757 (BreVo) und
 - zu den übrigen Betriebsvorschriften sowie
 - als Anhänge die Bahnhofsbücher
Stühlingen, Weizen, Grimmelshofen, Fützen,
Epfenhofen und Blumberg-Zollhaus.

2. Die Zusatzbestimmungen der SbV sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften, sowie der Module der Ril 301 (Signalbuch) geordnet.

3. Der EBL bzw. eine beauftragte Person prüft jährlich im Oktober, ob Änderungen oder Ergänzungen der SbV erforderlich sind. Berichtigungen werden vom EBL mit Berichtigungsblatt bekannt gegeben oder eine Neuherausgabe veranlasst.

Teil A

**Zusätzliche Bestimmungen zur
Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
(EBO)**

Zu § 16 (1) Fernmeldeanlagen

Die Zuglaufmeldestellen sind wie folgt miteinander verbunden:

Bst	Regel	Rückfallebene
Stühlingen	GSM	GSM
Weizen	GSM	Festnetz
Fützen	GSM	Festnetz
Blumberg- Zollhaus	Festnetz (Sprachspeicher)	GSM

Zu § 16 (4) Im Streckenabschnitt Lauchringen- Blumberg- Zollhaus wird als Funkmedium das öffentliche GSM- Netz genutzt.

Zu § 17 (2) Untersuchen und Überwachen von Bahnanlagen

Gefährdete Stellen sind:

Der Bereich in Höhe Bahn- km 43,5. Gleislagefehler sind unverzüglich dem Zugleiter zu melden. Diese setzt nach Dokumentation im Dienstbuch sofort eine Meldung an den EBL bzw. seinen Stellvertreter ab.

Teil B

**Zusätzliche Bestimmungen zur
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
(FV-NE)**

1. Allgemeines (§§ 1 - 6 FV-NE)

Zu § 1 (2) Zugleitbetrieb

Auf der Strecke Lauchringen – Blumberg-Zollhaus wird die Zugfolge im Zugleitbetrieb geregelt.

Auf das Zugleitverfahren wird gemäß FV-NE § 12 (1) verzichtet im Streckenabschnitt Lauchringen – Stühlingen, sofern dort nur ein Zug auf der Strecke verkehrt und der Streckenabschnitt Lauchringen - Weizen in Stühlingen durch Schutzweichen unterbrochen ist.

Die Durchführung des Betriebes erfolgt nach den „Regeln für die Durchführung des Betriebes zwischen Lauchringen und Weizen“ (Anlage 1-1).

Im Zugfolgeabschnitt Bf Blumberg- Zollhaus – Abzw. Hintschingen wird auf Grund der Anordnung der Gleisfreimeldeanlagen und des Fahrwegverschlusses in/ aus Gl. 3 im Bf Blumberg- Zollhaus vom Zugmeldeverfahren abgesehen. Die Reihenfolge der Züge regelt in diesem Betriebsmodus der Fdl Tuttlingen. Beim Verkehren eines Zuges aus/nach Gleis 1 im Bf Zollhaus-Blumberg (Museumsbahn) führen der Fdl Tuttlingen und der Zlr Blumberg das Zugmeldeverfahren ein.

Die Durchführung von Zugfahrten aus Gleis 1 im Bf Zollhaus-Blumberg nach Hintschingen (und Gegenrichtung) erfolgt nach den „Regeln für die Durchführung von Zugfahrten zwischen Zollhaus-Blumberg (Museumsbahn) und Hintschingen“, Anlage 1-3.

Der Betriebsmodus eines Streckenabschnittes wird durch den Bild- und Buchfahrplan/ Fahrplananordnung bekanntgegeben.

Zu § 1 (3) Zusätzliche Vorschriften und Bestimmungen

Für alle Bahnhöfe sind besondere Bahnhofsbücher aufgestellt (Anhang zur SbV).

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder bis zur Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden im Dienstbuch bekannt gegeben. ●

In dringenden Fällen sind mündliche oder fernmündliche Dienstaufträge zugelassen. Sie sind baldmöglichst schriftlich zu bestätigen.

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb

Es gibt keinen Gemeinschaftsbetrieb.

Die eingleisige Wutachtalbahn (WTB) mündet an ihrem südlichen Endpunkt in den von der DB Netz AG betriebenen Bahnhof Lauchringen.

Verantwortlich für die Betriebsführung im Bf Lauchringen ist die DB Netz AG. Es gelten deren Vorschriften und Bestimmungen.

In der Betriebsstelle Abzw. Hintschingen mündet die Wutachtalbahn in die Stecke Offenburg – Konstanz.

Die Betriebsführung obliegt der DB Netz AG.

Zwischen dem Zugleiter der Wutachtalbahn und dem jeweils örtlich zuständigen Fahrdienstleiter der DB Netz AG werden die Züge im Zugmeldeverfahren übergeben.

In der Betriebsstelle Abzw. Hintschingen mündet die Wutachtalbahn in die Stecke Offenburg – Konstanz.

Die Betriebsführung obliegt der DB Netz AG.

Als Grenze FV- NE/Ril 408 gilt das Bksig 38107 der Abzw Hintschingen in km 61,081.

Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung des Betriebsdienstes

Es ist ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und ein stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter (stv. EBL) sowie ein öBl eingesetzt.

Zu § 2 (4) Befähigung

Vor der erstmaligen selbständigen Verwendung eines Mitarbeiters im Betriebsdienst ist seine Befähigung hierfür festzustellen.

Dies geschieht in einer **förmlichen Prüfung** oder einer formlosen **Verwendungsprüfung**.

Die förmliche Prüfung und die Verwendungsprüfung für die Betriebsbediensteten werden unter Vorsitz des EBL abgenommen. Hierüber ist eine Niederschrift zu fertigen.

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Der Zugleiter führt das Meldebuch für den Zugleiter.

Besonderheiten, wie

Angaben über besondere Vorfälle, Unregelmäßigkeiten, Besetzung der Hauptgleise, Verkehren von Sonderzügen, Störungen und Arbeiten am Gleis bzw. an Signalanlagen, Rangier- und andere Aufträge werden im Dienstbuch dokumentiert.

Die gültigen, zu übergebenden Dokumente (La, Fplo, Betra etc.) werden dokumentiert.

Mitarbeiter der Bahnbetriebe Blumberg, welche

Streckenerhaltungsarbeiten durchführen, müssen vor Dienstbeginn von den Aufzeichnungen im Dienstbuch Kenntnis nehmen.

Mitarbeiter der EVU werden ggf. vom Zugleiter über Besonderheiten informiert.

Das Dienstbuch wird zusammen mit nicht ausgegebenen Zugführerschlüsseln auf der Zugleitstelle aufbewahrt.

Der Dienst der Mitarbeiter der Bahnbetriebe Blumberg, welche Streckenerhaltungsarbeiten durchführen, ist daher stets in auf der Zugleitstelle aufzunehmen und zu beenden.

Vor der Dienstaufnahme überzeugt sich der Zugleiter im Meldebuch für den Zugleiter und anhand der im Dienstbuch eingetragenen Meldungen vom fahrdienstlichen Zustand der Strecke und etwaigen Besonderheiten.

Die Dienstaufnahme des Zugleiters ist mit Unterschrift und Zeitangabe im Meldebuch für den Zugleiter zu bescheinigen:

Bei Fehlen des Meldebuches für den Zugleiter oder der undokumentierten Ausgabe (Fehlen) eines Zugführerschlüssels darf der Betrieb ohne Zustimmung des EBL/ EBLv zwischen Lauchringen und

Blumberg-Zollhaus **nicht** aufgenommen werden.

Vor Dienstschluß prüft der Zugleiter

- a) ob sich die Weichen des Bf Blumberg- Zollhaus in Grundstellung befinden,
- b) ob sich alle Zugführerschlüssel in Verwahrung befinden.

Der Zugleiter dokumentiert vor Dienstschluß alle Besonderheiten im Dienstbuch.



Zu § 2 (9) Auftragsbuch, betriebliche Anordnungen

Für vorübergehende betriebliche Anordnungen liegt im Bf Blumberg-Zollhaus ein **Auftragsbuch** zur Einsichtnahme aus.

Zlr, Zub und Tf haben einmalig bei Dienstantritt ihre **Kenntnisnahme** auf den betrieblichen Anordnungen mit Namen und Datum **zu bescheinigen**.

Zu § 2a (3) Unregelmäßigkeiten

Zuständige Stelle für die Meldung von Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen ist bei nicht besetzter Zugleitung die durchgeschaltete Rufnummer der Zugleitung.

**Zu § 3 (2) Bahnhöfe**

Die Bahnhöfe sind nachstehend aufgeführt. Die betrieblichen Verhältnisse und einzelnen Anweisungen ergeben sich aus den Bahnhofsbüchern (Anlage 26).

Bahnhöfe sind im einzelnen:

Bahn- km	Name
17,4	Stühlingen
20,4	Weizen
37,2	Grimmelshofen
33,4	Fützen
40,8	Epfenhofen
46,0	Blumberg- Zollhaus

Zu § 3 (7) Haltepunkte

Außerplanmäßige Halte an Haltepunkten weist der Zugleiter dem Zugführer des betroffenen Zuges durch Befehl 11 an.

Haltepunkte sind im einzelnen

Bahn- km	Name
5,3	Wutöschingen
7,385	Oftringen (ohne Bahnsteig)
9,7	Eggingen
23,6	Lausheim- Blumegg
37,2	Wutachblick
50,4	Blumberg-Riedöschingen
54,2	Geisingen-Leipferdingen
56,5	Geisingen-Aulfingen
58,8	Geisingen-Kirchen
59,7	Geisingen-Hausen

**Zu § 3 (11) Zugschlussstellen**

Die jeweiligen Zugschlußstellen der einzelnen Bahnhöfe sind den Bahnhofsbüchern (Anlage 26) zu entnehmen.

Zu § 3 (14) Zugleitstelle

Der Platz des Zugleiters für die Durchführung von Zugfahrten auf der Zugleitstrecke Lauchringen - Weizen - Blumberg-Zollhaus ist aus Anlage 20 ersichtlich.

Die Grenzen der Zugfolgeabschnitte ergeben sich aus den betrieblichen Lageplänen. Die Zugleitstelle regelt dementsprechend die Zugfolge.

Zu § 3 (15) Zuglauf- und Zuglaufmeldestellen

Zuglaufstellen zwischen Lauchringen und Blumberg-Zollhaus sind:

- Bf Grimmelshofen und
- Bf Epfenhofen.

Hier **kann** der zuständige Zugleiter die Abgabe von Zuglaufmeldungen mündlich anordnen.

Zuglaufmeldestellen sind

- Bf Stühlingen
- Bf Weizen,
- Bf Fützen und
- Bf Blumberg-Zollhaus.

Hier **müssen** im Zugleitbetrieb Zuglaufmeldungen abgegeben werden.

Zu § 5 (2) Fahrpläne

Es werden folgende Fahrpläne ausgegeben:

- Dienstfahrpläne
(Bild- und Buchfahrpläne sowie Fahrplanordnungen)
- und
- Aushangfahrpläne.

Fahrplanverteiler:

a) Bildfahrplan

- Fahrdienstleiter und Zugleiter, wenn besetzt, alle Bahnhöfe.

b) Buchfahrplan

- Fahrdienstleiter und Zugleiter und
- alle Zug- und Triebfahrzeugführer sowie
- beteiligte übrige Stellen des bestellenden EVU.

c) Fahrpläne für Sonderzüge

- alle beteiligten Stellen des EVU und Mitarbeiter

d) Aushangfahrpläne

- alle Bf'e und Hp der Wutachtalbahn.

2. Fahrdienst auf den Betriebsstellen (§§ 7 - 30 FV-NE)

Zu § 7 (2) Zugleiter (Zlr), Örtlicher Betriebsbediensteter (öBb)

Der Zlr regelt und sichert den Betrieb zwischen Lauchringen und Blumberg- Zollhaus im Zugleitverfahren.

Bei Verzicht auf die Abgabe von Zugmeldungen zwischen Blumberg-Zollhaus und Hintschingen (vgl. § 12 (1)) ist für die Regelung der Zugfolge der Fdl ESTW Tuttlingen verantwortlich.



In den die Betriebsführungsgrenze übergreifenden Zugfolgeabschnitten
- Lauchringen - Stühlingen
- Blumberg- Zollhaus - Hintschingen
werden die Züge zwischen örtlich zuständigem Fahrdienstleiter der DB und dem Zugleiter im Zugmeldeverfahren übergeben.

Die Zf, Tf der Bahnbetriebe Blumberg erhaben sich bei Dienstantritt beim Zlr zu melden.

Im Bf Blumberg-Zollhaus ist der **Zugleiter** für die vorschriftsmäßige und pünktliche Durchführung des Betriebsdienstes verantwortlich.

In eigener Verantwortung bedient er als Schrankenwärter die BÜ-Sicherungsanlage (Lichtzeichen und mechanische Schranken) am BÜ in km 45,870 (Bundesstraße 27).

Zu § 7 (4) Aufsicht am Zuge

Auf mit Zugleitern/ örtlichen Betriebsbediensteten besetzten Betriebsstellen übernehmen diese auch die Aufsicht am Zug.

Auf allen anderen Betriebsstellen wird die Aufsicht am Zuge vom jeweiligen Zf übernommen.

Zu § 7 (5) Sicherung der Reisenden

Bei starkem Andrang sind die Reisenden ggf. durch Achtungssignal zu warnen.

An den höhengleichen Übergängen zu den Bahnsteigen ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

Bei Kreuzungen übernimmt der Zf des zuerst eingefahrenen Zuges **zusätzlich** die Sicherung der Reisenden am Bahnsteig.

Zu § 8 (1) Fahrdienstliche Meldungen und Aufträge

Die fahrdienstlichen Meldungen und Aufträge erfolgen über das öffentliche GSM- Netz seitens der Zugführer und das Festnetz seitens des Zugleiters.

Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort „**Zuglaufmeldung**“ zu beginnen.

Die Transportleitungen der EVU geben im Rahmen deren
Trassenbestellung die Rufnummer der Zugführer eines Zuges bekannt.

Zu § 9 (1) Schriftliche Weisungen für Züge

Folgende Stellen sind mit Befehlsvordrucken nach Anlage 10 FV-NE auszurüsten:

- Bf Weizen (Servicegebäude),
- Bf Fützen,
- Bf Blumberg-Zollhaus,
- Fdl ESTW Waldshut,
- Fdl ESTW Tuttlingen
- alle Triebfahrzeuge,
- alle Nebenfahrzeuge,
- der Zugführer,
- der Lotse.

Vor der Abfahrt eines Zuges hat sich jeder Zf, Tf, Lotse oder öBb vom Vorhandensein der Befehlsvordrucke zu überzeugen.

Neue Befehlsblöcke sind beim Bf Blumberg- Zollhaus anzufordern.

Schriftliche Befehle oder sonstige Weisungen erteilt der Zugleiter der Wutachtalbahn für aus dem Netz der DB Netz AG übergehende Züge ggf. über den özF Waldshut bzw. Tuttlingen an den Zugführer.

Zu § 10 (4), (5) Fahranfrage (Fa) und Fahrerlaubnis (Fe)

Die nachstehenden Zuglaufmeldungen durch den Zugführer müssen immer gegeben werden:

Bst	Richtung	Gegenrichtung
Stühlingen	Ak/ Fa	Ak/ Fa
Weizen	Ak/ Fa	Ak/ Fa/ V
Fützen	Fa	Fa
Blumberg	Ak	Fa

Die Zustimmung zur Fahrt...

wird in Bst...	...erteilt durch	
Lauchringen	Ks 1 *	
Stühlingen	Fe	Fe
Weizen	Fe	Fe
Fützen	Fe	Fe
Blumberg	Zp 9	Hp 1/ Hp2
Hintschingen		Ks 1 **

* Die Zustimmung zur Fahrt gilt im Betriebsverfahren nach § 12 (1) auch für den in Richtung Lauchringen zurückkehrenden Zug. Die Zustimmung zur Fahrt gilt bis Hp km 7,385.

Fahrzeuge dürfen im Betriebsverfahren nach § 12 (1) nicht auf den Betriebsstellen abgestellt werden, sondern müssen am gleichen Betriebstag auf den Gegenzug wenden.

Die erneute Zustimmung zur Fahrt bedarf einer dokumentierten Zugvollständigkeitsmeldung an den Fdl ESTW Waldshut durch den Zugführer der vorausgegangenen Zugfahrt, welche den

Zugfolgeabschnitt in Bf Lauchringen geräumt hat.

** Die Zustimmung zur Fahrt gilt im Betriebsverfahren nach § 12 (1) auch für den in Richtung Hintschingen zurückkehrenden Zug. Die Zustimmung zur Fahrt gilt bis zum Bf Blumberg- Zollhaus in Gleis 3.

Fahrzeuge dürfen im Betriebsverfahren nach § 12 (1) nicht auf den Betriebsstellen abgestellt werden, sondern müssen am gleichen Betriebstag auf den Gegenzug wenden.

Verbleibt im Störfall ein Zug während der Betriebsruhe in Bf Blumberg- Zollhaus in Gleis 3 abgestellt, so hat der Triebfahrzeugführer des jeweils ersten Zuges nach der Betriebsruhe vor der Abfahrt im Bf Zollhaus-Blumberg mündlich die Zustimmung des Fdl ESTW Tuttlingen zur Fahrt von Zollhaus-Blumberg nach Hintschingen einzuholen.

Bei der Anordnung eines Fahrverbots in Form einer im Gleis 3 im Bf Zollhaus-Blumberg aufgestellten Sh 2 - Scheibe nach „Zu 26 (3)“ gilt die Zustimmung zur Fahrt von Zollhaus-Blumberg nach Hintschingen als aufgehoben.

