

**Sammlung betrieblicher
Vorschriften (SbV) für die
Strecke 9410
Neckarbischofsheim Nord –
Hüffenhardt der
Krebsbachtalbahn (NH)**

Gültig ab: 25.03.2012

Teil A Vorspann

A.1 Berichtigungen

Nummer des Berichtigungsblattes oder Nachtrages	gültig ab	berichtigt am	durch
Vollständige Neuausgabe	25.03.2012	-----	-----
Berichtigungsblatt 1	02.04.2012		
Berichtigungsblatt 2	02.04.2012		
Berichtigungsblatt 3	12.06.2012		
Berichtigungsblatt 4	24.09.2012		
Berichtigungsblatt 5	01.01.2013		

(B5)

A.2 Verteilungsplan

1 Dienststellen, Unternehmen und Behörden		Digital	Papier A5
Oberste Aufsichtsbehörde	(OAB)	1 (CD)	1
Landeseisenbahnaufsicht (LEA) beim Eisenbahnbundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Standort Karlsruhe	(LEA)	1 (CD)	1
Eisenbahnbetriebsleiter und Stellvertreter des EBI	(EBI)	je 1	je 1
örtlicher Betriebsleiter und Stellvertreter des öBl	(öBl)	je 1	je 1
Lehrlokführer	(Lef)	1	1
Zugleitstelle Ottenhöfen	(Zlst)	1	1
Leiter Betriebswerkstätte Waibstadt	(Bw)	1	1
Leiter Bahn- und Signalmeisterei Eendingen	(Bm / Sm)	1	1
DB Netz AG, Fahrdienstleiter des Einführungsbahnhofs Waibstadt (Neckarbischofsheim Nord)			1

2 persönlich zuzuteilen (ENAG und SWEG)

Mitarbeiter im Zugleit-, Zugführer- und Triebfahrzeugdienst

3 zugänglich zu machen (ENAG und SWEG)

Den übrigen Mitarbeitern im Betriebsdienst

Inhaltsverzeichnis

Teil A	Vorspann.....	A-1
A.1	Berichtigungen.....	A-1
A.2	Verteilungsplan	A-2
	Inhaltsverzeichnis	A-3
A.3	Telekommunikationswege und zuständige Behörden. A-9	
A.4	Vorbemerkungen.....	A-13
Teil B	Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE	B-1
B.1	Allgemeines	B-1
	Zu § 1 (2) Zugleitbetrieb	B-1
	Zu § 1 (3) Zusätzliche Vorschriften und Bestimmungen.....	B-1
	Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb NE/DB	B-1
	Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung des Betriebsdienstes.....	B-1
	Zu § 2 (4) Befähigung.....	B-2
	Zu § 2 (9) Dienstübergabe	B-2
	Zu § 3 (11) Zugschlussstelle	B-2
	Zu § 3 (14) Zugleitstrecken, Zugleitstelle	B-2
	Zu § 3 (15) Zuglaufstellen	B-2
	Zu § 5 (2) Art der ausgegebenen Fahrpläne	B-3
	Zu § 5 (3) Buchfahrplan.....	B-3
	Zu § 5 (8) Merktafel	B-3
	Zu § 6 (1) Fahrdienstliche Unterlagen	B-3
	Zu § 6 (5) Nachweis der Dienstübergabe.....	B-3
B.2	Fahrdienst auf den Betriebsstellen	B-4
	Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen	B-4
	Zu § 8 (3) Eindeutige Verständigung.....	B-4
	Zu § 9 (1) Schriftliche Weisungen für Züge	B-4
	Zu § 9 (2) Abgabe der ausgestellten Befehle	B-4
	Zu § 9 (3) Mündlich übermittelter Befehl	B-4
	Zu § 10 (1) Zuglaufmeldungen	B-4
	Zu § 10 (7) Zusätzliche Zuglaufmeldung	B-5

Zu § 11 (1) Anordnung zur Führung des Meldebuches für den Zugleiter	B-5
Zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren	B-5
Zu § 12 (3) Fahren im Sichtabstand	B-6
Zu § 14 (1) (2) (3) Fahrwegprüfung auf unbesetzten Bahnhöfen	B-6
Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung	B-6
Zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise	B-6
Zu § 15 (3) Flankenschutzeinrichtungen	B-6
Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel	B-7
Zu § 17 (3) Einfahrt in ein Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis	B-7
Zu § 18 (5) Benachrichtigung der Rotten.....	B-8
Zu § 20 (2) Kreuzungsbahnhöfe	B-9
Zu § 20 (5) Einfahrt ohne Halt an der Trapeztafel auf Sicht	B-9
Zu § 21 (2) Überholungen	B-10
Zu § 25 (1) Einlegen von Sonderzügen, Ausfall von Zügen	B-10
Zu § 25 (2) Zuständigkeit für das Einlegen von Sonderzügen ..	B-10
Zu § 26 (2) Sperren von Streckengleisen, Baugleis	B-10
Zu § 27 (12) Fahrten nach Anschlussstellen auf freier Strecke	B-10
Zu § 27 (13) Sperrfahrten / Signalbedienung.....	B-11
Zu § 27 (14) Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke	B-11
Zu § 30 (1) (2) Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge	B-11
Zu § 30 (3) Nebenfahrzeuge.....	B-11
Zu § 30 (5) Sonderregelung für Nebenfahrzeuge bei Dienstruhe	B-11
Zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen	B-11
B.3 Zugfahrdienst	B-12
Zu § 31 (2)	B-12

Zu § 32 (5) Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden	B-12
Zu § 32 (8) Einschränkung in der Zulassung von Wagen.....	B-12
Zu § 35 (2) Nachgeschobene Züge.....	B-12
Zu § 35 (7, 8, 9) Verständigung bei nachgeschobenen Zügen	B-12
Zu § 37 (2) Zugdaten – Verzicht auf Wagenliste	B-12
Zu § 38 (1) Führen des Fahrtberichts.....	B-13
Zu § 38 (3) Abgabe des Fahrtberichts.....	B-13
Zu § 44 (14) Meldung über Unregelmäßigkeiten	B-13
Zu § 45 (2) Geschwindigkeitsbeschränkungen	B-13
Zu § 45 (4) h) Baulich nicht gesicherter Schienenbruch.....	B-14
Zu § 47 (7) Unregelmäßigkeiten während der Fahrt.....	B-14
B.4 Rangierdienst	B-15
Zu § 51 (3) Örtliche Besonderheiten	B-15
Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit	B-15
Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle	B-15
Zu § 53 (10) Verschieben von Wagen.....	B-15
Zu § 53 (13) Mithilfe von Bahnfremden	B-15
Zu § 53 (14) Mithilfe von Bahnfremden	B-16
Zu § 55 (1) (2) Befahren von Bahnübergängen.....	B-16
Zu § 56 (1) Abstoßen und Ablaufen	B-16
Zu § 58 (2) Aufbewahrungsort der Festlegemittel	B-16
Zu § 58 (3) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen, Allgemeines	B-16
Zu § 58 (5) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen - Erleichterung	B-16
Zu § 59 (2) Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus.....	B-16
Zu § 59 (3) Gefährdende Rangierbewegungen	B-17
Zu § 60 (1) Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	B-17
Zu § 60 (2) Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	B-17
B.5 Anlagen zur FV-NE	B-18