Nach der Aufhebung des Fahrverbots ist vom Triebfahrzeugführer eine Zustimmung zur Fahrt von Zollhaus-Blumberg nach Hintschingen beim Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ einzuholen.

Zu § 10 (7) Zuglaufmeldungen bei Verkehren von Sonderzügen, Sperrfahrten und bei anderen Fahrplanabweichungen

Der Zlr kann zur Beschleunigung des Betriebsablaufes das Abgeben von zusätzlichen Zuglaufmeldungen (Fahranfrage, Ankunfts meldung, Verlassensmeldung) auf den einzelnen Zuglaufstellen mündlich anordnen.

Zu § 11 (1) Meldebuch für den Zlr

Der Zlr führt das **Meldebuch für den Zugleiter** im Sinne Anlage 7 FV-NE und nach eigenem Vordruck (Anhang I zur SbV). Die Belegungsstriche sind rot und die Wellenlinien grün zu zeichnen.

Zuglaufmeldungen des jeweiligen Zf, Tf oder Lotsen sind sofort bei Abgabe mit dokumentenechten Schreibstiften einzutragen.

Die Meldebücher und die Fahrtberichte sind vom EBL/ EBLv / öBl monatlich einmal mit einem Prüfvermerk zu versehen.

Zu § 12 (1) Verzicht auf das Zugleitverfahren

Streckenabschnitt Lauchringen – Stühlingen:

Das Zugleitverfahren kann mit Zustimmung des EBL im Streckenabschnitt Lauchringen – Blumberg aufgehoben werden. Folgende Voraussetzung müssen hierfür erfüllt sein:

1. Der Streckenabschnitt Lauchringen – Weizen ist in Bf Stühlingen in zwei Zugfolgeabschnitte aufgeteilt, in dem Flankenschutzweichen die Durchfahrt verhindern.
2. Der örtlich zuständige Fahrdienstleiter der DB Netz hat die Aufhebung des Zugleitverfahrens bestätigt.

Der Buchfahrplan/ die Fplo muß in den Spalten 7, 8 und 10 die Bemerkung „§ 12(1)“ aufweisen. •

Streckenabschnitt Blumberg- Zollhaus – Hintschingen:

Auf das Zugmeldeverfahren wird im Regelfall verzichtet.

Folgende Voraussetzungen müssen hierfür erfüllt sein:

1. Der Fahrweg in Bf Blumberg- Zollhaus aus Richtung Hintschingen in Gleis 3 bzw. umgekehrt muß verschlossen sein und der Schlüssel sich im Gewahrsam eines berechtigten Mitarbeiters befinden (vgl. Bahnhofsbuch Blumberg- Zollhaus).
2. Dem örtlichen zuständigen Fahrdienstleiter der DB Netz AG ist der Verschluß des Fahrwegs gemeldet worden.
3. Die Aufhebung des Zugmeldeverfahrens und der Gewahrsam der Schlüssel ist durch den özF bestätigt worden.

Der Buchfahrplan/ die Fplo muß in den Spalten 7, 8 und 10 die Bemerkung „§ 12(1)“ aufweisen. •

Die Einführung des Zugmeldebetriebs bedarf folgender Voraussetzungen:

1. Der Fahrdienstleiter (Zugleiter) Blumberg meldet sich bei dem özF dienstbereit.
2. Es liegt eine gültige Fplo/ ein Buchfahrplan vor.

Bevor eine Zugfahrt im Zugmeldeverfahren zugelassen wird, muß die Rückmeldung des zuvor verkehrenden Zuges erfolgt sein.

Muss bei Betriebsstörungen (liegendegebliebener Zug) ein Hilfszug in das Gleis Lauchringen – Stühlingen bzw. Zollhaus-Blumberg - Hintschingen eingelassen werden, ist der Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 zu unterweisen, zwischen Hintschingen und Zollhaus-Blumberg auf Sicht zu fahren, Grund - Nr. 2.

Zu § 13 (1) Zugverspätungen

Verspätungen über 5 Minuten sind vom Zf über Funk oder Handy an den zuständigen Zlr/ Fdl zu melden.

Zu § 14 (2) Fahrwegprüfung auf besetzten Bahnhöfen

Die Fahrwegprüfung in den Betriebsstellen erfolgt innerhalb der Bahnhofsgrenzen.

Bei Signalabhängigkeit wird die richtige Stellung der Weichen und Gleissperren selbsttätig durch die Fahrtstellung des Signals überprüft.

Soweit keine Abhängigkeit zwischen Signal und Weichen, Gleissperren usw. besteht, hat sich der Stellwerksbediener (Weichenwärter/ öBb/ Fdl/ Zlr) vom Vorhandensein der erforderlichen Schlüssel am Schlüsselbrett zu überzeugen.

In Fällen, in denen die vorstehenden Prüfungen nicht möglich sind, ist die richtige Stellung an Ort und Stelle durch Augenschein festzustellen.

Zu § 14 (3) Fahrwegprüfung auf unbesetzten Bahnhöfen und Anschlussstellen

Auf den Bahnhöfen Stühlingen, Weizen, Grimmelshofen, Fützen und Epfenhofen erfolgt die Feststellung, dass alle Weichen und Gleissperren in Grundstellung verschlossen sind und der Fahrweg für den nächsten Zug frei ist, durch das vollzählige Vorhandensein der Schlüssel im Zugführerschlüsselsatz.

Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung

Die indirekte Fahrwegprüfung ist auf den Bahnhöfen Weizen, Fützen und Blumberg-Zollhaus zugelassen.

Zu § 15 (10) Zugführerschlüssel

Für die Zugleitstrecke Lauchringen - Blumberg-Zollhaus einschließlich der Bahnhöfe und Anschlussstellen werden max. 3 Zugführerschlüssel ausgegeben.

Am Zugführerschlüsselbund sind folgende Schlüssel:

- a) Ein Schlüssel für die Stellwerksgebäude in Weizen, Grimmelshofen, Fützen, Epfenhofen und Blumberg-Zollhaus,
- b) ein Schlüssel für das Zugführerschloss der Hebelbank und
- c) ein Schlüssel DB 21 zur Bedienung der BÜ-Sicherungsanlagen.

Mit dem Zugführerschlüssel bekommt der Zf sämtliche Weichen- und Gleissperren auf den Zuglaufstellen Stühlingen, Weizen, und Fützen • frei.

Der Zugführerschlüssel ist beim Zlr hinterlegt und wird gegen **Empfangsbescheinigung** im Materialausgabebuch an die Zf, Tf, Lotsen und ggf. Arbeitszugführer ausgehändigt.

Die **Rückgabe** an die Ausgabestelle hat ohne Aufforderung zu erfolgen und muß im Materialausgabebuch dokumentiert werden.

Unter Aufsicht des Zlr befindet sich in Blumberg-Zollhaus **ständig** zusätzlich ein Schlüssel für das Schlüsselwerk im Bf Blumberg-Zollhaus.

Der **Verlust** eines der o. g. Schlüssel ist sofort dem Zlr zu melden, der den EBL verständigt.

Bei Verlust des Zugführerschlüssels sind alle Züge durch Befehl 10 nach Anlage 10 FV-NE zu unterweisen.

Wortlaut Befehl 11:

„Zugführerschlüssel verloren. Auf den Zuglaufstellen auf richtige Weichenstellung achten“.

Die Benachrichtigung der Züge endet, wenn der Zugführerschlüssel gefunden wurde oder eine entsprechende Weisung des EBL erfolgt ist.

Überzählige Schlüssel müssen sich unter Siegelverschluß befinden.

Zu § 17 (1) Einfahrt ohne Einfahrsignal

Die vorsichtige Einfahrt ist in folgenden Bahnhöfen ständig im Fahrplan anzuweisen:

Richtung

Bf Weizen

Gegenrichtung

Bf Weizen

Bf Blumberg- Zollhaus

Zu § 18 (5) Sicherung von Arbeitsrotten

Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise werden im planmäßig gesperrten Gleis durchgeführt. Das Gleis ist mindestens durch eine Sh2- Scheibe jeweils im Bremswegabstand zur Arbeitsstelle abzuriegeln.

Arbeitseinsätze müssen gemäß der VDV- Mitteilung 7508 hinsichtlich der Sicherungsmaßnahme und der betrieblichen Umsetzung geplant werden.

Planbare Arbeitseinsätze während des laufenden Zugbetriebes auf der Gesamtstrecke dürfen nur aufgrund einer besonderen Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder einem Dienstauftrag erfolgen.

Bauarbeiten während des laufenden Zugbetriebes aufgrund von **unvorhersehbaren Ereignissen** (Abwendung einer Betriebsgefahr) dürfen nur bei gesperrten Arbeitsgleisen durchgeführt werden.

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle ist die Betriebsleitung des Bf Blumberg- Zollhaus.

Zu § 20 (2) Kreuzungsbahnhöfe

Bitte beachten Sie hierzu die Bestimmungen in den Bahnhofsbüchern. •

Zu § 20 (4) Kreuzungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

Bitte beachten Sie die Bestimmungen in den Bahnhofsbüchern.

Der Halt an der Trapeztafel ist dem Zug im Fahrplan oder im Befehl vorzuschreiben.

Zu § 20 (5) Einfahrt eines zweiten Zuges ohne Halt an der Trapeztafel

Bitte beachten Sie die Bestimmungen in den Bahnhofsbüchern.

Zu § 25 (2) Verkehren von Sonderzügen, Ausfall von Zügen

Sonderzüge werden vom hierzu autorisierten Mitarbeiter durch Fahrplananordnung eingelegt.

Züge im Binnenverkehr der WTB erhalten eine Zugnummer gemäß eigenem Schema (vgl. Anhang V).

Sonderzüge im Übergang DB/NE erhalten bei der WTB die DB-Zugnummer.

Das bestellende Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der WTB den Ausfall von Zügen mitzuteilen.

Zu § 26 (2) Planmäßige Sperrung von Streckengleisen

Planmäßige Streckensperrungen während des laufenden Zugbetriebes werden vom EBL/ EBLv durch Betriebs- und Bauanweisungen (Beta) oder Dienstauftrag bekannt gegeben.

Streckensperrungen sind wie folgt zu vermerken:

Durch Sperrkasten im Meldebuch für den Zugleiter über die betroffenen Zugfolgeabschnitte gemäß Anlage 7 FV- NE.

In Zugfolgeabschnitten zwischen der WTB und der DB Netz AG ist der Zugfolgeabschnitt gemeinsam mit dem özF zu sperren (Sperrkasten im Meldebuch für den Zugleiter).

Der technisch Berechtigte riegelt mindestens die Grenzen des zu schützenden Bereiches mit dem Signal Sh 2 ab.

Bei Bauarbeiten und über die Dienstruhe hinweg ist ein Vermerk auch im Dienstbuch des Bf Blumberg-Zollhaus gemäß nachstehendem Beispiel zu tätigen:

**„Gleis Fützen - Blumberg-Zollhaus wegen
Bauarbeiten gesperrt am Mo, 02.04.01
von 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr! Krause“.**

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

Das planmäßige Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist **nur mit besonderem Dienstauftrag des EBL** zugelassen.

3. Zugfahrdienst (§§ 31 - 47 FV-NE)

Zu § 31 (2) Streckenkenntnis

Es gilt die Richtlinie 755 des VDV.

Zu § 31 (9) Mitfahrt auf Triebfahrzeugen

Der Triebfahrzeugführer entscheidet unter Beachtung seiner Dienstpflichten, ob eine Mitfahrt auf dem Führerstand zum beabsichtigten Zeitpunkt möglich ist oder nicht. Zugelassen sind maximal zwei mitfahrende Personen zusätzlich zum Lokpersonal.

Betriebsfremde Personen müssen außerdem eine unterschriebene Haftungsübernahmeerklärung vorlegen.

Ohne besondere Erlaubnis dürfen **in Ausübung ihres Dienstes** das Zugbegleit- und das Rangierpersonal mitfahren.

Durch das Mitfahren darf das Triebfahrzeugpersonal nicht in der Ausübung des Dienstes behindert werden.

Zu § 32 (1) Länge der Züge

Die Reisezüge dürfen in der Regel nicht länger als die vorhandenen Bahnsteige sein, an denen sie halten sollen.

Wird dem Zub bekannt, dass Schwierigkeiten beim Aussteigen zu erwarten sind (Wagenzug ist länger als ein Bahnsteig), so hat es rechtzeitig dafür zu sorgen, dass

1. die betroffenen Reisenden bis zu einem für das Aussteigen geeigneten Wagen durchgehen und
2. sich ein Zub in dem betroffenen Wagen aufhält, um ein Aussteigen aus dem Wagen möglichst zu verhindern
3. Oder alternativ Einsteigebehelfe zu benutzen.

Zu § 32 (2) Allgemeine Zugbildungsvorschriften

Ein unterwiesener Betriebsmitarbeiter hat einmal täglich pro Betriebstag am Zug eine wagentechnische Untersuchung (WU) durchzuführen und mit folgendem Wortlaut unter „Besondere Vorkommen mit Angabe der Zugnummer:“ im Fahrtbericht zu bescheinigen:
„WU durchgeführt. Kunze. 01.05.07“.

Die WU muß nach Möglichkeit vor Abfahrt des Zuges durchgeführt werden.

Zu § 32 (7) Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

Schwerwagen und Wagen mit Lademaßüberschreitung sind **nicht zugelassen**.

**Zu § 32 (8) Einschränkung in der Zulassung von Wagen
Streckenklassen**

Streckenabschnitt Lauchringen (km 0,271) – Weizen (km 20,4): B2
Streckenabschnitt

Weizen (km 20,4) – Blumberg- Zollhaus (km 45,8): A

Streckenabschnitt

Blumberg- Zollhaus (km 45,8) – Hintschingen (km 61,4): B2

Fahrzeuge bzw. Züge, deren **Achslast bzw. Meterlast die vorstehenden Vorgaben** übersteigen, sind auf den jeweiligen Streckenabschnitten nur mit **Genehmigung** des EBL zugelassen. Der EBL schreibt die Bedingungen für das Verkehren dieser Fahrzeuge vor.

Zu § 35 (2) Nachschieben von Zügen

Das Nachschieben von Zügen ist auf der Gesamtstrecke zugelassen. Die Schiebelok muss mit dem Zug gekuppelt sein und darf keine größere Leistung entwickeln als das führende Triebfahrzeug. Die Schiebelok darf den Zug nur auf den Bf'en verlassen.

Zu § 37 (1) Wagenliste

Die Wagenliste (nach Anlage 18 der FV-NE) ist jeweils einfach auszufertigen. Nach Beendigung der Fahrt ist sie dem Fahrtbericht beizugeben.

Bei Zügen mit gleichbleibender Zusammensetzung über den Betriebstag sind die Angaben in der Wagenliste nur einmal zu machen.

Zu § 38 (1) Fahrtbericht/Bremszettel

In den Fahrtberichten (Anlage 15) sind alle Betriebsstellen aufzunehmen, auf denen der Zug hält. Vermerke über Zuglaufmeldungen sind in Spalte 16 mit Kugelschreiber einzutragen. Bei Zügen des SPNV und im Abschnitt Blumberg- Zollhaus – Hintschingen braucht der Fahrtbericht nicht geführt zu werden. Für alle auf der WTB verkehrenden Züge ist ein Bremszettel nach Anlage 14 zu führen. Der Bremszettel hat offen lesbar auf dem Führerstand zu liegen. Ausnahmen regelt der EBL.

Zu § 38 (3) Ablieferung der Fahrtberichte

Die Fahrtberichte sind jeweils nach der letzten Fahrt eines Tages dem Zlr zu übergeben. Er zeichnet sie ab bewahrt sie bis zum Ablauf des folgenden Kalenderjahres auf. Unregelmäßigkeiten meldet der Zlr dem EBL / öBl, der weitere Maßnahmen veranlasst.

(bleibt frei)

Zu § 32 (2)c Bilden der Züge

Das letzte Fahrzeug im Zug muß eine wirkende Bremse besitzen.
Handgebremste Fahrzeuge dürfen nicht mit Reisenden besetzt sein.



Zu § 41 (1) Mindestbremsleistung

Bei der Bremsberechnung ist die Bremsstapel für 400 m Bremsweg nach Anlage 22 FV-NE anzuwenden.

Das maßgebende Gefälle beträgt

- im Streckenabschnitt Lauchringen – Blumberg- Zollhaus **10 ‰ (1:100)** und
- im Streckenabschnitt Blumberg- Zollhaus – Hintschingen **5 ‰ (1:200)**.

Zu § 42 (4) Handgebremste Züge oder Zugteile

Im gesamten Streckennetz der WTB sind Handgebremste Zugfahrten nicht erlaubt.



Zu § 42 (6 d) Bedingungen für die Abfahrt, Fahrerlaubnis

Dem Tf ist vor Abfahrt mitzuteilen, bis zu welcher Betriebsstelle die Fahrerlaubnis erteilt wurde. Die Mitteilung kann mündlich oder über Funk erfolgen.

Zu § 45 (2) Fahrgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Züge ist im Verzeichnis der zulässigen örtlichen Geschwindigkeiten ausgewiesen (**Anlage 21**).

Zu § 46 (1) Beförderung von Reisenden

Mit Reisenden besetzte Wagen sind bei der Fahrt durch die Tunnel zu beleuchten. Das Zub hat darauf zu achten, dass die Reisenden sich nicht auf Trittbretter und Übergangsbrücken stellen oder setzen.

Aufenthalt auf den Plattformen der Wagen während der Fahrt nur bei geschlossenem Schutzgitter und auf **eigene Gefahr**.

Dieses ist den Reisenden in geeigneter Weise bekannt zu geben.

Zu § 47 (1) Liegenbleiben von Zügen

Der Zugführer eines liegengebliebenen Zuges informiert unverzüglich den Zugleiter/ Fahrdienstleiter für den betroffenen Zugfolgeabschnitt und die Betriebsleitung des betroffenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmens.

Zu § 47 (3) Verletzte Personen

Bei verletzten Personen ist die Unfallmeldestelle zu verständigen.

Zu § 47 (4) Schäden an Fahrzeugen

Das letzte Fahrzeug im Zug muß eine wirkende Bremse besitzen.
Handgebremste Fahrzeuge dürfen nicht mit Reisenden besetzt sein.

-
-
-

Zu § 47 (5) Unregelmäßigkeiten während der Fahrt

Ein liegengebliebener Zugteil ist im Abschnitt Weizen – Zollhaus-Blumberg talseitig **zusätzlich** mit zwei Hemmschuhen abzusichern. Jeder Zug hat daher mindestens zwei Hemmschuhe (im Packwagen oder auf dem Tfz) mitzuführen.

Zu § 48 (2) Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

Sofern neben dem Triebfahrzeugführer kein weiteres Zugpersonal vorhanden ist, darf das im § 48 (2) beschriebene Verfahren (vor BÜ anhalten, Wegebenutzer warnen, BÜ vorsichtig befahren) angewendet werden.

-
-

Zu § 48 (9) Schienenbrüche

Die Beurteilung, ob ein Schienenbruch befahrbar ist oder nicht, wird durch eine Oberbaufachkraft oder den EBL oder seinen Stellvertreter getroffen.

-
-
-
-

4. Rangierdienst (§§ 51 - 61 FV-NE)

Zu § 51 (8) Rangierbegleiter

Beim Rangieren auf den Bahnhöfen und Anschlussstellen der WTB übernimmt der Zf die Aufgaben eines Rangierbegleiters.

Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 25 km/h.

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

In den Bahnhöfen bestehen Gleisabschnitte mit Längsneigung (vgl. Anl. 22). In den Bahnhofsbüchern sind Regelungen zum Abstellen von Fahrzeugen gegeben.

Abgekuppelte oder abgestellte Wagen oder Zugteile sind mit Radvorlegern oder Hemmschuhen auf der Gefälleseite zu sichern.

In abgestellten Zugteilen sind mindestens zwei Handbremsen anzuziehen.

Zu § 56 (1) Abstoß- und Ablaufverbot

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist auf allen Bahnhöfen **verboten**.

Zu § 57 (1) Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Beim Rangieren sind **alle** Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen.

Abweichend hiervon wird zugelassen, dass ausnahmsweise (z. B. bei Bremsstörungen) **ein Wagen** allein durch das Triebfahrzeug abgebremst wird.

Für jeden weiteren Wagen, der nicht an die durchgehende Bremse angeschlossen ist, ist jeweils eine Handbremse zu bedienen.

Zu § 58 (2) Festlegen von Fahrzeugen

Hierzu sind Regelungen in den Bahnhofsbüchern getroffen.

Zu § 59 (1) Rangieren auf Hauptgleisen

Während eingeführtem Zugleitbetrieb dürfen die Hauptgleise der Bahnhöfe, welche nicht mit einem Fahrdienstleiter besetzt sind, nur mit **Zustimmung** des Zlr zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen belegt werden.

Das Rangieren über das Signal Ra 10 hinaus bzw. das Rangieren in Bf ohne Ra 10- Tafel bedingt die vorherige Sperrung der sich anschließenden freien Strecke durch den zuständigen Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter.

Teil C

**Zusätzliche Bestimmungen
zur
Richtlinie 301 - Signalbuch (SB) -**

**Zu Modul
301.0002, Ortsfeste Signale, die sich nicht unmittelbar rechts neben oder
Abschnitt 2, über dem Gleis befinden
Absatz 3**

Das Esig A Blumberg-Zollhaus in km 45,530 befindet sich in der Fahrtrichtung Epfenhofen - Blumberg-Zollhaus unmittelbar links vom Gleis.

Das Signal Bü 2 - Rautentafel - in km 22,668 (für das zugehörige Überwachungssignal (ÜS 2) in km 22,380) befindet sich in der Fahrtrichtung Fützen - Weizen unmittelbar links vom Gleis.

Zu Modul Signal Hp 0/ Hp1/ Hp2

301.0101

Bei allen Formhauptsignalen wird kein Nachtzeichen gezeigt. Bei Dunkelheit hat der Wärter dem Tf die Signalstellung fernmündlich zu melden.

Zu Modul Signal Lf 2 und Lf 3

301.0501,

Abschnitt 4,

Absatz 5

und

Abschnitt 5,

Absatz 6

Die Signale Lf 2 (Anfangsscheibe) und Lf 3 (Endscheibe) sind aufzustellen und müssen reflektierend sein.

Zu Modul Signal Zp 9

301.0903,

Abschnitt 1,

Absatz 4

In besetzten Bf wird das Signal Zp 9 - Abfahrtsignal - durch den Fahrdienstleiter/ Zugleiter mit dem Befehlsstab gegeben.

Auf allen anderen Bf'en gibt der jeweilige Zf das Signal Zp 9.

Bei Zügen bei welchen der Triebfahrzeugführer die Aufgabe des Zugführers wahrnimmt, wird auf unbesetzten Bst ohne Zf auf das Signal Zp 9 verzichtet.

Zu Modul Zusätzliche Signale

301.0901

Das Signal Zp 1 - Achtungssignal - ist abweichend vom Modul 301.0901, Abschnitt 2, Absatz 3 jeweils vor der Einfahrt in einen Tunnel zu geben!

Teil D
Zusätzliche Bestimmungen
zur
Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
(BUVO-NE)

Zu 5.2 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle bei der WTB ist die Zugleitstelle.

Während der Betriebsruhe oder Betriebsverfahren nach § 12 (1) FV- NE wird das Telefon der Zugleitstelle auf die Rufbereitschaft umgeschaltet. Für die Umschaltung ist bei Arbeitsende/ -beginn der Zlr verantwortlich. Unfälle außerhalb des Geltungsbereichs der BUVO- NE oder sonstige Unfälle/ Störungen nach BUVO- NE:

Zu 5.5 Notfallmanager

- Notfallmanager bei der WTB sind:
der EBL und
- der stv. EBL oder der öBl

Erreichbarkeit siehe Unfallmeldetafel II.

Zu 5.6.1 Unfallmeldetafel I

Mit der Unfallmeldetafel I sind ausgerüstet:

- die Notfallmanager gemäß zu 5.5,
- der Zugleiter gemäß zu 5.2,
- der örtliche Betriebsbedienstete zu 5.2
- der Triebfahrzeugführer,
- der Zugführer,
- Lotsen.

Zu 5.6.2 Unfallmeldetafel II

Mit der Unfallmeldetafel II sind ausgerüstet:

- **die Notfallmanager gemäß zu 5.5,**
- **die Unfallmeldestelle gemäß zu 5.2.**

Zu 5.6.3 Unfallmeldetafel III

Mit der Unfallmeldetafel III sind ausgerüstet:

- **die Notfallmanager gemäß zu 5.5,**
- **die Unfallmeldestelle gemäß zu 5.2.**

Zu 5.9.4 Ergreifen erster Maßnahmen

Bis zum Eintreffen des Notfallmanagers ergreift - soweit möglich - ein anwesender Mitarbeiter der WTB (in der Regel der Zugführer oder Triebfahrzeugführer), die ersten Maßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren und zur Einleitung von ersten Hilfsmaßnahmen gemäß Unfallmeldetafel I.

Zu 5.9.5 Aussagen und Auskünfte der Mitarbeiter

Bei gefährlichen Ereignissen ist der Notfallmanager vor Ort der erste Ansprechpartner für die zur Untersuchung zuständigen Stellen.

Mitarbeiter der WTB dürfen keine Äußerungen zum gefährlichen Ereignis gegenüber Dritten machen (insbesondere zu Hergang, Ursachen, Beteiligungen, Verursachungsbeiträgen und Verschuldensfragen).

Wenn ein Mitarbeiter als Zeuge oder Beschuldigter von der Polizei vernommen wird, hat er Zurückhaltung zu üben. Gegenüber der Polizei besteht als Zeuge oder Beschuldigter keine Pflicht, Angaben zur Sache zu machen, außer Angaben zur Person.

Zu 7.1 Aufnahme eines gefährlichen Ereignisses

Bei Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, ist der Tatbestand mit einer Tatbestandsaufnahme nach Anlage 5 BUVO-NE aufzunehmen.

Teil E

**Zusätzliche Bestimmungen zur
Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen
für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
(SIG-VB-NE)**

Zu § 1 (1) Signalanlagen der Wutachtalbahn

Zu den Signalanlagen der WTB gehören die mechanischen Stellwerke in Grimmelshofen, Fützen, Epfenhofen und Blumberg- Zollhaus.

Folgende Signalanlagen dürfen nicht bedient werden:

- Hauptsignale Bf Grimmelshofen
- Bf Fützen: Ausfahrtsignale
- Bf Epfenhofen: alle Signalanlagen.

Die betreffenden Signale sind gemäß Ril 301.0002 Abschnitt 9 gekennzeichnet.

Schlüsselwerke:

Bf Stühlingen: Fernsprechrack mit Aufschrift „Ssp“

Bf Weizen: Verkaufsraum im Servicegebäude

Die Schlüssel für die einzelnen Weichen und Gleissperren werden mit dem Zugführerschlüssel frei.

Zu § 1 (7) Bahnübergangssicherungsanlagen

Die Übersicht über die technisch gesicherten BÜ und deren Bedienungsanleitungen sind aus Anlage 25 ersichtlich.

Zu § 8 (5) Unterweisung und Prüfung des Personals

Die theoretische Ausbildung in die Bedienung der Signalanlagen ist für die Zugleiter und das Zugbegleitpersonal Bestandteil der Ausbildung und Verwendungsprüfung.

Zu § 9 (1) Arbeitsbuch

Für alle Betriebsstellen ist beim Zlr/ Fdl ein Arbeitsbuch nach dem Muster der Sig- VB- NE zu führen.

Vordrucke der DB AG (vgl. Ril 482) dürfen aufgebraucht werden.

Das Arbeitsbuch liegt in den Bedienräumen der Signalanlagen bzw. wo diese nicht vorhanden sind in den Kästen der mechanischen Schlüsselsperre bzw. in den Betonschaltheusern auf.

-
-
-
-

Zu § 10 (2) Arbeiten an Signalanlagen

Mit Arbeiten zur Instandhaltung oder Störungsbeseitigung durch die signaltechnische Fachkraft darf erst begonnen werden, wenn

- während der Betriebsruhe der EBL, sonst
- der Zugleiter (Abschnitt Lauchringen – Blumberg- Zollhaus)
- der Fahrdienstleiter (Abschnitt Blumberg- Z. – Hintschingen).

unterrichtet wurde und zugestimmt hat. Das Ende der Arbeiten ist dem EBL/ Zlr unverzüglich mitzuteilen. Dabei ist anzugeben, ob betriebliche Maßnahmen weiterhin erforderlich sind.

Für den Streckenteil Blumberg- Zollhaus – Hintschingen gelten diese

Regeln im Betrieb nach § 12 (1) entsprechend für den özF der DB Netz AG.

Zu § 10 (7) Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen sind in den Fahrtbericht einzutragen und über den Zlr dem EBL dringlich zu melden; er veranlasst die Überprüfung der Anlage oder die Beseitigung der Störung. Sind betriebliche Maßnahmen während der Dienstruhe erforderlich, sorgt der EBL bzw. von ihm beauftragte Betriebsmitarbeiter für den Eintrag im Dienstbuch.

(bleibt frei)

<p>Teil F</p> <p>Zusätzliche Bestimmungen zur VDV-Schrift 757 - Bremsvorschrift - BreVo - Richtlinie 915 - Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen -</p>

Folgende Module der Richtlinie 915 gelten bei den Bahnbetrieben Blumberg:

Modul	Inhalt
915.0101	Grundsätze
915.0102	Begriffserläuterungen zu Arbeits- und Prüfschritten bei Bremsproben an lokbespannten Zügen
915.0103	Volle Bremsprobe
915.0103A01	Volle Bremsprobe an lokbespannten Güterzügen, die in Bremsstellung G oder P gefahren werden
915.0103A11	Volle Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung P oder R gefahren werden
915.0104	Vereinfachte Bremsprobe
915.0104A01	Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Güterzügen, die in Bremsstellung G oder P gefahren werden
915.0104A11	Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung P oder R gefahren werden
915.0105	Bremsproben bei Unregelmäßigkeiten
915.0106	Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten an Bremsen von Triebfahrzeugen und Steuerwagen (außer ICE) mit selbsttätig wirkender Druckluftbremse
915.0107	Bremsbedienung
915.0107A01	Gefahr der Bremsverlängerung bei vermindertem Reibwert zwischen Rad und Schiene
915.0107A03	Bremsabsperreinrichtungen, Umstelleinrichtungen, Bremsanzeigeeinrichtungen, Lösezug
915.0107A04	Kurzbezeichnungen der Bremsen
915.0107A05	Anweisung für Nebenfahrzeuge mit Bremsen der Kraftfahrzeugbauart und für Mischbetrieb

zu 915.0103 Volle Bremsprobe

Vor der Abfahrt eines jeden neu gebildeten Zuges sowie arbeitstäglich an nicht neu gebildeten Zügen ist eine volle Bremsprobe vor der ersten Abfahrt durchzuführen.

zu 915.0104 Vereinfachte Bremsprobe

Vor der Abfahrt eines Zuges im Bf Weizen in Richtung Blumberg-Zollhaus (Bergfahrt), ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

zu 915.0107 Bremsen auf Gefallstrecken
Abschnitt 2

Vor der Abfahrt eines Zuges im Bf Blumberg-Zollhaus in Richtung Weizen (Talfahrt), ist eine volle Bremsprobe durchzuführen.

Zu VDV 757/ 915 Abstellen von Fahrzeugen oder Fahrzeuggruppen auf Gleisen mit einer Neigung größer als 2,5 ‰ (1:400) und Anhang III

Die maßgebende Neigung zur Bestimmung der festzulegenden Wagenradsatze beträgt 10‰!

Anhang III zur FV-NE gilt für das Festlegen von Wagen durch Hand- oder Feststellbremse (Auszug):

Maßgebende Neigung Eine Hand- oder Feststellbremse anziehen für je angefangene

bis ‰	im Verhältnis	... t	oder	... Achsen
10	1 : 100	160		8

Schlussbestimmungen

Jeder Mitarbeiter der Bahnbetriebe Blumberg hat dem EBL zu melden, wenn er wahrnimmt, dass die Bestimmungen der SbV und der Bahnhofsbücher mit den bestehenden Verhältnissen **nicht mehr übereinstimmen**, oder wenn er beobachtet, dass von den zur Handhabung des Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften regelmäßig **abgewichen** wird.

Vorschläge zu Änderungen und Ergänzungen der SbV und der Bahnhofsbücher sind an den EBL zu richten.

(bleibt frei)

Regeln für die Durchführung des Betriebs zwischen Lauchringen und Weizen

**Regeln für die Durchführung des Betriebes
zwischen Lauchringen und Weizen**

- Zu EBO § 15** Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben und verfügt nicht über technische Einrichtungen, welche Züge zum Halten bringen können. Die nachstehenden Regelungen gehen darauf ein, wie zu verfahren ist, wenn im Streckenabschnitt Lauchringen – Blumberg- Zollhaus mehrere Reisezüge gleichzeitig verkehren sollen.
- Zu FV- NE § 3** Der Streckenabschnitt Lauchringen – Weizen ist Teil der Gesamtstrecke 4403 Lauchringen – Hintschingen.
Folgende Betriebsstellen sind vorhanden:
- Bf Lauchringen (Betreiber DB Netz AG)
 - dort Infrastrukturgrenze in Höhe km 0,271 (Ra 12 W 26)
 - dort Betriebsführungsgrenze in Höhe km 0,854 (ESig 98G2)
 - Hp Wutöschingen
 - Hp km 7,38 für wendende Züge
 - Hp Eggingen
 - Bf Stühlingen
 - Bf Weizen.
- Im Bf Weizen dürfen Züge nur enden bzw. beginnen, sofern Zugleitbetrieb eingeführt ist. Das Betriebsverfahren bei Einfahrten ist in den Ausführungen zu § 20 (4) geregelt.
- Zu FV- NE § 7 (2)** Zuständige Fahrdienstleiter/ Zugleiter:
- özF Bf Lauchringen: BZ Karlsruhe, Tel. 0721-938 4393 oder 3966
- Zlr Blumberg 07702- 2951.
- Zu FV- NE § 12 (1)** Auf Meldungen gemäß § 10 FV- NE darf nur unter folgender Voraussetzung abgesehen werden:
Die Strecke wird im Bf Stühlingen durch Flankenschutzeinrichtungen in die Zugfolgeabschnitte Lauchringen – Stühlingen und Stühlingen – Blumberg- Zollhaus unterteilt.
Anordnung: Durch den Fahrplan.
Bedienung der Signalanlagen in Bf Stühlingen:
Nur nach Zustimmung des Zugleiters.
Dokumentation des Einzugbetriebs: Im Meldebuch für den Zugleiter.
- Zu FV- NE § 15 (3)** Im Betriebsverfahren nach § 12 (1) werden die Weichen 1 und 2 im Bf Stühlingen jeweils in Rechtslage durch das Schlüsselwerk verschlossen gehalten. Ein Umstellen in die Grundstellung ist nur mit Hilfe der Zugführerschlüssel beider Streckenabschnitte möglich.