Zu Anl. 9 Richtlinien für den Funksprechverkehr	B-18
Zu Anl. 14 Richtlinien für den Dienst der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten - Meldungen	B-19 (B4)

**Teil C Zusätzliche Bestimmungen zur Ril 301 - Signalbuch,
zur Buvo-NE, zur DAT und andere Bestimmungen .C-21**

C.1 Ril 301 - Signalbuch	C-21
Zu Ril 301.0201 Abschnitt 1 (6)	C-21
Zu Ril 301.0501	C-21
Zu Ril 301.0501 Abschnitt 1 (2)	C-21
Zu Ril 301.0501 Abschnitt 2.....	C-22
Zu Ril 301.0501 Abschnitt 2 (4)	C-22
Zu Ril 301.0501 Abschnitt 2 (11)	C-22
Zu Ril 301.0501 Abschnitt 4 und Abschnitt 5	C-22
Zu Ril 301.0501 Abschnitt 6.....	C-22
Zu Ril 301.0601 Abschnitt 4 Signal Sh 2 – Schutzhalt –.....	C-22
Zu Ril 301.0601 Abschnitt 5 Signal Sh 3 - Kreissignal.....	C-22
Zu Ril 301.1101 Abschnitt 1 Signal Zg 1 – Spitzensignal -	C-22
Zu Ril 301.1501 Abschnitt 4 Signal BÜ 2 – Rautentafel –	C-23
Zu Ril 301.1501 Abschnitt 9.....	C-24
C.2 Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE).....	C-25
Zu 5.2 Unfallmeldestelle	C-25
Zu 5.5 Notfallmanager/ Notfallmitarbeiter	C-25
Zu 5.6. Unfallmeldetafel I und II.....	C-25
Zu 5.6.3 Unfallmeldetafel III.....	C-25
Zu 5.9.5 Aussage und Auskünfte der Mitarbeiter.....	C-25
Zu 7.3 Interner Untersuchungsbericht	C-26
Zu 7.4 Auswertung des Berichts und Dokumentation der Erkenntnisse.....	C-26
C.3 Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen (DMV-NE)	C-27

C.4 Sonstige Bestimmungen	C-28
1. Beseitigung von Schnee und Eis sowie Streudienst.....	C-28
2. Zur Verbesserung des persönlichen Unfallschutzes	C-28
3. Schlussbestimmungen	C-28
	(B4)

Teil D Anlagen zur SbV..... D-29

D.1 Bahnhof Neckarbischofsheim Nord	D-29
D.2 Bahnhof Neckarbischofsheim Stadt.....	D-31
D.3 Bahnhof Untergimpfern	D-32
D.4 Bahnhof Siegelsbach.....	D-33
D.5 Bahnhof Hüffenhardt	D-34
D.6 Entfernungsanzeiger für Betriebsleistungen.....	D-35
D.7 Bahnübergangsverzeichnis	D-36
D.8 Bahnhofspläne	D-38
D.9 Anweisung für das Befahren vereister Spurrillen nach Dienstruhe und nach Zugpausen.....	D-39
D.10 Maßnahmen bei Schienenbrüchen (AzObri 37).....	D-41

(B4)

A.3 Telekommunikationswege und zuständige Behörden

Die beteiligten Dienststellen und Bediensteten der ENAG – Erms-Neckar-Bahn-Aktiengesellschaft, sowie noch im Auftrag der ENAG tätige Mitarbeiter der SWEG in Lahr (Schwarzwald) sind wie folgt zu erreichen:

Bezeichnung	Ort	Rufnummer
Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der ENAG		(07181) 83 41 4 (0178) 23 91 388
Stellvertreter des EBL		(07433) 43 69 (0171) 19 11 794
Stellvertreter des EBL		(07257) 92 54 83 (0160) 97 48 86 77
Stellvertreter des EBL		(07123) 93 26 29 (0160) 97 45 57 00
Betriebsbüro SWEG	Lahr	(07821) 27 02 97 (0160) 90 60 27 55
Betriebsleitung (Bl)	Ottenhöfen	(07842) 3086 - 410 (0170) 18 04 981
Zugleitstelle (Zlst)	Ottenhöfen	(0 78 42) 30 86 – 442 Zugmeldetelefon mit Sprachspeicher: 07842/ 996362 Bündelfunk 610 / 611

Seite A-10	SbV – Krebsbachtal - Bahn
------------	---------------------------

Bahn- und Signalmeisterei (Bm/Sm)	Endingen	(07642) 9013 - 50 (01 70) 22 70 734 Bündelfunk 322
Signalwerker (Sw)	Endingen	Bündelfunk 323
Örtlicher Bahnunterhaltungsbediensteter (Bua)	Ottenhöfen	Bündelfunk 612 (B4) (01 70) 8 58 45 47
Betriebswerkstatt (Bw)	Waibstadt	(0 72 63) 33 60 (01 52) 0 56 46 879

(alle Rufnummern sind - sofern nicht anders vermerkt – Telefonnummern in den öffentlichen Telefonnetzen).

SbV – Krebsbachtalbahnhof - Bahn	Seite A-11
----------------------------------	------------

Für die **gesamte Bahn** sind folgende Behörden zuständig:

Funktionsbezeichnung	Behörde	Rufnummer
OAB	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden – Württemberg Ref. 73-Eisenbahnen , Stuttgart Referatsleiter	(0711) 231- 3333 (0711) 231 5746
LEA	Landeseisenbahnaufsicht beim EBA Außenstelle Karlsruhe	(0721) 18 09 – 2 42 Telefax (0721) 18 09 – 9242

Die Betriebsstellen **Neckarbischofsheim Nord, Neckarbischofsheim Stadt und Untergimpfern** liegen im Rhein-Neckar-Kreis. Für diese Betriebsstellen sind folgende Behörden zuständig:

Regierungspräsidium	Karlsruhe	(0721) 135 - 1
Staatsanwaltschaft	Heidelberg	(06221) 590
Landgericht	Heidelberg	(06221) 590
Amtsgericht	Sinsheim	(07261) 15 10
Kriminalpolizei	Sinsheim	(07261) 69 00
Landespolizei	Sinsheim Waibstadt	(07261) 69 00 (07263) 58 07

(B1)

Die Betriebsstelle **Hüffenhardt**, liegt im Neckar-Odenwald-Kreis. Für diese Betriebsstelle sind folgende Behörden zuständig:

Regierungspräsidium	Karlsruhe	(0721) 135 - 1
Staatsanwaltschaft	Mosbach	(06261) 590
Landgericht	Mosbach	(06261) 870
Amtsgericht	Mosbach	(06261) 870
Kriminalpolizei	Mosbach	(06261) 809 - 0
Landespolizei	Mosbach Aglasterhausen	(06261) 809 - 0 (06262) 63 40

Die Betriebsstellen **Obergimpern und Siegelsbach**, liegen im Landkreis-Heilbronn. Für diese Betriebsstellen sind folgende Behörden zuständig:

Regierungspräsidium	Stuttgart	(0711) 20 11
Staatsanwaltschaft	Heilbronn	(07131) 64 - 1
Landgericht	Heilbronn	(07131) 64 - 1
Amtsgericht	Heilbronn	(07131) 64 - 1
Kriminalpolizei	Heilbronn	(07131) 10 41
Landespolizei	Bad Rappenau	(07264) 10 63

A.4 Vorbemerkungen

1. Für den Betriebsdienst gelten folgende Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und Dienstanweisungen in der jeweils gültigen Fassung:

- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Eisenbahnsignalordnung (ESO)
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
- Tarifvertragliche Regelungen
- Arbeitsordnung der ENAG
- VDV Schrift 885 Instandhaltungsleitfaden Bremsen und Druckluftbehälter bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (IBD - NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
- Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen – Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)
- Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DAT)
- Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE)
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
- Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen- U-Bahnen und Eisenbahnen (UVV)
- Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie (VDV 753)

- Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb (VDV 754)
 - Streckenkenntnisrichtlinie (VDV 755)
 - Bremsen i. Betrieb bedienen und prüfen (VDV 757 Teil A , B (Ril 91501 der DB AG) und C.
 - Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb (VDV 758)
 - Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
 - Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter (424)
 - DB – Konzernrichtlinie 408 – Züge fahren und Rangieren
 - Richtlinie für die Bedienung von Zugbeeinflussungsanlagen (PZB) (483)
 - Vorschrift über die Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa) (ex969)
 - DB - Richtlinie 420.0401Z01 Anschlüsse im Fahrplanabschnitt. Übergangs- und Wartezeiten (Wartezeitvorschrift)
2. Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält zusätzliche betriebliche Bestimmungen des EBI zu den Fahrdienstvorschriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE), zum Signalbuch (SB) und zu den übrigen Betriebsvorschriften sowie ergänzende Anlagen.
3. Die Zusatzbestimmungen der SbV sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie der Ziffern der ESO und der Ausführungsbestimmungen (AB) des SB etc. geordnet.
4. Jeder Bedienstete hat seinem Vorgesetzten zu melden, wenn er wahrnimmt, dass Bestimmungen der SbV mit den bestehenden Verhältnissen nicht mehr übereinstimmen. Vorschläge zu Änderungen und Ergänzungen der SbV sind dem öBl einzureichen.

5. Der öBl prüft **jährlich im März**, ob Änderungen oder Ergänzungen der SbV erforderlich sind und teilt das Ergebnis dem EBI mit.
6. Die Berichtigungen werden vom EBL durch Berichtigungsblätter bekanntgegeben.
7. Aufsichtsbehörde (OAB) für die Eisenbahninfrastruktur, ist das Ministerium Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg. Die technische Aufsicht obliegt der Landeseisenbahnaufsicht Baden - Württemberg (LEA). Für das Eisenbahnverkehrsunternehmen das Eisenbahnbundesamt.
8. Für die Bezeichnung Zugführer ist nicht die Eingruppierung, sondern die dienstliche Tätigkeit nach der FV-NE maßgebend.
9. Werden in dieser SbV sprachlich vereinfachte Bezeichnungen wie „Triebfahrzeugführer (Tf)“, „Mitarbeiter“, „Zugführer“ usw. verwendet, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Teil B Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

B.1 Allgemeines

Zu § 1 (2) Zugleitbetrieb

Die eingleisige Nebenbahn Neckarbischofsheim - Hüffenhardt wird im Zugleitbetrieb, Betriebsform Einzugbetrieb (Vgl. FV-NE §12(1)) betrieben.

Zu § 1 (3) Zusätzliche Vorschriften und Bestimmungen

Die Beschreibung der örtlichen Verhältnisse (z.B. Neigungsverhältnisse, Nutzlängen v. Gleisen) ist in den besonderen Bahnhofsbüchern in der Anlage zur SbV enthalten. Bestimmungen, die nur vorübergehend Bedeutung haben oder die bis zu ihrer Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden im Auftragsbuch aufbewahrt.

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb NE/DB

Der Einführungsbahnhof Neckarbischofsheim Nord ist ein NE -Bahnhof mit einer Weichenanbindung zur DB-AG. Die Grenze der Eisenbahninfrastrukturen (Infrastrukturgrenze) bildet der in Richtung ENAG liegende Schienenstoß am Ende der Weiche 3 (Anschlussweiche). Die Infrastrukturgrenze ist örtlich gekennzeichnet. Im ENAG- Betriebsbereich gelten die NE- Vorschriften.

Fahrten über die Infrastrukturgrenze in den ENAG- Betriebsbereich dürfen nur durchgeführt werden, wenn die SWEG-Zugleitstelle Ottenhöfen besetzt ist und die vorherige Zustimmung des Zugleiters vorliegt. Die Verständigung des Zugleiters erfolgt unter der Rufnummer 07842/996362 mit Sprachspeicheraufzeichnung.

Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung des Betriebsdienstes

Es ist ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBI) und ein örtlicher Betriebsleiter (öBI) eingesetzt.

Zu § 2 (4) Befähigung

Alle im Betriebsdienst verwendeten SWEG - Mitarbeiter müssen entsprechend den Ausbildungsanforderungen für Eisenbahnbetriebsbedienstete der SWEG ausgebildet sein. Die Befähigung ist vor dem EBI oder seinem Beauftragten in schriftlicher, mündlicher und praktischer Form nachzuweisen. Für die Ausbildung und Prüfung gilt die VDV – Schrift 754.

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Besondere Schriftstücke, Aufträge und Meldungen für den Zlr sind im Dienstübergabebuch bei der Zugleitstelle Ottenhöfen niederzulegen.

Sämtliche betrieblichen Anweisungen für das Fahren der Züge (Verfügungen, Betra) werden im Auftragsbuch im Bf Ottenhöfen und im Bw Waibstadt mit gleichem Inhalt vorgehalten. Das Auftragsbuch gliedert sich in 2 Teile, Teil A betriebliche Verfügungen des EBL oder öBl, Teil B für Betriebs- und Bauanweisungen. Die Kenntnisnahme dieser Verfügung oder Betra ist durch Unterschrift zu bestätigen.

Jeder SWEG-Betriebsbedienstete ist verpflichtet, täglich bei Dienstantritt den Inhalt des Auftragsbuches Teil A+B einzusehen, damit er über alle Besonderheiten unterrichtet ist.