Ausgabedatum/ Revisionsstand	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe	Seite
Februar 2013 V1.0	140312 SbV1-1 Lauchringen - Hintschingen-Anl01-1-V2	Herr Litterscheid		Herr Brinkmann	Seite 1 von 2

Regeln für die Durchführung des Betriebs zwischen Lauchringen und Weizen

- Zu FV- NE § 15 (10)** Bei Stellung der Flankenschutzeinrichtungen für den Verzicht auf Zug(lauf)meldungen wird für den Streckenabschnitt Lauchringen – Stühlingen und Stühlingen – Blumberg- Zollhaus jeweils ein gesonderter Schlüssel frei:
- ein Zugführerschlüssel für den Abschnitt Stühlingen – Blumberg- Zollhaus mit welchem die zugehörigen Anlagen jeweils bedient werden können sowie
 - ein Schlüssel, der beim Zugleiter in einem gesonderten Schlüsselhalter aufbewahrt wird und den überwachten Zustand des Flankenschutzes herstellt.

Ausgabedatum/ Revisionsstand	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe	Seite
Februar 2013 V1.0	140312 SbV1-1 Lauchringen - Hintschingen-Anl01-1-V2	Herr Litterscheid		Herr Brinkmann	Seite 2 von 2

Regeln für die Durchführung des Betriebes im Bf Blumberg- Zollhaus und dem Streckenabschnitt Blumberg-Zollhaus - Hintschingen

Regeln für die Durchführung des Betriebes im Bf Blumberg- Zollhaus und dem Streckenabschnitt Blumberg-Zollhaus – Hintschingen

1.1 Allgemeines

Züge von Zollhaus-Blumberg nach Hintschingen oder umgekehrt verkehren im sog. „Ein-Zug-Betrieb“ nach § 12 (1) der SbV. Auf die Abgabe von Zugmeldungen wird verzichtet.

Bevor die Weichenschlüssel für die Weichen 11 und 12 aus dem Schlüsselwerk im Bf Zollhaus-Blumberg entnommen werden, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Dem Fahrdienstleiter ESTW Tuttlingen muss ein für die Zugfahrt gültiger Fahrplan der WTB vorliegen,
- im Gleis 3 (Ringzuggleis) im Bf Zollhaus-Blumberg darf kein Zug abgestellt sein und
- die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage zwischen Zollhaus-Blumberg und Hintschingen muss sich in Grundstellung befinden.

1.2 Zugfahrten

1.2.1 Zugfahrt von Zollhaus-Blumberg (Gleis 1) nach Hintschingen

Der Zugleiter der Wutachtalbahn meldet sich rechtzeitig beim Fdl ESTW Tuttlingen dienstbereit und beide Mitarbeiter führen das Zugmeldeverfahren zwischen Blumberg- Zollhaus und Hintschingen ein.

Nachdem die in Ziffer 1.1 genannten Bedingungen erfüllt sind bietet der Zugleiter dem Fahrdienstleiter den Zug an (vgl. Ril 408/ FV- NE § 10).

Nachdem der Fdl ESTW Tuttlingen zugestimmt hat, ist der Fahrweg aus Gleis 1 im Bf Zollhaus-Blumberg über den Achszähler zwischen den Weichen 12 und 11 einzustellen.

Nach Einstellung des Fahrweges aus Gleis 1 stimmt der Zugleiter dem Zugführer mit dem Signal Zp 9 der Zugfahrt zu.

Nach der Ausfahrt des Zuges aus dem Bf Zollhaus-Blumberg sind die Weichen wieder in Grundstellung zu bringen und zu verschließen.

Im Rahmen der Rückmeldung des Zuges meldet der Zugleiter der Wutachtalbahn dem Fdl ESTW Tuttlingen, dass der Fahrweg nach Gleis 3 für den Ringzug frei und eingestellt ist und die Weichenschlüssel wieder im Schlüsselwerk im Bf Zollhaus-Blumberg eingeschlossen sind.

Wortlaut: „Fahrweg für Ringzug eingestellt, Weichenschlüssel im Schlüsselwerk verschlossen.“

Das Zugmeldeverfahren wird anschließend von beiden Mitarbeitern aufgehoben, soweit alle weiteren Züge nach § 12 (1) FV-NE verkehren können.

Ausgabedatum/ Revisionsstand	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe	Seite
Dez. 2013 V2.0, B1	140312 SbV1-3 Lauchringen - Hintschingen-Anl01-3-V4	Herr Litterscheid		Herr Brinkmann	Seite 1 von 4

Regeln für die Durchführung des Betriebes im Bf Blumberg- Zollhaus und dem Streckenabschnitt Blumberg-Zollhaus - Hintschingen

1.2.2 Zugfahrt von Hintschingen nach Zollhaus-Blumberg (Gl. 1)

Der Zugleiter Blumberg (Rufnummer: vgl. Rufnummernverzeichnis) meldet sich beim Fdl ESTW Tuttlingen dienstbereit.

Nachdem die in Ziffer 1.1 genannten Bedingungen erfüllt sind ist das Zugmeldeverfahren einzuführen und der zuletzt gefahrene Zug im Verfahren nach § 12 (1) zurückzumelden.

Nach Eingang der Rückmeldung darf der Fahrweg aus Ri. Hintschingen in Gleis 1 (über W 11/ 12) eingestellt werden (vgl. Ziff. 1.5).

Anschließend bietet der Fdl ESTW Tuttlingen dem Zlr Blumberg die Zugfahrt an.

Wenn der Zlr dem Fdl ESTW Tuttlingen bestätigt hat, dass der Fahrweg im Bf Zollhaus-Blumberg nach Gleis 1 eingestellt ist, bietet der Fdl ESTW Tuttlingen dem Zlr die Fahrt an. Nach Annahme erteilt der Fdl ESTW Tuttlingen die Zustimmung zur Fahrt durch Hauptsignal (bei einer Störung durch Signal Zs 1 oder Befehl).

Nach der Durchführung der Zugfahrt meldet der Zlr diesen in Zollhaus-Blumberg (Gl.1) zurück, bestätigt dem Fdl ESTW Tuttlingen, dass der Fahrweg für den Ringzug eingestellt ist und die Weichenschlüssel wieder im Schlüsselwerk im Bf Zollhaus-Blumberg eingeschlossen sind (vgl. Ziff. 1.5).

Wortlaut: „Zug in Zollhaus-Blumberg, Fahrweg für Ringzug eingestellt, Weichenschlüssel im Schlüsselwerk.“

Das Zugmeldeverfahren wird anschließend von beiden Mitarbeitern aufgehoben, soweit alle weiteren Züge nach § 12 (1) FV-NE verkehren können.

1.3 Fahrtbericht

Es braucht kein Fahrtbericht geführt zu werden.

1.4 Rangieren im Ein- und Ausfahrgleis aus/in Richtung Hintschingen

Der Zugleiter Blumberg (Rufnummer: vgl. Rufnummernverzeichnis) meldet sich beim Fdl ESTW Tuttlingen dienstbereit.

Nachdem die in Ziffer 1.1 genannten Bedingungen erfüllt sind ist das Zugmeldeverfahren einzuführen und der zuletzt im Verfahren nach § 12 (1) verkehrte Zug zurückzumelden.

Der Zlr und der Fdl ESTW Tuttlingen sperren anschließend die Strecke Blumberg- Zollhaus – Hintschingen.

Beim Rangieren im Ein- und Ausfahrgleis aus/in Richtung Hintschingen darf der Achszähler zwischen den Weichen 11 und 12 nicht befahren werden, sofern die Achsen der Rangierabteilung sich verändern.

Bevor die Weichenschlüssel für die Weichen 20, 21 und 22 aus dem Schlüsselwerk im Bf Zollhaus-Blumberg entnommen werden, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

Nach Beendigung des Rangierens sind die Weichen 20, 21 und 22 wieder in Grundstellung zu legen und die Weichenschlüssel in das Schlüsselwerk einzuschließen.

Ausgabedatum/ Revisionsstand	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe	Seite
Dez. 2013 V2.0, B1	140312 SbV1-3 Lauchringen - Hintschingen-Anl01-3-V4	Herr Litterscheid		Herr Brinkmann	Seite 2 von 4

Regeln für die Durchführung des Betriebes im Bf Blumberg- Zollhaus und dem Streckenabschnitt Blumberg-Zollhaus - Hintschingen

Der Zlr Blumberg bestätigt dem Fdl ESTW Tuttlingen, dass das Rangieren beendet ist, dass der Fahrweg für den Ringzug frei und eingestellt ist und die Weichenschlüssel wieder im Schlüsselwerk im Bf Zollhaus-Blumberg eingeschlossen sind (vgl. Ziff. 1.5).

Wortlaut: „Rangieren im Bf Blumberg- Zollhaus beendet, Fahrweg in Gleis 3 frei und eingestellt, Weichenschlüssel im Schlüsselwerk.“

Danach hebt der Fdl ESTW Tuttlingen mit dem Zlr die Sperrung des Gleises Blumberg- Zollhaus - Hintschingen wieder auf.

1.5 Weichenschlüssel

Die Freigabe des Zentralschlüssels „RZ“ für das Schlüsselwerk im Bf Zollhaus-Blumberg wird beim Verkehren von Zugfahrten aus Gleis 1 in Richtung Hintschingen bzw. in Gegenrichtung durch die Fplo angeordnet.

Der unter Siegelverschluß stehende Zentralschlüssel darf hierzu vom Zugleiter Blumberg aus dem Siegelverschluß entfernt werden und zur Einstellung des Fahrweges benutzt werden.

Nach Umstellen der Weichen in Grundstellung ist der Schlüssel durch einen Mitarbeiter des Signaldienstes oder durch den EBL/ EBLv wieder unmittelbar zu versiegeln.

1.6 Lotse

Alle Sonderzüge von Blumberg- Zollhaus nach Hintschingen sind bei fehlender Streckenkunde von einem Lotsen zu begleiten.

Ausgabedatum/ Revisionsstand	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe	Seite
Dez. 2013 V2.0, B1	140312 SbV1-3 Lauchringen - Hintschingen-Anl01-3-V4	Herr Litterscheid		Herr Brinkmann	Seite 3 von 4

Anlage 1-3

**Regeln für die Durchführung des Betriebes im Bf Blumberg- Zollhaus
und dem Streckenabschnitt Blumberg-Zollhaus - Hintschingen**

(bleibt frei)

Ausgabedatum/ Revisionsstand	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe	Seite
Dez. 2013 V2.0, B1	140312 SbV1-3 Lauchringen - Hintschingen-Anl01-3-V4	Herr Litterscheid		Herr Brinkmann	Seite 4 von 4

Bahnbetriebe Blumberg

Dienstbuch

Betriebsstelle_____

Begonnen am_____

Beendet am_____

Ausfüllbeispiele zur Führung des Dienstbuches:

Meldungen und Besonderheiten: besondere Vorkommnisse Unregelmäßigkeiten, Bauarbeiten/ Betra, nicht erledigte Aufträge	Unterschrift	Funktion (Zlr/ Zf/ Ww/ Lotse)
<i>Km 18,12: Baum zu nahe am Lichtraum</i>	<i>Krause</i>	<i>Zf</i>
	<i>Krause</i>	<i>Zf</i>
	<i>Schulze</i>	<i>Ww</i>
	<i>Schulze</i>	<i>Ww</i>
<i>W8 Bf Fützen in Linkslage gesichert (Seil gerissen)</i>		
<i>siehe Arbeitsbucheintrag Nr. 11</i>	<i>Krause</i>	<i>Zf</i>
	<i>Schmidt</i>	<i>Zlr</i>

Übersicht der Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

Die Übersicht der Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten erscheint unregelmäßig.

Es wird ein durchnummerierter Neudruck herausgegeben, wenn neue Beschreibungen der Infrastruktur oder Hinweise auf Prozesse notwendig werden.

Mit der La wird das Zugpersonal über Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten den Eisenbahnbetrieb und den Arbeitsschutz betreffend informiert. Werden Änderungen oder Ergänzungen mitgeteilt, so ist die La unverzüglich vom Inhaber zu berichtigen bzw. ein Nachtrag zu tätigen.

Der der EBL bzw. der Zugleiter darf ad- hoc dem Zugpersonal Unregelmäßigkeiten und damit verbundene Handlungen gemäß dem Spaltenaufbau diktieren.

Muster Spaltenaufbau:

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwindigkeit/ Besonderheiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben

(bleibt frei)

1		2		3		4		5		6	
Bremszettel						Datum					
a						b					
Zugnummer(n)						ab Betriebsstelle					
1		2		3		4		5		6	
Zeile		Bezeichnung		Wagenzug		arbeitende Triebfahr- zeuge		Gesamt- zug			
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]									
	2	Bremsgewicht [t]									
	3	Zahl der Achsen									
	4	Mindestbrems hundertstel									
	5	Vorhandene Brems hundertstel		<u>Zeile 2, Sp. 6 x 100</u> <u>Zeile 1, Sp. 6</u>							
	6	Fehlende Brems hundertstel								*)	
	7	Nummer des letzten Fahrzeugs									
	8	Zahl der einlö sigen Bremsen									
	9	Zahl der mehrlö sigen Bremsen									
	10	Zahl der Bremsen mit \textcircled{D}									
	11	Zahl der Bremsen mit \textcircled{K}									
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen									
	13	Länge [m]									
	14	Zahl der gebremsten Achsen									
	15	Zahl der erforderlichen gebremsten Achsen		<u>Zeile 3, Sp. 4 x 9</u> 10							
	16	Im Wagenzug sind Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges. Wenn ja, niedrigste zulässige Geschwindigkeit eines Fahrzeugs im Wagenzug				nein / ja *) km/h					
Besondere Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden				nein / ja					
	22	Notbremsüberbrückung wirksam				nein / ja					
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit		den Kennbuchstaben h, z, oder ee		nein / ja					
	24			den Kennbuchstaben n oder y		nein / ja					
	25	Im Wagenzug sind ausschließlich		Fahrzeuge mit TB 0		nein / ja					
	26			Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben a		nein / ja					
Besondere Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern				nein / ja					
	32	ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug wirksam				nein / ja					

Nicht Zutreffendes schräg durchstreichen

408.0312V01 Bremszettel A5 Bk 100 .06.03

*) Weisung der Betriebszentrale einholen

(bleibt frei)

Bahnbetriebe Blumberg

Fahrtbericht

		(Wochentag)				(Datum)							
Zug Nr													
soll abfahren		U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M
ankommen													

1	2	3	4		5		6	7	
Nr		Name des Triebfahrzeugführers	Durchfahrene Strecke		Zugkilometer		Name des Zugbegleiters	Durchfahrene Strecke	
Zug	Tfz		von	bis	Nutz-fahrt	Leer-fahrt		von	bis

8	9	10			11			12	13	14	15	16
Zug Nr	Betriebsstellen	Ankunft			Abfahrt			Achsen-zahl	Gesamt-Zug-Gewicht*)	Bedientes-Brems-Gewicht*)	von: Sp 14x100 Sp 13	Betriebliche und verkehrliche Bemerkungen
		U	M	Später-Früher-Minute	U	M	Später-Früher-Minute	t	t			

Anmerkung: *) die aus Spalte 5b des Wagenzettels sich ergebende Summe der Gewichte der Wagen und Triebfahrzeuge.
t) die sich aus dem Wagenzettel ergebende Summe der bedienten Bremsgewichte

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz 4403, Lauchringen – Blumberg- Zollhaus Betriebsstelle: _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

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

Funk Kanal: _____ Telefon: **07702- 2951**
Bf Blumberg- Zollhaus
Mobilfunk: _____

- ... Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen
- ... Was ist geschehen?
 - Ort: Strecke von ... nach ; Bahn-km
 - Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
 - Feuer ausgebrochen?
- ... Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?
- ... Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

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
- ... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

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

Stand: 28.08.2013
Datum

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

(bleibt frei)

Bahnbetriebe Blumberg
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle Bahnhof Blumberg- Zollhaus
(Strecke/Bereich) Strecke 4403; Lauchringen - Hintschingen

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	112
	zuständige Feuerwehr(en)	112
	zuständige Rettungsdienste	112
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	Polizeiposten Wutöschingen 07746-91279 Polizeiposten Stühlingen 07744- 427 Polizeiposten Waldshut 07751-83160 Polizeiposten Blumberg 07702- 41 066 Polizeiposten Donaueschingen 0771 837830
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	(Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail) Verweis auf Dienstplan EBL 0152-34139736 Stv. EBL 0171-4806919
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	HzL Ringzug 07462 / 20 421 -10 DB Netz AG, Notfalleitstelle: 0721- 938 7968

6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	Durch den Notfallmanager
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle	Presse: Frau Emminger:07702-51304
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

Stand: ..28.08.2013.....

interne Ereignis-Nr.

Gefährliche Ereignisse, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen - Tatbestandsaufnahme (Muster) -

Bei gefährlichen Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, oder bei Beschädigung von Sicherungsanlagen an Bahnübergängen wird das Ereignis anhand der Tatbestandsaufnahme aufgenommen.

Anlage zum Bericht / Untersuchungsbericht vom

Anlage zur Tatbestandsaufnahme: Lageskizze

Generell gilt: Nichtzutreffendes streichen, Angaben erforderlichenfalls ergänzen!
Angaben nur auf die Geh- oder Fahrrichtung der Unfallbeteiligten beziehen.

A. Tag, Zeit, Witterung

1. Datum Wochentag

2. Uhrzeit Tageslicht, Dämmerung, Dunkelheit, Mondlicht
.....
.....

3. Wetter
Sicht (z. B. Nebel, Sicht etwa 10 m)
Windrichtung und -stärke
Straßenglätte

B. Örtlichkeit

1. Bahnübergang: ja / nein falls "nein":
.....
Bahn neben / in der Straße

2. Unfallort: Bahn-km in
zwischen und
Gemeindebezirk

3. Bahn: Neigung und Richtung:
Gefälle 1: Steigung 1:
Bogen rechts
----- Halbmesser m.
links

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

4. Straße:

- a) Bundesstraße Nr., Landesstraße Nr., Kreisstraße Nr.
 Ortsverbindungsweg, Gemeindestraße, Feldweg, Waldweg, Privatweg, Überfahrt, Fußweg :
 von nach
 Straßenname
- b) schwacher / mäßiger / starker Verkehr
- c) Oberfläche: Beton, Asphalt, Teer, Großpflaster, Kleinpflaster, unbefestigt :

- d) Zustand (z.B. Fahrbahn, gewölbt, Schlaglöcher, Glätte, schmierig)
 vor dem Bahnübergang:
 zwischen den Schienen:
 Schienenoberkante und Fahrbahnbelag in gleicher Höhe ja / nein
 Breite vor dem Bahnübergang m
 auf dem Bahnübergang m
- e) Neigung und Kreuzungswinkel:
 Gefälle 1: Steigung 1:
 Kreuzungswinkel zwischen Bahn und Straße

C. Sicherung

- 1. Bahnübergang: Schranke (fern-/ nahbedient, Anrufschränke, Gitterbehang, rückstrahlend, mit Lichtzeichen
 Blinklicht (rot), mit Halbschranken
 rechts / links / beiderseitig **), mit Wecker, in Betrieb (Zeuge) / gestört, mit Überwachungssignal / fernüberwacht

- Lichtzeichenanlage (Rot-Gelb / Rot-Gelb-Grün), mit Halbschranken
 rechts / links / beiderseitig **), mit Wecker, in Betrieb / gestört, mit Überwachungssignal / fernüberwacht

- Sicherung durch Posten (Zugbegleiter / Rangierer / mit Signalfahne, rotleuchtender Handlampe, Signalhorn)

 (Name)
- nichttechnisch gesichert (Übersicht und hörbare Signale / Übersicht / hörbare Signale)

- sonstige Einrichtungen (Hecktor, Drehkreuz, Umlaufsperrn)

**) Örtliche Besonderheiten wie zusätzliche Optiken an Peitschenmast für Seitenwege usw., erforderlichenfalls in Skizze darstellen
(Hinweis: dort wo ein rotes „x“ ist können Sie in ‚word‘ Eintragungen vornehmen!)

4. Sichtverhältnisse in Augenhöhe des beteiligten Straßenverkehrsteilnehmers

- a) 6 m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} = 10$ km/h m
- b) 41 m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} = 50$ km/h m
- c) m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} =$ km/h
oder bei einer Wegeneigung über 7% m
- d) 2,75 m vor der nächstgelegenen Gleisachse (nur bei Fuß- und Radwegen)
- e) 6,50 m vor der nächstgelegenen Gleisachse (nur bei Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr) m

Sind ständige Sichthindernisse vorhanden, welche?

.....

Kann die Bahn vor diesen Sichthindernissen eingesehen werden?

(Sichthindernisse und Sichtlinien in Lageskizze eintragen)

Sonstige vorübergehende Sichthindernisse zur Zeit des Unfalls:

5. Beleuchtung:

- a) Überwegbeleuchtung
- b) Schrankenleuchten
(bei a) und b) Art und Zahl der Beleuchtungskörper angeben)
- c) Straßenbeleuchtung, Lichtreklame (Blendung?)
- d) Spitzensignal: Spitzenlichter, aufgeblendet/abgeblendet, Handlampe (z. B. bei geschobener Einheit und Spitze besetzt)
- e) Zuginnenbeleuchtung vom bis Wagen

D. Unfallangaben:

1. Bahn:

- a) Zug-Nr. / Rangierfahrt / Nebenfahrzeug
von nach
- b) Zusammensetzung: Tfz-Nr. (besetzter Führerstand, vorn, Mitte, hinten) (ziehend, schiebend, allein)
Wagen (Reihenfolge)
- c) Zuggewicht t , Bremsgewicht t
Mindestbremsleistung vorhandene Bremsleistung
- d) festgestellter Bremsweg m
- e) Geschwindigkeit: zulässige km/h, tatsächliche Geschwindigkeit km/h,
- f) Achtungssignal gegeben? ja / nein, wo wie oft
Zeugen :
- g) Wurde Schnellbremsung durchgeführt? Ja / nein Magnetschienenbremse? Ja / nein
- h) Sandstreuer betätigt? Ja / nein

2. Straßenverkehrsteilnehmer:

- a) Fahrzeugart und -type
 Amtl. Kennzeichen des Kfz des Anhängers
 Fahrzeughalter
- b) Besetzung Personen
 Ladung (Art und Gewicht)
 Eigengewicht des Fahrzeugs
- c) Zustand des Fahrzeugs der Bereifung
 Führerhaus ganz / teilweise geschlossen, Fenster geöffnet / geschlossen
 Bremsbedienung
 welcher Gang eingeschaltet ?
 welche Beleuchtung eingeschaltet ?
- d) Festgestellte Bremsspur m
- e) Unfallbeteiligter bzw. Fahrer: Name:
 Anschrift
 ortskundig / ortsunkundig Sicherheitsgurt angelegt
 Verdacht auf Alkohol oder Drogen Blutuntersuchung
 körperliche Gebrechen
 sonstige Behinderungen (Ablenkung oder Behinderung durch Mitfahrer, Radio, Übermüdung, beschlagene Scheiben,
 Blendung, Ladung, sonstigen Straßenverkehr, Ohrenschützer usw.)

- f) Gefahrene Geschwindigkeit:
 geschätzt km/h, von wem?
 nach Angabe des Fahrers km/h, nach Fahrtschreiber km/h
- g) Benutzte Straßenseite: rechts / Mitte / links

3. Polizei: Unfall aufgenommen? Ja / nein, welche Stelle?

.....

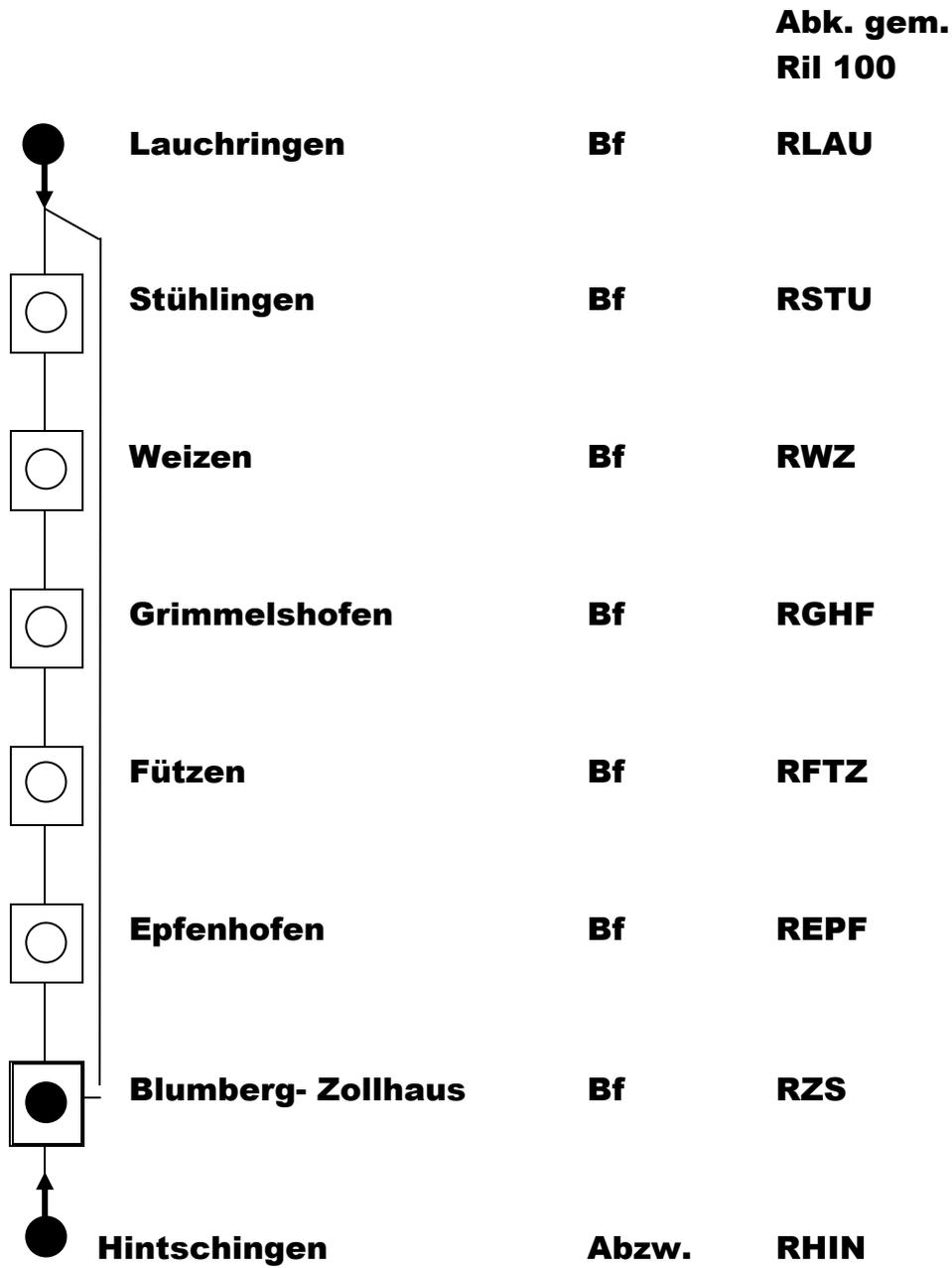
Tagebuchnummer/Aktenzeichen der Polizei.....

Aufgestellt:

....., den
 (Unterschrift, Funktion)

(bleibt frei)

Betriebliche Einteilung der Strecke 4403



- bleibt frei -

Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

a) Richtung, Stand: 09-12-2013

Bahnbetriebe Blumberg

VzG 4403-Ri

km	Höchstgeschwindigkeit (Hg)				Betriebsstelle		Besonderheiten (Gründe Hg- Begrenzung u.a.)
	Hg durch- gehendes Haupt-gleis [km/h]	ab km	Hg im abzweigenden Hauptgleis		Name	Funktion	
			Einfahrt [km/h]	Ausfahrt [km/h]			
0,000			30	30	Lauchringen (DB)	Bf (u)	
		0,255					
		30			Infrastrukturgrenze		vorh u= ausgleichende Überhöhung: 50 km/h nach Oberbauerneuerung
		1,365					
		40					Oberbau (Stoßlückengleis); Zustand
		5,575					
		50					
		6,000					
		40					
		7,310					
7,310	Halt	7,310			BÜ 7,310; Weiterfahrt wenn BÜ gesichert		keine Einschaltstrecke
	40	8,083					
		50					Oberbau: K/ KS
9,616	Halt	9,637			BÜ 9,6; Weiterfahrt wenn BÜ gesichert		starker Verkehr
	40	13,080					
		20			BÜ 13,080		schwacher Verkehr
13,080							
		40					
		13,580					
		20			BÜ 13,580		mäßiger Verkehr
13,080		13,580					
		50					Oberbau: K/ KS
		16,273					
		40					
		17,200					

km	Höchstgeschwindigkeit (Hg)				Betriebsstelle		Besonderheiten (Gründe Hg- Begrenzung u.a.)
	Hg durch- gehendes Haupt-gleis [km/h]	ab km	Hg im abzweigenden Hauptgleis		Name	Funktion	
			Einfahrt [km/h]	Ausfahrt [km/h]			
17,212	Halt				BÜ 17,212; Weiterfahrt wenn BÜ gesichert		
	40						
17,400		17,800			Bf Stühlingen	Bf (u)	
17,814	Halt				BÜ 17,814; Weiterfahrt wenn BÜ gesichert		
	40						
20,400		23,607			Bf Weizen	Bf (u)	
		5			BÜ 23,617		
		23,617					
		40					
		25,634			EÜ Wutach		
		30					
		25,800					
		40					
		27,549			BÜ 27,549		
27,760		40	40	40	Bf Grimmelshofen	Bf (u)	
		32,4			EÜ Fützen		EÜ, Oberbau, Stoßlücken
		32,6					
		40					
					33,006		

**Anlage 21
zu § 45 (1) FV- NE**

km	Höchstgeschwindigkeit (Hg)				Betriebsstelle		Besonderheiten (Gründe Hg- Begrenzung u.a.)
	Hg durch- gehendes Haupt-gleis [km/h]	ab km	Hg im abzweigenden Hauptgleis		Name	Funktion	
			Einfahrt [km/h]	Ausfahrt [km/h]			
33,454		33,920	40	40	Bf Fützen	Bf (u)	
	10	33,930			BÜ 33,920		
	50						
		36,360			BÜ 33,920		
	10						
	50						
		40,226					
40,846			40	40	40,226 Bf Epfenhofen	Bf (u)	
		41,070			EÜ Epfenhofen		
	30						
		41,388					
	40						
		43,500			EÜ Biesenbach		
	30						
		43,700					
	40						
		45,530			45,530 Esig		
	30		30				

km	Höchstgeschwindigkeit (Hg)				Betriebsstelle		Besonderheiten (Gründe Hg- Begrenzung u.a.)
	Hg durch- gehendes Haupt-gleis [km/h]	ab km	Hg im abzweigenden Hauptgleis		Name	Funktion	
			Einfahrt [km/h]	Ausfahrt [km/h]			
45,970				40	Bf Blumberg- Zollhaus	Bf	
		46,100					
	40						
		45,530					
	80						
		60,000					
	60						
		61,131			Bk Sig		
	50						
		61,430			Infrastrukturgrenze		

b) Gegenrichtung: Stand: 09.12.2013



Lage der Betriebs- stelle	Höchstgeschwindigkeit (Hg)				Betriebsstelle		Besonderheiten (Gründe Hg- Begrenzung u. a.)
	Hg durch- gehendes Haupt-gleis [km/h]	ab km	Hg im abzweigenden Hauptgleis		Name	Funktion	
			Einfahrt [km/h]	Ausfahrt [km/h]			
	50						
		61,430			Infrastrukturgrenze		
	80						
		47,710					
	60						
		46,650					
	30						
		45,885	30		Ne 1		
45,970	40				Bf Blumberg- Zollhaus	Bf	
		43,700			EÜ Biesenbach		
	30						
		45,530					
	40						
		41,388			EÜ Epfenhofen		
	30						
		41,070					
	40						
40,846		40,226	40	40	Bf Epfenhofen	Bf (u)	
	50						
		36,360			BÜ 33,920		
	10						
	50						
		33,920			BÜ 33,920		
	10						
		33,940					
33,454	40	33,920	40	40	Bf Fützen	Bf (u)	

Lage der Betriebs- stelle	Höchstgeschwindigkeit (Hg)				Betriebsstelle		Besonderheiten (Gründe Hg- Begrenzung u. a.)
	Hg durch- gehendes Haupt-gleis [km/h]	ab km	Hg im abzweigenden Hauptgleis		Name	Funktion	
			Einfahrt [km/h]	Ausfahrt [km/h]			
		32,6					
	30				EÜ Fützen		EÜ, Oberbau, Stoßlücken
		32,4					
	40						
		27,660	40	40	Bf Grimmelshofen	Bf (u)	
27,760	10				BÜ 27,549		
		27,549					
	40						
		25,800			EÜ Wutach		
	30						
		25,634					
	40				BÜ 23,617		
	5						
20,400	40				Bf Weizen	Bf (u)	
		23,607					
		17,800					
17,814	Halt				BU 17,814; Weiterfahrt wenn BU gesichert		
17,400	40				Bf Stühlingen	Bf (u)	
		17,200					
17,212	Halt				BÜ 17,212; Weiterfahrt wenn BÜ gesichert		
	40						
		16,273					
	50						Oberbau: K/ KS
		13,580					

Anlage 21 zu § 45 (1) FV- NE

Lage der Betriebs- stelle km	Höchstgeschwindigkeit (Hg)				Betriebsstelle		Besonderheiten
	Hg durch- gehendes Haupt-gleis	ab km	Hg im abzweigenden Hauptgleis		Name	Funktion	(Gründe Hg- Begrenzung u.a.)
	[km/h]		Einfahrt [km/h]	Ausfahrt [km/h]			
13,080	20	13,580			BÜ 13,580		mäßiger Verkehr
	40						
13,080	20	13,080			BU 13,080		schwacher Verkehr
	40						
9,616	Halt	13,080			BU 9,6; Weiterfahrt wenn BU gesichert		starker Verkehr Oberbau: K/ KS
	50	9,637					
		8,083					
	40						
7,310	Halt	7,310			BÜ 7,310; Weiterfahrt wenn BÜ gesichert		keine Einschaltstrecke
	40						
		0,854					Oberbau (Stoßlückengleis); Zustand
	30						
		0,255			Infrastrukturgrenze		vorh u= ausgleichende Überhöhung: 50 km/h nach Oberbauerneuerung
0,000			30	30	Lauchringen (DB)	Bf (u)	

Maßgebende Neigungsverhältnisse

Bst	Neigungen (‰)		Vorsichtig rangieren in Richtung			
	durchschnittlich	größte	Bst	max. Gefälle (o/oo)	Bst	max. Gefälle (‰)
Bf Lauchringen (DB)						
	5,4	10,9				
Bf Stühlingen			Lauchringen	10,4		
	5,5	6,8				
Bf Weizen			Stühlingen	3,2	Grimmelshofen	12,8
	9,1	10,0				
Bf Grimmelshofen			Weizen	10,0		
	8,5	10,7				
Bf Fützen			Grimmelshofen	9,2	Epfenhofen	10,0
	9,2	10,2				
Bf Epfenhofen			Fützen	10,0	Blumberg- Zollhaus	10,1
	9,4	10,8				
Bf Blumberg- Zollhaus			Epfenhofen	9,5	Hintschingen	0,2
	-2,6	-6,1				
Abzw. Hintschingen (DB)						

(bleibt frei)

Nutzlängen (m)

Betriebsstelle	Gleis			Bahnsteig
	Nr.	Richtung	Gegenrichtung	Beide Richtungen
Wutöschingen				29
Eggingen				60
Stühlingen	1	212		80
	2	309		309
Weizen	1	35* / 439	404* / 439	182 35* / 147*
	2	381		X
	3	115		X
	* Einfahrt ins teilweise besetzte Gleis			
Lausheim-Blumegg				200
Grimmelshofen	1	444	444	73
	2	561	561	73
Fützen	1	627	627	150
	2	627	627	150
	3	325		
	4	38		
	5	56		
Wutachblick				112
Epfenhofen	1	546	546	80
	2	548	548	180

noch Nutzlängen (m)

Betriebsstelle	Gleis			Bahnsteig
	Nr.	Richtung	Gegenrichtung	Beide Richtungen
Blumberg-Zollhaus	1	258	288	245
	2	292	322	132
	3	110		110
	4	115		
	5	102		
	11	187		
	12	63		
	22	152		
	32	26		
Blumberg- Ried-öschingen				110
Geisingen-Leipferdingen				80
- Aulfingen				80
- Kirchen				80
- Hausen				80

Sichern von Bahnübergängen

1 Lokführerüberwachte BÜ- Sicherungsanlagen
1.1 Allgemeines

Für die Sicherung des Schienen- und Straßenverkehrs sind als lokführerüberwachte Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart Typ **BÜP-Lz-ÜS-BÜSTRA** bzw. **BÜP-LzH-ÜS** eingebaut.