Zu § 3 (11) Zugschlussstelle

Das Grenzzeichen der Einfahrweiche ist Zugschlussstelle.

Zu § 3 (14) Zugleitstrecken, Zugleitstelle

Die Zugleitstelle befindet sich im Bf Ottenhöfen.

Es besteht nachstehende Zugleitstrecke:

Neckarbischofsheim - Hüffenhardt

Zu § 3 (15) Zuglaufstellen

Die Zugleitstelle ist gleichzeitig Zugmeldestelle.

Zuglaufstellen sind:

Die Bahnhöfe Neckarbischofsheim – Nord, Neckarbischofsheim Stadt, Helmhof, Untergimpfern, Obergimpfern, Siegelsbach und Hüffenhardt.

Zu § 5 (2) Art der ausgegebenen Fahrpläne

An Fahrplänen werden ausgegeben:

Fahrpläne für Sonderzüge

Es erhalten:

Fahrplananordnung: Die Zugleitstelle, die Bahn- und Signalmeisterei, die Betriebswerkstätte sowie sämtliche Beteiligte.

Zu § 5 (3) Buchfahrplan

Anstelle eines Buchfahrplanes wird eine Fahrplananordnung ausgegeben. Es wird das Muster nach Anlage 3 FV – NE verwendet.

Zu § 5 (8) Merktafel

Auf dem Bahnhof Ottenhöfen und in der Bw Waibstadt ist die Merktafel zu führen.

Zu § 6 (1) Fahrdienstliche Unterlagen

Der Zugleiter führt das Meldebuch für den Zugleiter.

Zu § 6 (5) Nachweis der Dienstübergabe

Der Zugleiter hat zusätzlich bei Dienstantritt und Dienstübergabe das Datum, die Uhrzeit und seinen Namen auf den Sprachspeicher zu sprechen.

B.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Die fahrdienstlichen Aufträge und Meldungen werden über Zugleitfunk gegeben. Bei Ausfall des Zugleitfunks ist das Zugmeldetelefon zu benutzen. Die Übermittlung per Telefon ist durch den Zugleiter im Meldebuch zu vermerken.

Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort "Zuglaufmeldung" zu beginnen.

Zugmeldungen mit dem Wort „Zugmeldung“.

Alle Zuglaufmeldungen (Fahranfrage, Ankunfts- und Verlassensmeldungen) werden ausschließlich vom Tf abgegeben.

Zu § 8 (3) Eindeutige Verständigung

Die Richtigkeit der Wiederholung ist durch das Wort „richtig“ zu bestätigen.

Zu § 9 (1) Schriftliche Weisungen für Züge

Jedes Tzf des EVU muss mit einem Befehlsblock nach Anlage 10 FV-NE ausgestattet sein. Vor Abfahrt des Zuges hat sich der Tf von dessen Vorhandensein zu überzeugen. Der Befehlsblock ist vom Tf auf dem bei einer Zugfahrt jeweils besetzten Führerstand in Reichweite mitzuführen.

Zu § 9 (2) Abgabe der ausgestellten Befehle

Abgearbeitete Befehle sind durchzustreichen und sind nicht aufbewahrungspflichtig. Aufgebrauchte Befehlsblöcke des Zugleiters sind dem öBl zu übergeben.

Zu § 9 (3) Mündlich übermittelter Befehl

Für das Aufschreiben mündlich übermittelter Befehle sind in der Regel Befehlsvordrucke zu verwenden.

Zu § 10 (1) Zuglaufmeldungen

Die Zuglaufmeldungen werden in den Fahrplananordnungen vorgeschrieben.

Zu § 10 (7) Zusätzliche Zuglaufmeldung

Zusätzliche Zuglaufmeldungen sind vom Zugleiter mit „Schriftlichem Befehl“ anzuordnen. Ankunfts- oder Verlassensmeldungen auf Zuglaufstellen über welche hinaus er schon Fahrerlaubnis erteilt hat, kann der Zugleiter mündlich anfordern.

Die Aufhebung von im Fahrplan festgelegten Zuglaufmeldungen, ist grundsätzlich nicht zugelassen. Bei Fahrplanabweichungen darf der Zugleiter die in der Fplo vorgeschriebenen Zuglaufmeldungen nur mit schriftlichem Befehl aufheben.

Zu § 11 (1) Anordnung zur Führung des Meldebuches für den Zugleiter

Der Zugleiter führt für das "Meldebuch für den Zugleiter" nach Anl. 7 FV-NE. Die Belegstriche sind rot und die Freilinien grün zu zeichnen. Dies gilt auch für den Eintrag von Sperrfahrten.

Bei Ausfall des Sprachspeichers oder wenn die Abgabe von Zuglaufmeldungen nicht über Zugleitfunk oder das Zugmeldetelefon möglich ist, ist das auf jedem Triebfahrzeug mitzuführende "Meldebuch für Zuglaufmeldungen" zu führen.

Das "Meldebuch für den Zugleiter" ist dem öBl monatlich vorzulegen, von ihm mit Prüfvermerk zu versehen und aufzubewahren.

Die „Meldebücher für Zuglaufmeldungen“ sind durch den öBl stichprobenweise zu prüfen und dieses in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ zu bestätigen.

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

Grundsätzlich verkehrt nur eine Zugeinheit, deshalb wird auf das Zugleitverfahren verzichtet. Es wird nach dem Betriebssystem „Einzugbetrieb“ gefahren. Bei Verkehren von mehr als einer Zugeinheit oder bei notwendigen Streckensperrungen wird das Zugleitverfahren angewandt.

Beginn und Ende des Zugleitverfahrens sind im Meldebuch durch den Zugleiter zu dokumentieren und den Tf mitzuteilen.

Zu § 12 (3) Fahren im Sichtabstand

Fahren im Sichtabstand ist in Notfällen auf besondere Anordnung des öBl gemäß FV-NE Anlage 12 zulässig.

Zu § 14 (1) (2) (3) Fahrwegprüfung auf unbesetzten Bahnhöfen

Auf allen Bahnhöfen 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 in den Zugführerschlüsselsätzen. Ferner hat durch den Tf bei Kreuzungen und Überholungen die Prüfung der Weichen, Gleissperren usw. hinsichtlich richtiger Stellung durch Augenschein zu erfolgen.

Der Tf / Zf hat nach Beendigung aller Rangierarbeiten dem Zugleiter (Zlr) das vollständige Vorhandensein der Schlüssel zu melden: „Weichen und Gleissperren verschlossen, 1 x C und 1 x D im Zugführerschlüsselsatz vorhanden“. Erst danach darf eine Fahrerlaubnis eingeholt und erteilt werden. Für den Bahnunterhaltungsdienst gilt diese Regelung entsprechend bei der Verwendung von Zugführerschlüsselsätzen für Instandhaltungsarbeiten.

Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung

Die indirekte Fahrwegprüfung ist auf allen Bahnhöfen zugelassen.

Zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Der Zugleiter hat bei besetzten Einfahrgleisen an der Feststation des Zugleitfunks ein Warnschild gemäß Anlage 11 FV-NE anzubringen.

Zu § 15 (3) Flankenschutzeinrichtungen

In den Kreuzungsbahnhöfen mit Flankenschutzeinrichtungen sind die Schutzeinrichtungen zu verwenden.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Auf den Betriebsstellen Neckarbischofsheim – Nord, Neckarbischofsheim Stadt, Helmhof, Untergimpfern, Obergimpfern, Siegelsbach und Hüffenhardt ist der Zf für die richtige Stellung und das Verschließen der Weichen- und Gleissperren verantwortlich (Ausnahme W3 und GS).

Die Weichen im Hauptgleis sind mit Handverschluss, Schlüsselform „C“ in Grundstellung verschlossen.

Die Gleissperren und die Flankenschutzweichen sind mit Handverschluss Schlüsselform „D“ in Grundstellung verschlossen.

In der Bw Waibstadt befindet sich ein Zugführerschlüsselsatz unter Verschluss.

Betriebsbedienstete anderer Arbeitsbereiche erhalten bei Bedarf einen Schlüsselsatz gegen Unterschrift vom Zugleiter ausgehändigt. Die Ausgabe und Rückgabe ist durch den Zugleiter zu überwachen und im Meldebuch zu vermerken.

Ein Zug darf seine Fahrt nur dann beginnen bzw. fortsetzen, wenn der zugeteilte Schlüsselsatz vollzählig im Zug vorhanden ist.

Sind die Zf-Schlüssel nicht vollständig vorhanden, ist sofort der Zugleiter zu verständigen. In den Bahnhöfen ist dann für die Ein- und Ausfahrt vom Zugleiter der „Befehl 9: Fahren auf Sicht“ anzuordnen – Grund: „Weichenschlüssel fehlt“. Alle in diesem Zusammenhang festgestellten Unregelmäßigkeiten an Weichen- und GS-Schlössern sind unverzüglich dem öBl oder dessen Stellvertreter zu melden.

Zu § 17 (3) Einfahrt in ein Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis

Planmäßige Einfahrten in ein Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis werden im Fahrplan durch v E (Vorsichtige Einfahrt auf Sicht mit höchstens 30 km/h), bekanntgegeben. Bei nicht planmäßigen Fällen werden die Züge vom Zugleiter, durch mündlichen Auftrag verständigt mit V max. 30 km/h und auf Sicht in ein teilweise besetztes Gleis einzufahren.

Zu § 17 (11) Gestörte Verständigung

Bei Störung des Zugleitfunks ist die Verständigung über Telefon durchzuführen.

Der hierfür anzurufende Anschluss des Zugleiters ist das Zugmeldetelefon mit angeschlossenem Sprachspeicher.

Zu § 18 (5) Benachrichtigung der Rotten

Bei Einsatz von Rotten und sonstigen Arbeiten im Gleisbereich ist ein ausgebildeter und eingewiesener Sicherungsposten zu bestimmen, der für die rechtzeitige Warnung der Beschäftigten und rechtzeitige Räumung des Gleisbereiches bei Annäherung eines Zuges verantwortlich ist.

Er muss Warnkleidung tragen und ausgerüstet sein mit:

- a) Mehrklangsignalhorn
- b) rot-weißer Signalfahne (bei Dunkelheit rot abblendbare Handleuchte)
- c) Dienstfahrplan
- d) Handfunkgerät, Mobilfunktelefon

Der Sicherungsposten darf während des Einsatzes keine andere Tätigkeit ausführen.

Über das Verkehren von Sonderzügen oder das Verkehren von Zügen vor Plan sind der Sicherungsposten und die Rottenaufsicht rechtzeitig durch den Zugleiter zu verständigen. Alle Züge sind durch Betra oder Befehl über den Einsatz von Arbeitsrotten zu unterrichten. Der Einsatz von Stopfmaschinenrotten ist nur bei Sperrung der Strecke gestattet.

Bei Oberbauarbeiten, die eine planmäßige Sperrung des Gleises erfordern, muss durch die Bm beim öBl eine Betra angefordert werden.

Grundsätzlich sind bei Instandsetzungsarbeiten im Gleisbereich die Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 aufzustellen. Dabei steht Signal Lf 1 im Bremswegabstand der Strecke vor Signal Lf 2. Die Signale Lf 2 und Lf 3 stehen unmittelbar vor bzw. hinter dem Arbeitsbereich. Es sind § 26 der FV-NE, die Obri-NE sowie die UVV durch die Bm besonders zu beachten.

Gleisabschnitte, die vorübergehend nicht befahren werden dürfen, Gleisabschnitte, die unbefahrbar sind bzw. Baustellen, bei denen nicht vor Fahrten im gesperrten Gleis gewarnt wird, sind von allen Zugangsseiten mit Signal Sh 2 (Wärterhaltscheiben) gemäß Ausführungsbestimmungen zur Ril 301.0601 4 abzuriegeln.

Wenn innerhalb einer Langsamfahrstelle gearbeitet wird, ist über oder neben dem Signal Lf 1 das Signal BÜ 4 angebracht. Der Tf hat dann das Signal Zp 1 zu geben (Siehe auch Abschnitt C). Der Gleisabschnitt ist von den darin Arbeitenden sofort zu räumen.

Zu § 20 (2) Kreuzungsbahnhöfe

Für Zugkreuzungen sind die Bahnhöfe Neckarbischofsheim Nord, Neckarbischofsheim Stadt, Untergimpfern, Siegelsbach und Hüffenhardt zugelassen.

Bei allen Zugkreuzungen haben die Triebfahrzeugführer (Tf) vor der Abfahrt von der jeweils einem Kreuzungsbahnhof vorgelegenen Betriebsstelle Verbindung über Zugleitfunk miteinander aufzunehmen, um sich auf die Kreuzung mit folgendem Wortlaut aufmerksam zu machen:

"Kreuzung in nach Buchfahrplan" oder "..... nach Befehl", oder "..... nach Fplo".

Der Wortlaut ist zu wiederholen. Sofern eine Funkverbindung von Zug zu Zug nicht hergestellt werden kann, ist das Gespräch über den Zlr abzuwickeln.

Zu § 20 (5) Einfahrt ohne Halt an der Trapeztafel auf Sicht

Bei allen Kreuzungs- und Überholungsbahnhöfen ist die Einfahrt ohne Halt an der Trapeztafel auf Sicht zugelassen, die Einfahrtsgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h ab der ersten Weiche betragen. Wenn der Tf / Zf des zuerst eingefahrenen Zuges das Signal "Kommen" (Zp 11) gibt, bzw. der Tf des zweiten Zuges über Sprechfunk die Weisung erhält "Fahrweg für Zug ... nach Gleis ... frei", ist die Einfahrt möglich.