BÜP	Bauform Bahnübergangssicherungsanlage Pintsch-BAMAG
BÜSTRA	Bahnübergangssicherungsanlage mit Abhängigkeitsschaltung zur Straßensignalanlage
Lz	Lichtzeichen
vLz	Vorgeschaltete Lichtzeichen
H	Halbschranken
Üs	Überwachungssignal
Üsw	Überwachungssignalwiederholer
FS1/FS2	Einschaltschleifen
FR1/FR2	Einschalt- Achszählkontakte
K1/ K2	Einschalt- Magnetschienenkontakte
UFS/UFR/ UK	Unwirksamkeits- Schleife/- achszählkontakt/- Magnetschienenkontakt
ET	Einschalttaste für die Regeleinschaltung
AT	Ausschalttaste für die bedarfsweise Ausschaltung
ÜL	Überwachungslicht an der ET (Prüfung Einschaltung)
HET	Hilfseinschalttaste (DB 21)
Autom- HET	Automatische Hilfseinschaltung durch Schleifen
FS3/13	Ausschaltschleifen
FR3/13	Ausschaltachszählkontakt
K3	Ausschaltkontakt
UT	Unwirksamkeitstaste

Einschaltpunkte:

Alle Einschaltpunkte sind durch das Signal Bü2 signalisiert. Bei ordnungsgemäßer arbeitender Einschaltung und Sicherung des Bü wird am zugehörigen Überwachungssignal das Signal Bü 1 gegeben. Die Üs stehen sofern nicht gesondert gekennzeichnet im Bremswegabstand.

Die Höchstgeschwindigkeit in der Annäherungsstrecke zwischen Bü 2 und Bahnübergangssicherungsanlage wird signalisiert bzw. im Buchfahrplan angegeben.

Im Falle eines Netzausfalles sind die Anlagen noch einsatzbereit mit Hilfe vorhandener Batterien (75Ah/ 100 Ah).

Herbeiführung der Grundstellung:

Die Bahnübergangssicherungsanlagen sind mit einer automatischen Grundstellung ausgerüstet.

Die Grundstellerzeit beträgt für alle Bahnübergangssicherungsanlagen **350 Sekunden**.

Die Signalstellerzeit für die Überwachungssignale beträgt immer 50 % der Grundstellerzeit.

Unregelmäßigkeiten

Zeigt ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer bei Annäherung nicht das Signal Bü 1 oder muss ein Zug zwischen der Rautentafel (Signal Bü 2) und dem BÜ außerplanmäßig halten oder ist seine Geschwindigkeit in diesem Abschnitt niedriger als 20 km/h, so ist vor dem BÜ zu halten, auch wenn bei Annäherung die Straßensignale leuchten.

Planmäßige Halte in der Einschaltstrecke

Halten Züge planmäßig in der Einschaltstrecke, so ist dieses in der BÜ-Schaltung berücksichtigt. Eine Haltepunktschaltung sorgt bei längeren Aufhalten am Bahnsteig für die Ankündigung der Zeitüberschreitung an den Tf, um

- **entweder** die Ausschaltung mittels AT herbeizuführen, sofern der Zug noch weiter hält und unmittelbar vor der Abfahrt die BÜSA erneut mittels ET einzuschalten
- **oder** die Fahrt unmittelbar sofort weiter fortzusetzen.

Die Ankündigung der Zeitüberschreitung erfolgt 30 Sekunden vor Erlöschen des zugehörigen Überwachungssignals/ Überwachungssignalwiederholers durch eine gelbe Rundumleuchte oder ein Läutewerk.

Schaltmittel am Bahnübergang

Zur Ausschaltung der lokführerüberwachten Bahnübergangssicherungsanlagen sind beiderseits der Straßenfahrbahn eines Bahnüberganges Schaltmittel eingebaut, die das Belegen und das Verlassen des Bahnübergangs durch Eisenbahnfahrzeuge detektieren. Das Verlassen der Schaltmittel bewirkt die Ausschaltung der BÜ- Sicherung.

Im Falle einer „AutomHET“- Funktion dienen die Schaltmittel zum Hilfsschließen. Fahren Sie bei gestörter Regeleinschaltung als Tf bis zur AutomHET- Tafel vor und warten Sie die Sicherung des BÜ ab.

Die Schaltmittel sind immer beidseitig frei zufahren, um die Ausschaltung zu bewirken. Das heißt, sobald in Fahrtrichtung die erste Schleife/ der erste Kontakt befahren wurde, muss der Zug/ die Rangierfahrt die Fahrt über den BÜ fortsetzen, um auch die gegenüber liegenden Schleife/ Kontakte frei zufahren. Ein nur einseitiges Befahren und wieder Freifahren führt zu einer Störung.

Außerdem sollen diese Schleifen bei Belegen des BÜ durch ein Schienenfahrzeug eine Ausschaltung verhindern.

ET/ AT (ÜL) Handeinschaltung

Eine Einschaltung der Bahnübergangssicherungsanlagen mittels ET-Taste hat gleis- und richtungsbezogen zu erfolgen. Die Einschaltung mit ET ist der zugbewirkten Einschaltung gleichzusetzen. Bei der Einschaltung mit ET wird das Überwachungssignal für den unmittelbar folgenden BÜ um 20 Sekunden verzögert freigegeben. Mit der Freigabe des Überwachungssignals leuchtet die ÜL an der betreffenden ET.

Sobald bei einer Handausschaltung der BÜ-Sicherungsanlage die AT länger als 0,5 Sekunden betätigt wird, wird mit dem Loslassen der Taste die gleisbezogene Einschaltung zurückgenommen.

Störungen

Störungen sind dem Zugsleiter zu melden. Dieser muß sie im Arbeits- und Störungsbuch dokumentieren.

Unwirksamkeitstaste

Die Bedienung der UT wird nur im Rahmen einer Betra oder einer Fplo für Sperrfahrten oder Arbeitszüge legitimiert.

1.2 Örtliche Besonderheiten, BÜSA bedienen

Die örtlichen Besonderheiten sind der Übersicht halber in der nachfolgenden Liste dargestellt.

Dunkel hinterlegt sind die Schalteinrichtungen am Bahnübergang, nicht geschummert sind die Einrichtungen an der übrigen Einschaltstrecke und Abhängigkeiten zwischen den Anlagen.

Lesen Sie die Übersicht links der grauen Schummerung von oben nach unten, rechts der Schummerung von unten nach oben.

In der Spalte ist das Vorhandensein eines Elements mit „/“ dargestellt, eine Ziffer verweist auf nach der Liste gegebene Kommentare.

Sofern durch die Einschaltung der Einschaltkontakt der folgenden BÜSA wirksam geschaltet wird, ist dieses durch ein „!“ angegeben.

Werden zwei BÜSA am gleichen Einschaltpunkt eingeschaltet, ist dieses anhand zweier vereinigter Zellen in der Liste erkennbar.

Das Vorhandensein einer Haltepunktschaltung wird in der Spalte „HPS“ dargestellt.

Bei Vorhandensein der Automatik- HET- Funktion ist dieses durch das Kürzel „Auto“ in der HET- Spalte dargestellt.

Eine BÜ- BÜ- Abhängigkeit ist an der schwarzen Einrahmung der km-Angaben erkennbar. Bei BÜSA mit Grundsteller ist die km- Angabe unterstrichen.

BÜSA bedienen:

Richtung								BÜSA km	Gegenrichtung							
UT	BÜ 2	ET	ET/ AT	HPS	Üsw 1	RS	HE T		HET	RS	Üsw 2	HPS	ET/ AT	ET	BÜ 2	UT
	/							<u>5,230</u>			/	/	!			
	!		/	/				<u>6,189</u>								
	*1	/						<u>7,310</u>					/		*1	
	/						Aut o	<u>20,191</u>	Aut o					/	*2	
*3	/						Aut o	<u>21,965</u>	Aut o						/	*3
	/							<u>47,320</u>							/	
	!							<u>47,820</u>							!	
	!							<u>48,310</u>							!	
	!							<u>48,870</u>							/	
	!							<u>49,826</u>							!	
	!		/	/	/			<u>50,450</u>							/	
	/							<u>56,270</u>			/	/	/			
	/							<u>56,470</u>			/	/	/		!!	
			/	/				<u>56,990</u>							/	
	/		/	/				<u>59,775</u>							/	

- *1 Zughalt im Fahrplan ständig vorgeschrieben !
- *2 Am Bahnsteiganfang Bf Weizen
- *3 Schließung DB 21
- *4 Einschaltung am Einschaltpunkt des davorliegenden BÜ
- !! Wirksamkeit der beiden folgenden BÜSA

2 Wärterbediente BÜ- Sicherungsanlagen

2.1 Allgemeines

Die einzige wärterbediente BÜ- Sicherungsanlage befindet sich im Bahnhof Blumberg.

Die BÜ- Sicherungsanlage wird vom Diensthabenden Mitarbeiter im Betriebsdienst des Bf Blumberg bedient. Er muß mindestens als Schrankenwärter ausgebildet, geprüft und qualifiziert sein.

2.2 Allgemeines und Bedienungsanweisung

Vgl. Bahnhofsbuch Blumberg

3 Sicherung durch Posten

3.1 Regelfall

Die nachstehenden Bahnübergänge sind regelmäßig durch Posten (Zugpersonal) zu sichern:

Km	Straße, Gemeinde	
9,616	L 158, Eggingen	•
17,212	L 169, Stühlingen	•
17,814	Gemeindestraße, Stühlingen	
33,920	Gemeindeweg, Fützen, nur bei Rangierarbeiten	•

3.2 Störfall

Im Falle längerfristig gestörter BÜ- Sicherungsanlagen sind die technisch gesicherten Bahnübergänge durch Bahnübergangsposten (BüP) bzw. Hilfsposten (HiP) gemäß nachstehender Anzahl zu sichern:

BÜSA km	Straße	BüP	HiP
5,230		1	1
6,189		1	1
7,310		1	0
20,191		1	0
21,965	B 314	1	0
45,870	B 31	1	1
47,320	Gemeindeweg	1	0
47,820	Gemeindeweg	1	0
48,870	Gemeindeweg	1	0
49,826	Gemeindeweg	1	0
50,450	Kreisstraße	1	0
56,270		1	0
56,470		1	0
56,990		1	0
59,775		1	0

Bahnhofsbuch Stühlingen

a) Aufgabe und Einrichtungen

Der Bf Stühlingen erstreckt sich zwischen der Trapeztafel in km 17,200 bis zur Trapeztafel in km 17,830.

Weiche 6 verzweigt in ein Schutzgleis, Weiche 11 verzweigt in ein 309 m langes Abstellgleis.

Die Gleisanlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Zugschlussstellen sind für

- Einfahrten die jeweilige Trapeztafel aus Richtung Lauchringen oder Weizen,
- Ausfahrten die jeweilige Trapeztafel der Gegenrichtung..

Zu § 3 (15) Zuglaufmeldestelle

Bei der Anwendung des Zugleitverfahrens ist der Bf Stühlingen unbesetzte Zuglaufmeldestelle: Züge müssen Zuglaufmeldungen abgeben (vgl. SbV zu § 10 (4), (5)).

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über GSM mit dem Zugleiter.

Zu § 6(1)/ Betrieb nach § 12 (1) FV- NE

Anlage 7 Führung des Meldebuchs für den Zugleiter

Bei Einführung des Betriebs nach § 12 (1) FV- NE und Streckentrennung im Bf Stühlingen

- Vermerkt der Zugleiter in der Mitte der Spalte 7a dieses durch einen roten senkrechten Strich und
- eine rote waagerechte Linie in der ersten Zeile im Modus des Betriebs nach § 12 (1). Hierdurch wird der für den Zugleiter nicht mehr klar definierte Belegungszustand der Strecke dargestellt.

Bei Aufhebung des Betriebs nach § 12 (1) muß zunächst eine Rückmeldung vom Fdl ESTW Waldshut eingegangen sein. Dann darf der zuvor eingetragene rote waagerechte Strich durch eine grüne Wellenlinie freigezeichnet werden.

Alsdann darf nach Eingang der Fahrwegsicherungsmeldung (Weichen in Rechtslage) der rote Strich in Mitte der Spalte 7a beendet werden.

Zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren

Wenn im Streckenabschnitt Lauchringen – Stühlingen vom Zugleitverfahren abgesehen wird, sind die Weichen 6 und 11 jeweils in Linkslage zu verschließen.

Nach Verschluss der Weichen 6 und 11 in Linkslage durch den Zugführer oder einen beauftragten Betriebsbeamten meldet der Zugleiter dem özF Waldshut fernmündlich:



„Flankenschutz in Bf Stühlingen eingestellt, Zugleitbetrieb aufgehoben, Betriebsverfahren zwischen Lauchringen und Stühlingen nach § 12 (1) FV- NE ab _____ Uhr.“

Soll der Zugleitbetrieb wieder eingeführt werden, benötigt der Zugleiter zuvor eine Rückmeldung vom Fdl Waldshut.

Bei Einführung des Zugleitbetriebs heißt der Wortlaut:

„Zugleitbetrieb zwischen Lauchringen und Stühlingen um _____ Uhr eingeführt“.

Zu § 14 (1) Prüfung des Fahrweges

Der Zugführer/ Mitarbeiter im Betriebsdienst prüft den Fahrweg durch Augenschein innerhalb der Bahnhofsgrenzen.

Der Zf gibt vor der Zulassung bzw. Aufhebung des Betriebs nach § 12 (1) eine Fahrwegsicherungsmeldung an den Zlr ab.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Sämtliche Weichen im Bf Stühlingen sind ortsbediente Handweichen, sie sind in Grundstellung im geraden Strang verschlossen. Die Schlüssel aller Weichen befinden sich in einem Schlüsselwerk in Höhe B- km 17,600.

Das Schlüsselwerk kann mit dem Zugführerschlüssel freigeschlossen werden.

Der Zugführerschlüssel bzw. die Schlüssel, welche den Flankenschutz der Streckentrennung im Bf Stühlingen verschließen, werden am jeweiligen Schlüsselbrett des Zugleiters durch den Zugleiter überwacht.

Zu § 20 (2) Zugkreuzungen

Zugkreuzungen sind nicht zugelassen.

Zu § 54 (2) Bedienen der Weichen und Gleissperren

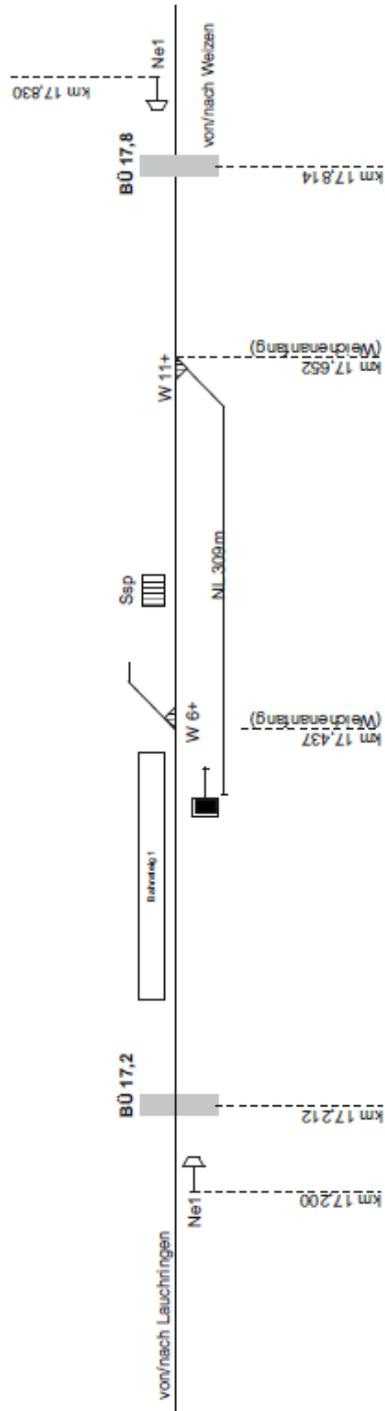
Der Zugführer ist für den ordnungsgemäßen Verschluss der Fahrwegelemente verantwortlich.

Zu § 59 (1) Rangieren auf Hauptgleisen

Vor dem Rangieren im Bf Stühlingen ist die Zustimmung des Zlr einzuholen.

Ohne mündliche Zustimmung darf nicht über die Signale Ne 1 hinaus rangiert werden.

Bfu. Stühlingen
 km 17,404



Bahnhofsbuch Weizen

a) Aufgabe und Einrichtungen

Der Bf Weizen erstreckt sich zwischen der Trapeztafel in km 19,469 bis zur Trapeztafel in km 20,980.

Der Bahnhof verfügt über das durchgehende Hauptgleis 1, das Umfahrgleis 2 und das Abstellgleis 3.

Die Gleisanlagen sind in der Lageskizze dargestellt.
In Gleis 1 befindet sich ein Wasserkran.

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Zugschlussstellen sind für

- Einfahrten das jeweilige Signal Ra 10 aus Richtung Stühlingen und das Signal Ne 1 aus Richtung Grimmelshofen,
- Ausfahrten die jeweilige Trapeztafel der Gegenrichtung.

Zu § 3 (15) Zuglaufmeldestelle

Bei der Anwendung des Zugleitverfahrens ist der Bf Weizen unbesetzte Zuglaufmeldestelle: Züge müssen Zuglaufmeldungen abgeben (vgl. SbV zu § 10 (4), (5)).

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über GSM mit dem Zugleiter.

Zu § 7 (5) Sicherung der Reisenden

Während der Rangierfahrten im Bf Weizen sind die Reisenden bei Annäherung einer Fahrt an den Bahnsteig durch Achtungspfeiff zu warnen. •

Zu § 14 (1) Prüfung des Fahrweges

Der Zugführer/ Mitarbeiter im Betriebsdienst prüft den Fahrweg durch Augenschein innerhalb der Bahnhofsgrenzen.

Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis:

Der zweite einfahrende Zug muß einen Halt vor dem Signal Ne 1 durch Fahrplan oder Befehl vorgeschrieben bekommen. Zwischen dem Signal Ne 1 und Signal Ne 5 muß der Einfahrweg frei sein.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Sämtliche Weichen im Bf Weizen sind ortsbediente Handweichen, sie sind in Grundstellung verschlossen. Die Schlüssel aller Weichen befinden sich in einem Schlüsselwerk im Stationsgebäude (Verkaufsraum).

Das Schlüsselwerk kann mit dem Zugführerschlüssel freigeschlossen werden.

Zu § 17 (1) Einfahrt ohne Einfahrsignal

Allen Zügen ist vorsichtige Einfahrt („vE“) in den Bf Weizen vorzuschreiben.

Ein zweiter einfahrender Zug erhält durch den Fahrplan oder durch Befehl 11 den Halt an der Trapeztafel vorgeschrieben.

Der Zugführer des ersteingefahrenen Zuges erteilt dem Zugführer durch das Signal Zp 11 (bzw. fernmündlich) die Zustimmung zur Einfahrt.

Zu § 17 (2) Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrten sind nicht zugelassen.

Zu § 20 (2) Zugkreuzungen

Zugkreuzungen sind nicht zugelassen.

Zu § 54 (2) Bedienen der Weichen und Gleissperren

Der Zugführer bzw. Triebfahrzeugführer (bei alleinigen Rangierfahrten) ist für den ordnungsgemäßen Verschluss der Fahrwegelemente verantwortlich.

Zu § 55 (1) Befahren von Bahnübergängen

- c) Rangierfahrten über den BÜ in km 20,191 („STO“) haben die BÜ-Sicherungsanlage durch Befahren der Autom- HET einzuschalten. Der BÜ muß von einer umsetzenden Rangierfahrt in einer Richtung geräumt werden und anschließend erneut eingeschaltet und freigefahren werden.

Zu § 58 (2) Festlegen von Fahrzeugen

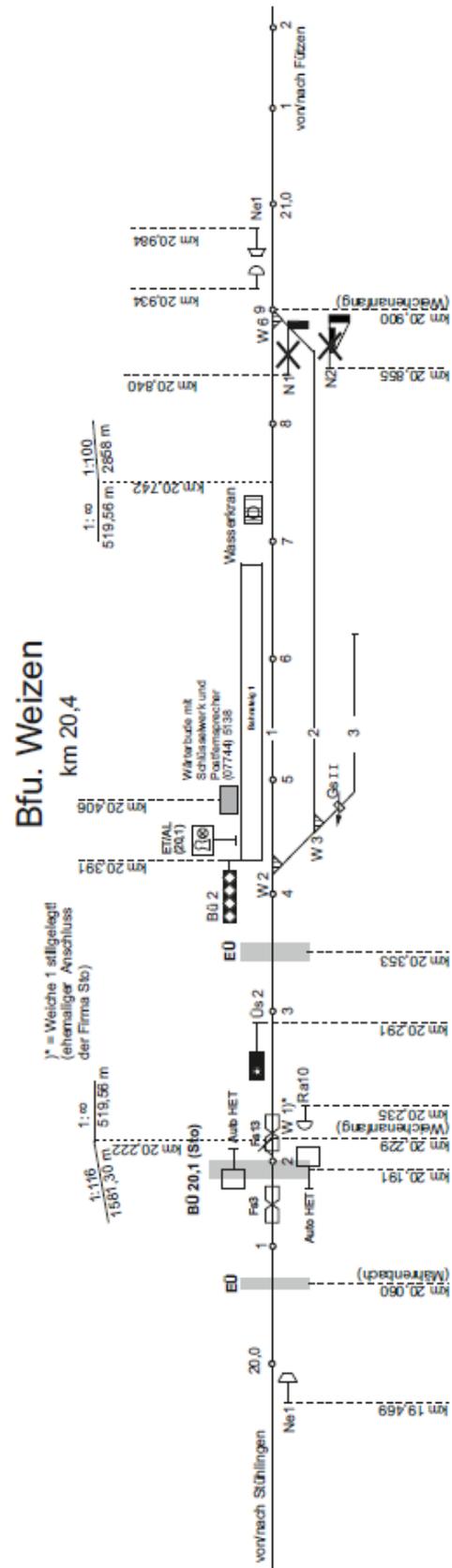
Abgestellte Fahrzeuge müssen auf der Talseite durch Hemmschuhe gesichert werden. Talseite: Richtung Stühlingen.



Zu § 59 (1) Rangieren auf Hauptgleisen

Vor dem Rangieren im Bf Weizen ist die Zustimmung des Zlr einzuholen.

Ohne mündliche Zustimmung darf nicht über die Signale Ne 1 hinaus rangiert werden.



Bahnhofsbuch Grimmelshofen

a) Aufgabe und Einrichtungen

Der Bf Grimmelshofen erstreckt sich zwischen den Einfahrsignalen A in B- km 27,145 und F in B- km 28,431.

Einrichtungen für den Personenverkehr:

1 Seitenbahnsteig (Gleis 1).

Die Länge des Bahnsteigs ergibt sich aus Anlage 24.

Bahnübergänge:

In B-km 27,549 befindet sich ein nicht technisch gesicherter BÜ.

Die Bahnanlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur EBO

Zu § 14 (4) Signale und Weichen

Nr. 2

Der Bf Grimmelshofen ist an der Regelung der Zugfolge über die Dauer eines Zwischenzustandes nicht beteiligt.

c) Zusätzliche Anordnungen zur ESO/ Signalbuch

Zu Ab 5 Ungültige Signale

Hauptsignale sind im Rahmen eines Zwischenzustandes ungültig und entsprechend gekennzeichnet.

d) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

entfällt.

Der Bahnhof darf nur durch Sperrfahrten bedient werden.

Zu § 3 (15) Zuglaufmeldestelle

Bei der Anwendung des Zugleitverfahrens ist der Bf Grimmelshofen unbesetzte Zuglaufstelle: Züge beider Fahrtrichtungen müssen auf Anordnung Zuglaufmeldungen abgeben (vgl. SbV zu § 10 (4), (5)).

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über GSM zwischen Zugführer und Zugleiter.

Zu § 14 (1) Prüfung des Fahrweges

Der Zugführer/ Mitarbeiter im Betriebsdienst prüft den Fahrweg durch Augenschein innerhalb der Bahnhofsgrenzen.

Der Zugführer bedient nach Zustimmung des Zugleiters die Fahrweegelemente. Der Zf gibt nach Ende der Rangierarbeiten eine Fahrwegsicherungsmeldung für Fahrten durch Gleis 1 an den Zlr ab.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Schlüssel zum Stellwerksraum:

Ausgabe an berechtigte Personale gegen Unterschrift.

Weichenschlüssel:

Signalabhängigkeit

Mit dem Befehlsschlüssel wird die Hebelbank aufgeschlossen.

Zu § 20 (2) Zugkreuzungen

Zugkreuzungen sind nicht zugelassen.

Zu § 54 (2) Bedienen der Weichen und Gleissperren

Der Zugführer ist für den ordnungsgemäßen Verschluss der Fahrweegelemente verantwortlich.

Zu § 55 (1) Befahren von Übergängen

- c) Bei Rangierarbeiten ist der Bahnübergang in B- km 27,549 durch Posten zu sichern.

Zu § 58 (2) Festlegen von Fahrzeugen

Im Bahnhof Grimmelshofen abgestellte Fahrzeuge müssen gegen unbeabsichtigtes Ablaufen gesichert werden. Talseite: Weizen.



Zu § 59 (1) Rangieren auf Hauptgleisen

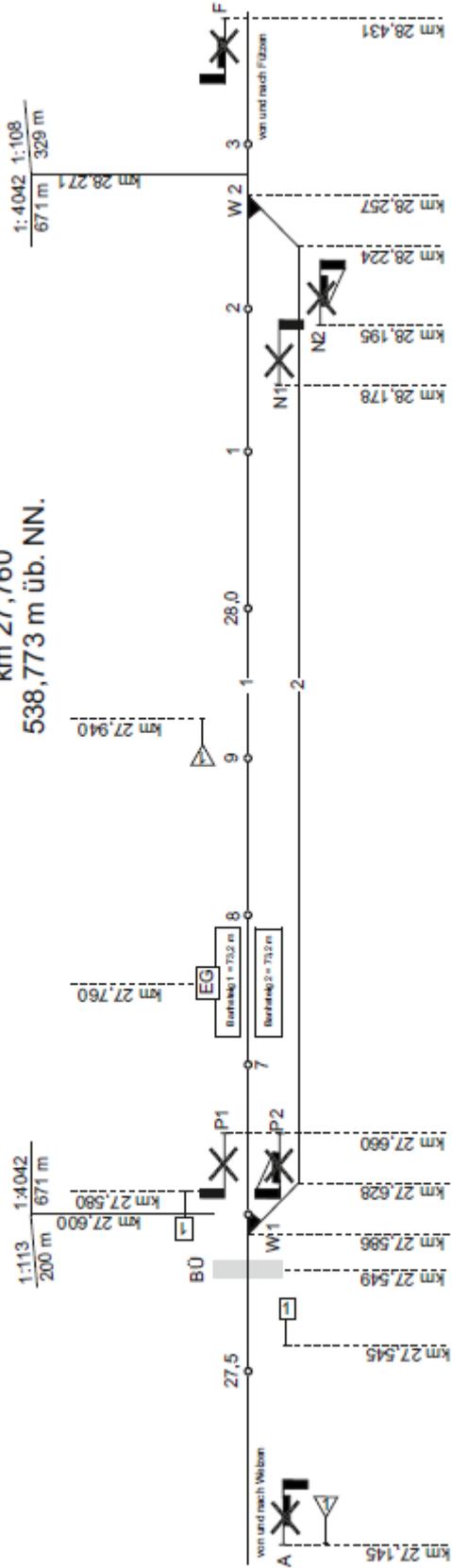
Vor dem Rangieren im Bf Grimmelshofen ist die Zustimmung des Zlr einzuholen.

d) Zusätzliche Anordnungen zur Sig- VB- NE

- Zu § 8** Der Zugführer ist Wärter für das Stellwerk des Bf Grimmelshofen. Dieses gilt für die Dauer des betrieblichen/ baulichen Zwischenzustands.

Bfu. Grimmelshofen

km 27,760
 538,773 m üB. NN.



Bahnhofsbuch Fützen

a) Aufgabe und Einrichtungen

Der Bf Fützen erstreckt sich zwischen den Einfahrtsignalen A in B- km 33,009 und F in B- km 34,185.

Einrichtungen für den Personenverkehr:

1 Seitenbahnsteig (Gleis 1), 1 Zwischenbahnsteig (Gleis 2).
Die Länge der Bahnsteige ergibt sich aus Anlage 24.

Einrichtungen für den Güterverkehr:

Kopf- und Seitenrampe an Gleis 5/ 3.
Kohlekran am Gleis 4.

2 Lokschuppen am Gleisende jeweils 3 und 4.

Bahnübergänge:

In B-km 33,920 befindet sich ein nicht technisch gesicherter BÜ.

Die Bahnanlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur EBO

Zu § 14 (4) Signale und Weichen
Nr. 2

Der Bf Fützen ist an der Regelung der Zugfolge über die Dauer eines Zwischenzustandes nicht beteiligt.

Die Einfahrtsignale dürfen einen Fahrtbegriff zeigen, wenn ein Zug der Gegenrichtung ausfährt.

c) Zusätzliche Anordnungen zur ESO/ Signalbuch

Zu Ab 5 Ungültige Signale

Die Ausfahrtsignale N1, N2, P1, P2 sind im Rahmen eines Zwischenzustandes ungültig und entsprechend gekennzeichnet.

d) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 2(6) Uhrzeitvergleich

Bei Dienstbeginn ist die Uhrzeit mit dem Zugleiter Blumberg zu vergleichen.

Die Uhrzeit soll durch eine Funkuhr ermittelt werden.

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Zugschlussstellen sind für

- Einfahrten das jeweilige Grenzzeichen der Weichen 1 und 8;
- Ausfahrten das Signal Ra 10 jeder Richtung..

Zu § 3 (15) Zuglaufmeldestelle

Bei der Anwendung des Zugleitverfahrens ist der Bf Fützen unbesetzte Zuglaufmeldestelle: Züge beider Fahrrichtungen müssen Zuglaufmeldungen abgeben (vgl. SbV zu § 10 (4), (5)). Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über Fernsprecher im Stellwerksgebäude zwischen Zugführer und Zugleiter.

Zu § 14 (1) Prüfung des Fahrweges

Der Zugführer/ Mitarbeiter im Betriebsdienst prüft den Fahrweg durch Augenschein innerhalb der Bahnhofsgrenzen. Der Zugführer stellt auf Weisung des Zugleiters die richtige Fahrstraße ein. Der Zf gibt vor der Zulassung bzw. Aufhebung des Betriebs nach § 12 (1) eine Fahrwegsicherungsmeldung an den Zlr ab.

Zu § 15 (6) Signalabhängigkeit

Die handbediente Weiche 3 und die dazugehörige Gleissperre I sind über eine Mehrfachschlüsselsperre und ein Hebelbankschloß in Signalabhängigkeit.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Schlüssel zum Stellwerksraum:

Ausgabe an berechnigte Personale gegen Unterschrift.

Weichenschlüssel:

Signalabhängigkeit

Hebelbank:

Mit dem Befehlsschlossschlüssel wird die Bedienung der Hauptsignale freigeschlossen.

Zu § 20 (2) Zugkreuzungen

Zugkreuzungen sind nicht zugelassen.

Zu § 54 (2) Bedienen der Weichen und Gleissperren

Der Zugführer ist für den ordnungsgemäßen Verschluß der Fahrwegelemente verantwortlich.

Zu § 55 (1) Befahren von Übergängen

- c) Bei Rangierarbeiten ist der Bahnübergang in B- km 33,920 durch Posten zu sichern.

Zu § 58 (2) Festlegen von Fahrzeugen

Im Bahnhof Fützen abgestellte Fahrzeuge müssen gegen unbeabsichtigtes Ablaufen gesichert werden. Talseite: Grimmelshofen.



Zu § 59 (1) Rangieren auf Hauptgleisen

Vor dem Rangieren im Bf Fützen ist die Zustimmung des Zlr einzuholen. •
Ohne mündliche Zustimmung des Zlr darf nicht über die
Signale Ra 10 hinaus rangiert werden.

e) Zusätzliche Anordnungen zur Sig- VB- NE

Zu § 8 Der Zugführer ist Wärter für das Stellwerk des Bf Fützen.
Dieses gilt für die Dauer des betrieblichen/ baulichen Zwischenzustands
mit ungültigen Ausfahrtsignalen.

Für Zugfahrten bedient der Zugführer das Stellwerk auf Weisung des
Zugleiters.

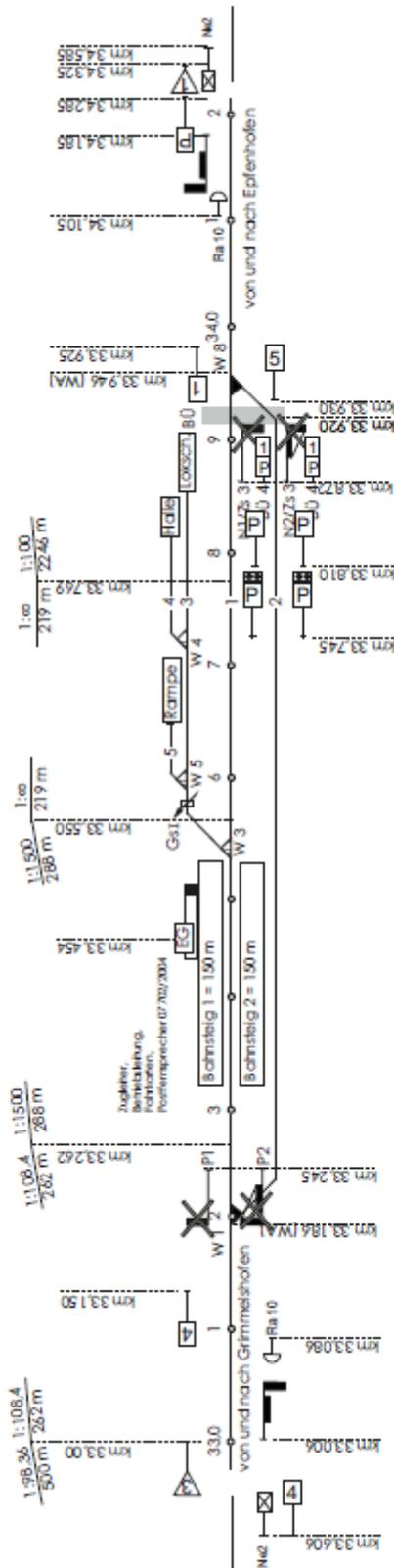
Unabhängig davon, ob ein Zug aus- oder einfährt, werden nur die
Fahrstraßen a_1 oder f_1 eingestellt.