Zu § 21 (2) Überholungen

Überholungen sind unter den gleichen Bedingungen und in demselben Umfang zulässig wie Kreuzungen (siehe SbV zu § 20 (2) und (5)).

Zu § 25 (1) Einlegen von Sonderzügen, Ausfall von Zügen

Die Fahrplanordnung (Fplo) für Sonderzüge ist dem Betriebsbüro rechtzeitig vor Verkehren vorzulegen.

Sonderzüge werden beginnend mit Zug Nr. 2001 ab jedem Jahresfahrplanwechsel fortlaufend nummeriert. Sonderzüge im Übergang DB/ENAG und umgekehrt erhalten die Zugnummer der DB.

Der Ausfall von Zügen ist vom Zlr dem EBI unverzüglich zu melden. Der EBI unterrichtet das Betriebsbüro.

Zu § 25 (2) Zuständigkeit für das Einlegen von Sonderzügen

In dringenden Fällen kann der Zugleiter Probefahrten der Bw, Leerzüge, Übergabe- und Hilfszüge unter Angabe des Fahrplans einlegen. Beim Einlegen von Sonderzügen durch den Zugleiter ist der Vordruck "Fahrplan" zu verwenden, beginnend mit Zg. Nr. 1001. Bei Verwendung dieses Vordrucks können die Abkürzungen der Betriebsstellen gemäß Vorgaben verwendet werden. Der Fahrplan ist dem öBI vorzulegen.

Zu § 26 (2) Sperren von Streckengleisen, Baugleis

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch Betriebs- und Bauanweisung (Beta) des öBI, in der Betriebs- und Bauanweisung kann der öBI das gesperrte Gleis auch zum Baugleis erklären.

Die Beta ist dem Betriebsbüro vorzulegen.

Zu § 27 (12) Fahrten nach Anschlussstellen auf freier Strecke

Die Fahrten zur Bedienung von Anschlüssen auf der freien Strecke sind fahrdienstlich als Sperrfahrten zu behandeln.

Zu § 27 (13) Sperrfahrten / Signalbedienung

Der Halt einer Sperrfahrt innerhalb der Einschaltstrecke einer techn. BÜ-Anlage ist möglichst zu vermeiden. Ist dies nicht zu umgehen, ist die BÜ-Sicherungsanlage vor Befahren der Einschaltstrecken unwirksam zu schalten bzw. nach Verlassen wieder wirksam zu schalten.

Zu § 27 (14) Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke

Auf der freien Strecke dürfen Fahrzeuge ohne besondere Anweisung nicht abgestellt werden.

Zu § 30 (1) (2) Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

Sämtliche Fahrten von Nebenfahrzeugen sind auf freier Strecke wie Sperrfahrten zu behandeln, in Bahnhöfen wie Rangierfahrten.

Zu § 30 (3) Nebenfahrzeuge

Es dürfen nur zugelassene Nebenfahrzeuge zum Einsatz kommen.

Zu § 30 (5) Sonderregelung für Nebenfahrzeuge bei Dienstruhe

Nebenfahrzeuge dürfen während der Dienstruhe nur mit Genehmigung des öBI verkehren. Der öBI trifft die erforderlichen Anweisungen in einer Betriebs- und Bauanweisung.

Zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen oder Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

B.3 Zugfahrdienst

Zu § 31 (2)

Die Streckenkunde richtet sich nach den Bestimmungen der VDV– Schrift 755.

Zu § 32 (5) Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

Es darf höchstens ein Wagenpaar in Güterzüge eingestellt werden.

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

Auf der Strecke Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt ist die Streckenklasse D 4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m) zugelassen. Einschränkungen werden von Fall zu Fall besonders bekannt gegeben.

Zu § 35 (2) Nachgeschobene Züge

Im Bedarfsfall darf nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist mit dem Zug zu kuppeln und darf nur auf einer Betriebsstelle abgesetzt werden.

Zu § 35 (7, 8, 9) Verständigung bei nachgeschobenen Zügen

Die Tf dürfen sich über Zugleitfunk verständigen. In diesem Fall entfällt das Geben des Achtungssignals als Verständigung zwischen den Tf.

Zu § 37 (2) Zugdaten – Verzicht auf Wagenliste

Zur Erfassung der Zugdaten kann die Wagenliste gemäß Anlage 18 FV-NE oder die DB-Wagenliste V408.0311V11 verwendet werden. Diese Wagenliste verbleibt beim Fahrtbericht.

Bei Zügen, die nur aus dem Triebfahrzeug oder im Voraus bestimmter Zusammenstellung bestehen und für welche Dauerbremszettel aufgestellt sind, wird auf die Wagenliste verzichtet.

Zu § 38 (1) Führen des Fahrtberichts

Bei fahrplanmäßigen Reisezügen und Triebfahrzeugleerfahrten (Lz) mit ständig gleicher Zusammensetzung und bei einzelfahrenden VT wird auf die Führung des Fahrtberichts verzichtet, sofern für die jeweilige Einheit ein Dauerbremszettel aufgestellt ist.

Zu § 38 (3) Abgabe des Fahrtberichts

Die Fahrtberichte sind in der Bw Waibstadt abzugeben, die Bw leitet sie umgehend dem öBl zu. Die Überprüfung der Fahrtberichte erfolgt stichprobenweise durch den öBl.

Zu § 41 (1, 2) Mindestbremsleistung

Im Fahrplan sind die erforderlichen Mindestbremsleistung der jeweiligen Bremsstellung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für jeden Zug besonders enthalten.

Bei fehlenden Bremsleistung ist die lt. Fahrplan zulässige Geschwindigkeit um 1 Km/h je fehlendes Bremsleistung zu ermäßigen. Dies hat der Zf dem Tf mitzuteilen und im Fahrtbericht, wo geführt, zu vermerken.

Fehlende Bremsleistung ist dem Zugleiter mitzuteilen.

Zu § 44 (14) Meldung über Unregelmäßigkeiten

Die Meldungen über Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen sind zusätzlich mit Vordruck „Meldungen über Unregelmäßigkeiten und Störungen“ über den Zugleiter an den öBl weiterzuleiten.

Zu § 45 (2) Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Weichenbereiche der Bahnhöfe dürfen mit höchstens 50 km/h befahren werden, sofern nicht noch weitergehende Einschränkungen bestehen.

Bei Fahrt durch den gekrümmten Zweig einer Weiche darf nur mit höchstens 30 km/h gefahren werden.

Die zulässige Einfahrgeschwindigkeit in die Betriebsstellen Hüffenhardt und Neckarbischofsheim Nord beträgt wegen Einfahrt in Stumpfgleis 30 km/h.

Alle übrigen durch Signale, Fahrplaneintrag, Dienstanweisung, schriftliche Weisung oder anders angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind ebenfalls genau zu beachten.

Ständige Langsamfahrstellen sind neben der Signalisierung, im Bild- und Buchfahrplan sowie in der Fahrplananordnung aufgenommen.

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden durch Betriebs- und Bauanweisung bekanntgegeben und mit Lf – Signalen (1-3) signalisiert

Zu § 45 (4) h) Baulich nicht gesicherter Schienenbruch

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist grundsätzlich zu halten. Für die Beurteilung der Befahrbarkeit eines baulich nicht gesicherten Schienenbruchs ist das „Merkblatt für Schienenbrüche“ nach Az Obri 37 zu beachten (siehe Anhang).

Das Vorhandensein von Schienenbrüchen ist unverzüglich dem Zugleiter mitzuteilen. Der Zugleiter klärt in der Regel mit dem Bm die am Schienenbruch erforderlichen Maßnahmen ab.

Zu § 47 (7) Unregelmäßigkeiten während der Fahrt

Am stehbleibenden Zugteil ist pro angefangene 8 Achsen je eine Handbremse anzuziehen. Ersatzweise sind pro fehlenden Handbremsen zwei Hemmschuhe an zwei Radsätzen zu verwenden.

Der Zugleiter ist unverzüglich zu verständigen, die Weiterfahrt darf nur mit seiner Zustimmung erfolgen.

B.4 Rangierdienst

Zu § 51 (3) Örtliche Besonderheiten

Beim Rangieren sind stets alle Fahrzeuge an die Druckluftbremse anzuschließen.

Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit

Die Rangiergeschwindigkeit auf Gleisanlagen, die auf dem Betriebsgelände eines Anschließers liegen und an denen sich Ladestraßen befinden, beträgt höchstens 10 km/h.

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Abgekuppelte oder abgestellte Wagen und Zugteile sind immer gemäß SbV zu § 58 zu sichern.

Um das unbeabsichtigte Ablaufen/Abrollen von Wagen zu verhindern, werden folgende Maßnahmen angeordnet:

- Die Triebfahrzeuge müssen so lange am Zug bleiben, bis die abgekuppelten Wagen festgelegt sind.
- Triebfahrzeuge müssen mit den Wagen gekuppelt werden.
- Vor Beginn jeder Rangierbewegung ist festzustellen, dass alle Wagen untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind.
- An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, nach dem festgestellt ist, dass sie festgelegt sind. Festlegemittel dürfen erst entfernt werden, bzw. Handbremsen gelöst werden, wenn gekuppelt ist.
- Vorübergehend abgestellte Wagen sind mit der Luft festzubremsen.

Zu § 53 (10) Verschieben von Wagen

Ohne Rangierpersonal dürfen Fahrzeuge nicht verschoben werden.

Zu § 53 (13) Mithilfe von Bahnfremden

Das Verschieben von Wagen mit Muskelkraft ist verboten.

Zu § 53 (14) Mithilfe von Bahnfremden

Die Mithilfe von Bahnfremden zum Rangieren von Wagen ist nicht zugelassen.

Zu § 55 (1) (2) Befahren von Bahnübergängen

Wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung, Überwege für Reisende oder Überwege, die dem innerdienstlichen Verkehr dienen, von geschobenen Rangierfahrten befahren werden, so sind diese durch Posten bzw. nach FV-NE § 44 (8) zu sichern.

Zu § 56 (1) Abstoßen und Ablaufen

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

Zu § 58 (2) Aufbewahrungsort der Festlegemittel

Hemmschuhe sind auf den Triebfahrzeugen vorzuhalten.

Zu § 58 (3) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen, Allgemeines

Grundsätzlich sind pro angefangene 8 Achsen je eine Hand- oder Feststellbremse anzuziehen. Ersatzweise sind pro fehlender Handbremse zwei Hemmschuhe an zwei Radsätzen zu verwenden.

Zu § 58 (5) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen - Erleichterung

Das Festlegen durch 2 Hemmschuhe an 2 Radsätzen nur zur Talseite hin ist auf Gleisen zugelassen, die durch aufgelegte Gleissperren oder Schutzweichen gesichert sind.

Zu § 59 (2) Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus

Die Erlaubnis zum Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus, wenn keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, muss durch Befehl erteilt werden.

Zu § 59 (3) Gefährdende Rangierbewegungen

Auf benachbarten Gleisen darf nur rangiert werden, wenn zwischen der Rangierabteilung und dem Fahrweg des Zuges in Richtung der Rangierbewegung entsprechende Flankenschutzeinrichtungen gestellt bzw. aufgelegt sind.

Zu § 60 (1) Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

Die Zugfahrt beginnt mit Zugschluss am Bahnsteigende. Wird kein Bahnsteig angefahren, beginnt die Zugfahrt an der Rangierhalttafel (Ra 10), wenn nicht vorhanden, an der Zugschlussstelle (Ra 12) der Einfahrweiche.

Zu § 60 (2) Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt

Eine Zugfahrt darf nicht ohne zu halten in eine Rangierfahrt übergehen.

B.5 Anlagen zur FV-NE

Zu Anl. 9 Richtlinien für den Funksprechverkehr

Zu (1) Der Zugleitfunk wird über Bündelfunk der Fa. Pro Regio betrieben.

Zugleitfunk ist die Gruppe 901 des Bündelfunks.

Der Rangierfunk wird mit Bündelfunk (Betriebsfunk-Modus) durchgeführt.

Die Gespräche über Zugleitfunk werden auf Sprachspeicher beim Zugleiter aufgezeichnet.

Eine ortsfeste Funkstelle (Feststation) mit Sprachspeicher befindet sich auf der Zugleitstelle Ottenhöfen.

Zu (3) Der Rangierfunk entbindet nicht von der Beachtung der Signale.

Zu (5) Nothaltaufträge sind stets zweimal zu geben, z. B. „Zug 601 sofort anhalten – Zug 601 sofort anhalten“. Die Nothaltaufträge sind unter Einhaltung kurzer Sendepausen (etwa 5 Sekunden) so oft zu wiederholen, bis sie von der gerufenen Stelle durch Wiederholung bestätigt werden. Nach einem Nothaltauftrag darf die Fahrt erst mit Zustimmung des Zlr fortgesetzt werden.

Zu (12) Alle Störungen oder Beschädigungen der Funkgeräte sind sofort dem Zlr und von diesem dem öBl zu melden.

Zu (13) Die Gespräche über Zugleitfunk müssen sich auf folgende Zwecke beschränken:

(1) Betriebliche Gespräche zwischen Zügen / Rangierabteilungen, Arbeitsrotten, sonstigen Betriebsbediensteten und der Zugleitstelle zur Abgabe von betrieblichen Meldungen, Anweisungen, Informationen.

(2) Unfall- und Gefahrenmeldungen.

Zu (14) Zuglaufmeldungen, mit Ausnahme von Verlassensmeldungen, dürfen von nicht während der Fahrt abgegeben werden.