Der Zugführer stellt nach Ankunft seines Zuges das Einfahrtsignal für
seine Fahrt auf Zughalt und löst die dazugehörige Fahrstraße auf.

Auf Weisung des Zugleiters stellt der Zugführer die Fahrstraße für die
nächste verkehrende Zugfolge ein und stellt das dazugehörige
Einfahrtsignal auf Fahrt.

Erst danach darf eine Fahranfrage gestellt werden.

Bf. Fützen
km 33,454
587,126 m üb. NN.



(bleibt frei)

Bahnhofsbuch Epfenhofen

Bahnhofsbuch Epfenhofen

a) Aufgabe und Einrichtungen

Der Bf Epfenhofen erstreckt sich zwischen den Einfahrsignalen A in B- km 40,226 und F in B- km 41,363.

Einrichtungen für den Personenverkehr:
1 Seitenbahnsteig (Gleis 1), 1 Zwischenbahnsteig an Gleis 2.
Die Länge der Bahnsteige ergibt sich aus Anlage 24.

Die Bahnanlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur EBO

Zu § 14 (4) Signale und Weichen Nr. 2

Der Bf Epfenhofen ist an der Regelung der Zugfolge über die Dauer eines Zwischenzustandes nicht beteiligt.

c) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 3 (15) Zuglaufmeldestelle

Bei der Anwendung des Zugleitverfahrens ist der Bf Epfenhofen unbesetzte Zuglaufstelle: Züge beider Fahrtrichtungen müssen auf Anordnung Zuglaufmeldungen abgeben (vgl. SbV zu § 10 (4), (5)). Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über GSM zwischen Zugführer und Zugleiter.

Zu § 14 (1) Prüfung des Fahrweges

Entfällt.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Schlüssel zum Stellwerksraum:

Ausgabe an berechnigte Personale gegen Unterschrift.

Zu § 20 (2) Zugkreuzungen

Zugkreuzungen sind nicht zugelassen.

Zu 4. Rangierdienst

Abschnitt Das Rangieren und Abstellen von Fahrzeugen ist im Bahnhof Epfenhofen nicht erlaubt.



d) Zusätzliche Anordnungen zur Sig- VB- NE

Zu § 8 Die Bedienung der Signalanlagen darf nur im Rahmen einer Betra erfolgen.

(bleibt frei)

Bahnhofsbuch Blumberg- Zollhaus

a) Aufgabe und Einrichtungen

Der Bf Blumberg- Zollhaus erstreckt sich zwischen dem Einfahrsignal A in B- km 45,350 und der Trapeztafel in B- km 46,610.

Einrichtungen für den Personenverkehr:

1 Seitenbahnsteig (Gleis 1), 1 Zwischenbahnsteig (Gleis 2),
1 Seitenbahnsteig (Gleis 3).

Die Länge der Bahnsteige ergibt sich aus Anlage 24.

Einrichtungen für den Güterverkehr:

Ladestraße an Gleis 5.

Bahnübergänge:

In B-km 45,870 befindet sich ein technisch gesicherter BÜ
(Lichtzeichen, Vollschraken).

Die Bahnanlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

d) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 2(6) Uhrzeitvergleich

Bei Dienstbeginn ist die Uhrzeit mit dem Fahrdienstleiter ESTW Tuttlingen zu vergleichen.

Die Uhrzeit soll durch eine Funkuhr ermittelt werden.

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Dienstbuch:

Die Dienstübergabe zwischen Zugführern/ Zugleitern/ Wärtern erfolgt immer im Dienstraum des Bf Blumberg- Zollhaus.

Hierzu beginnt/ endet der Dienst spätestens/ frühestens in Bf Blumberg- Zollhaus.

Die Übergabe wie gleichermaßen Aufnahme und Beendigung des Dienstes ist im Dienstbuch zu dokumentieren. Das Dienstbuch liegt im Dienstraum des Bf Blumberg- Zollhaus dauerhaft zur Einsicht aus.

Im Dienstbuch vermerkt der zuvor Dienst habende Zugführer/ Zugleiter/ Wärter den fahrdienstlichen Zustand (Räumungsmeldung) der Strecke wie:

- Freisein der Streckengleise wie der Durchfahrgleise in den Bahnhöfen,
- die Grundstellung der Fahrweegelemente,
- ggf. Besonderheiten (Unregelmäßigkeiten, besetzte Gleise, Hinweise auf das Auftragsbuch und auf das Störungsbuch etc.),
- die Einführung/ Aufhebung des Zugleitbetriebes sowie
- die Übergabe (bzw. Aufnahme/ Beendigung) des Dienstes.

Für die Kriterien der Räumungsprüfung und das Betriebsregime ist in der ersten Zeile einer neuen Doppelseite ein Übertrag zu führen.

Der übernehmende Zugführer/ Zugleiter/ Wärter vermerkt die Kenntnisnahme der Informationen des übergebenden Mitarbeiters und die Übernahme des Dienstes mit seiner Unterschrift.

Auftragsbuch

Im Bahnhof Blumberg- Zollhaus liegt ein zentrales Auftragsbuch aus, um individuell an Mitarbeiter im Betriebsdienst Aufträge ausgeben zu können.

Als Mitarbeiter, welcher den Dienst antritt, müssen Sie sich im Dienst- und Auftragsbuch informieren.

Übergabe von Ausrüstungsgegenständen und Dokumenten

Es werden folgende Gegenstände je Zug übergeben:

- 1 Zugführerschlüssel;
- 1 Schlüssel zu den Diensträumen der Betriebsstellen;
- 1 GSM- Gerät
- Funkgeräte nach Bedarf.

Der betriebstäglich erste verkehrende Zug übernimmt nach Bedarf den Schlüssel für das Befehlsschloss der Hebelbank des mechanischen Stellwerks in Fützen, ggf. Grimmelshofen,

Der betriebstäglich letzte verkehrende Zug übergibt die Schlüssel wieder in Blumberg an den Zugleiter.

Nach Bedarf werden übergeben:

- Fahrplanunterlagen,
- Befehle,
- Betriebliche Anordnungen.

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Zugschlussstellen sind für

- Einfahrten das jeweilige Grenzzeichen der Weichen 1 und 11;
- Ausfahrten das Signal Ra 10 jeder Richtung..

Zu § 3 (15) Zuglaufmeldestelle

Bei der Anwendung des Zugleitverfahrens ist der Bf Blumberg- Zollhaus besetzte Zuglaufmeldestelle für die Züge aus/ in Richtung Fützen. Züge beider Fahrtrichtungen müssen Zuglaufmeldungen abgeben (vgl. SbV zu § 10 (4), (5)).

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt mündlich im Stellwerksgebäude zwischen Zugführer und Zugleiter.

Bei eingeführtem Zugmeldeverfahren zwischen den Fdl Blumberg-Zollhaus und Fdl ESTW Tuttlingen erfolgt die fahrdienstliche Verständigung über Festnetz.

Zu § 7 (5) Sicherung der Reisenden

- Bei Zugfahrten mit Fahrgastwechsel an Gleis 2 sorgt der Zugleiter für die Sicherung der Reisenden.
- Das Zugpersonal eines in Gleis 1 abfahrbereiten Zuges sorgt für die Reisendensicherung zum Nachbargleis 3 hin.

Zu § 14 (1) Prüfung des Fahrweges

Der Zugleiter prüft den Fahrweg innerhalb der Bahnhofsgrenzen. Er hat sich ggf. vom Zugführer eines aus Richtung Hintschingen einfahrenden Zuges eine Zugvollständigkeitsmeldung geben zu lassen.

Strecke Blumberg- Zollhaus – Hintschingen:

Der Zugleiter gibt vor der Zulassung bzw. Aufhebung des Betriebs nach § 12 (1) eine Fahrwegsicherungsmeldung an den Fdl ESTW Tuttlingen ab.

Zu § 15 (6) Handverschluß

Die handbedienten Weichen 10, 11, 12, 20, 21, 22 und Gleissperre I sind über eine Mehrfachschlüsselsperre in Grundstellung verschlossen.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Schlüssel zum Stellwerksraum:

Ausgabe an berechtigte Personale gegen Unterschrift.

Weichenschlüssel:

Mit dem Schlüssel „RZ“ (Ringzug) wird die Mehrfachschlüsselsperre aufgeschlossen.

Der Schlüssel wird auf einem gesonderten Schlüsselbrett aufbewahrt, welches der Zugleiter überwacht. ●
●

Zu § 17 (2) Gleichzeitige Einfahrten

Gleichzeitige Einfahrten sind zugelassen in Gleis 1/ 2 und Gleis 3.

Zu § 18 (1) Dienst der Schrankenwärter

Der Zugleiter ist Schrankenwärter für alle Zug- und Rangierfahrten. Der Zugleiter wird über Zugfahrten aus dem Bildfahrplan bzw. über das Verkehren von Sonderzügen durch Fahrplananordnungen informiert.

Für Rangierfahrten bedient der Zugleiter die BÜ- Sicherungsanlage, bevor eine Rangiervereinbarung zwischen Triebfahrzeugführer und Zugleiter getätigt wurde.

Die Bedienungsanweisung der BÜ- Sicherungsanlage liegt im Stellwerk aus.

Zu § 20 (2) Zugkreuzungen

Zugkreuzungen sind zugelassen:

Gleise 1 und 2 für Zugkreuzungen in/ aus Richtung Fützen.

Zu § 54 (2) Bedienen der Weichen und Gleissperren

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Wärter für den ordnungsgemäßen Verschluss der Fahrweegelemente verantwortlich. ●
●

Zu § 55 (1) Befahren von Übergängen

c) Bei Rangierarbeiten ist der Bahnübergang in B- km 45,870 zu sichern.

Zu § 58 (2) Festlegen von Fahrzeugen

Abgestellte Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigtes Ablaufen auf beiden Seiten durch Hemmschuhe zu sichern. ●
●
●

Talseite: Hintschingen. ●

Zu § 59 (1) Rangieren auf Hauptgleisen

Vor dem Rangieren im Bf Blumberg- Zollhaus ist die Zustimmung des Zlr einzuholen. ●

Ohne mündliche Zustimmung des Zlr darf nicht über die Signale Ra 10 hinaus rangiert werden. ●
●

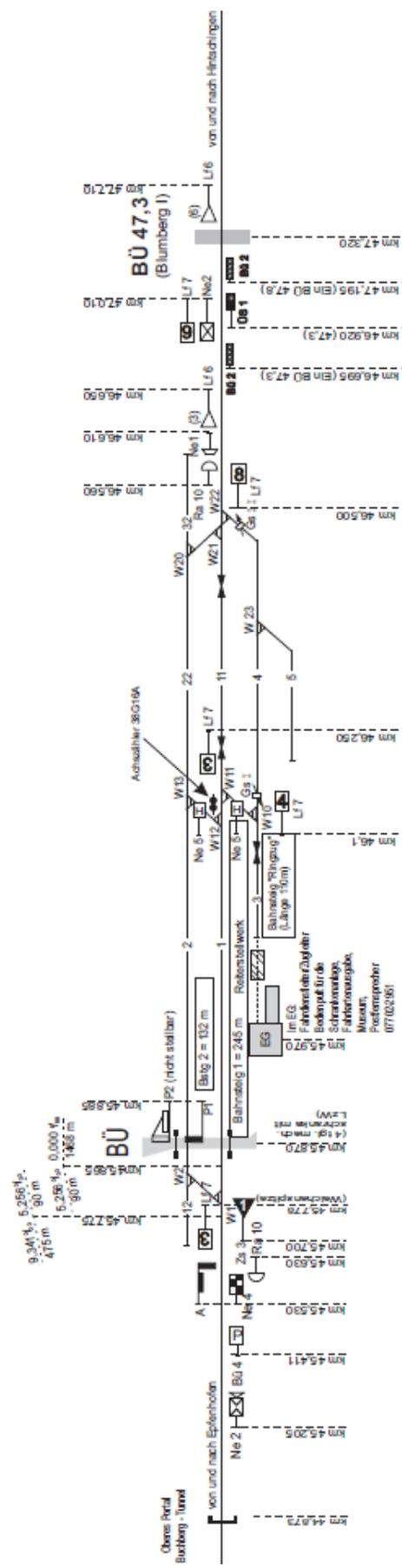
Für Rangierarbeiten, die Gleis 11 und 3 berühren, gilt das Verfahren gemäß § 12 (1) im Stammteil der SbV.

d) **Zusätzliche Anordnungen zur Sig- VB- NE**

Zu § 8 Der Zugleiter ist Wärter für das Stellwerk des Bf Blumberg- Zollhaus.

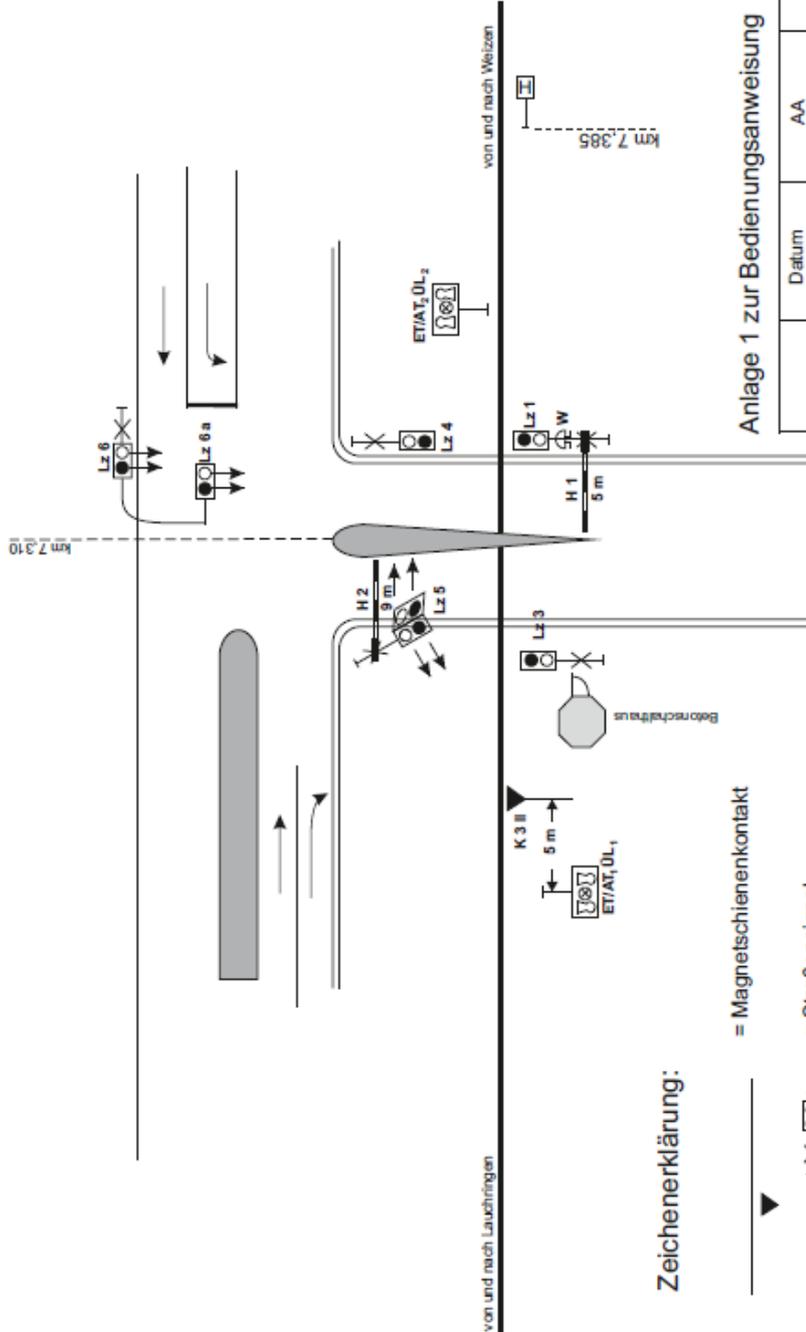
Für Zugfahrten bedient der Zugleiter das Stellwerk.

Bf u Blumberg-Zollhaus
 km 45,970
 702,210 m üB. NN.



(bleibt frei)

LZ-Lo 1H/57 "Offtingen II"



Zeichenerklärung:

- = Magnetschienekontakt
- ⊗ LZ = Straßensignal
- ⊗ W = Wecker
- ⊗ ET/AT, UL = Ein- und Ausschalttaste mit Überwachungslampe

Anlage 1 zur Bedienungsanweisung

gezeichnet	Datum	AA	Namenszeichen
geprüft	06.02.2014	Brinkmann	
Stadt Blumberg	Lageplanskizze:		
WTB	LZ-Lo 1H/57 "Offtingen II" in km 7,310 der Strecke Lauchringen - Hintschingen		

(bleibt frei)