Zu (17) Bei geschobenen Rangierfahrten, bei denen die Hör- und Sichtverbindung zum Tf nicht gewährleistet ist, muss ständiger Funkkontakt mit dem Tf gehalten werden (z. B. „Kommen, kommen ...“)

Zusätzliche Bestimmungen:

Um die Gefahr von Gesprächsüberschneidungen sicher zu verhindern, wird folgendes vorgeschrieben:

Züge oder Feststationen, die ein betriebliches Gespräch über Funk führen müssen, haben sich vorher davon zu überzeugen, dass sich keine andere Feststation im Gespräch mit einer beweglichen Funkanlage befindet. Ein neues Gespräch darf erst begonnen werden, wenn dadurch kein anderes Gespräch unterbrochen wird.

Sofern dennoch der Ruf eines anderen Zuges oder einer anderen Feststation in ein gerade in Abwicklung befindliches Betriebsgespräch eindringt, hat der Zugleiter die Teilnehmer des zweiten Gespräches unter Nennung des jeweiligen Rufnamens zum Warten zu veranlassen. Zug 71701 gibt beispielweise von Bahnhof Ottenhöfen aus eine Zuglaufmeldung an den Zugleiter in Ottenhöfen ab, im Gespräch ruft der Tf des Zuges 601 vom Bf Schwarzach aus den Zugleiter; in diesem Fall ergeht die entsprechende Weisung vom Zugleiter mit folgendem Wortlaut:

„Zug 601 – Funkkanal z. Zt. belegt“, der Tf des Zuges 601 antwortet: „Zug 601 – Funkkanal z. Zt. belegt“, er beginnt sein Gespräch erst, wenn der Zugleiter die betrieblichen Meldungen des Zuges 71701 durch die Bestätigung „richtig“ beendet hat.

Zu Anl. 14 Richtlinien für den Dienst der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten - Meldungen

zu (3)

Zuständige Stelle ist der Zugleiter, der die Meldungen an den öBl sofort weiterleiten muss und ggf. erforderliche Sicherungsmaßnahmen ergreift (Befehl, Bewachung oder dgl.).

(B4)

Teil C Zusätzliche Bestimmungen zur Ril 301 - Signalbuch, zur Buvo-NE, zur DAT und andere Bestimmungen

C.1 Ril 301 - Signalbuch

Zu Ril 301.0002 Abschnitt 2 (3)

nachstehende Signale stehen **links** vom zugehörigen Gleis:

Lfd.- Nr.	zwischen den Betriebsstellen.... bei km	Signal	Bemerkungen
1	Untergimpfern und Siegelsbach bei Km 9,848	BÜ ÜS (für Bü 10,020)	---

Zu Ril 301.0201 Abschnitt 1 (6)

Bremsweg der Strecke, 400 Meter.

Zu Ril 301.0501

Wenn innerhalb einer Langsamfahrstelle gearbeitet wird, so ist über oder neben der Langsamfahrstelle (Lf 1) eine Pfeiftafel (BÜ 4) anzubringen. Das in diesem Fall an der Bü 4 – Tafel durch den Tf abzugebende Signal Zp 1 – Achtungssignal – dient zur Warnung des Sicherungspersonals und der Arbeitsstelle. Die Aufgaben des Sicherungspostens (Sipo) bleiben hiervon unberührt.

Zu Ril 301.0501 Abschnitt 1 (2)

Vorübergehende Langsamfahrstellen sind durch Anfang- und Endscheiben (Signal Lf 2 und Lf 3) zu kennzeichnen.

Zu Ril 301.0501 Abschnitt 2

Die Aufstellung der Langsamfahrtsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 bestimmt der öBl unter Mitwirkung der Fachdienste. **(B3)**

Zu Ril 301.0501 Abschnitt 2 (4)

Als Nachtzeichen wird ein rückstrahlendes Tageszeichen verwendet.

Zu Ril 301.0501 Abschnitt 2 (11)

Die Langsamfahrtscheibe (Lf 1) ist in der Regel im Bremsweg (400 m) vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt aufzustellen. Wenn der EBL in zwingenden Fällen einen kürzeren Abstand zulässt, ist dieser kürzere Abstand in der Betra bekannt zu machen.

Zu Ril 301.0501 Abschnitt 4 und Abschnitt 5

Anfangs- (Lf 2) und Endscheibe (Lf 3) werden aufgestellt. Sie müssen als Nachtzeichen rückstrahlend sein.

Zu Ril 301.0501 Abschnitt 6

Lf 4 (Geschwindigkeitstafel) steht vor Bahnübergängen mit technischer Sicherungseinrichtung auf dem BÜ 2 (Rautentafel). Auf Lf 5 (Anfangstafel) wird in diesem Fall verzichtet. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt ab BÜ 2 (Rautentafel) bis zum Bahnübergang (Einschaltstelle).

Zu Ril 301.0601 Abschnitt 4 Signal Sh 2 – Schutzhalt –

Die Nachtzeichen werden nicht verwendet. Neue Zeichen werden rückstrahlend ausgeführt.

Zu Ril 301.0601 Abschnitt 5 Signal Sh 3 - Kreissignal

Jedem Tf/ Zf ist eine „rot“ abblendbare Taschenlampe zugeteilt. Er hat diese funktionsfähig im Dienst mitzuführen.

Zu Ril 301.1101 Abschnitt 1 Signal Zg 1 – Spitzensignal -

Das Nachtzeichen Zg 1 ist auch bei Tag ständig zu führen.

Zu Ril 301.1501 Abschnitt 4 Signal BÜ 2 – Rautentafel –

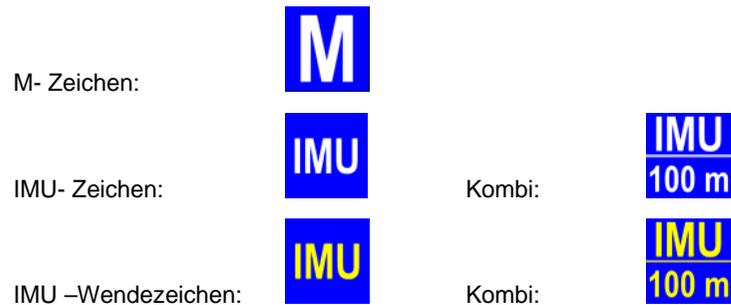
Eine blaue quadratische Scheibe mit einem weißen „M“ (**M-Zeichen**) oberhalb der Rautentafel bedeutet, dass die folgende Bahnübergangs-Sicherungsanlage (BÜSA) mit Überwachungssignal mit einer Koppelspule für die Induktive Meldungsübertragung (IMU) am Einschaltpunkt ausgerüstet ist. Zur Einschaltung der folgenden BÜSA ist der Induktionssender (Magnetsender) des führenden Fahrzeuges während der Vorbeifahrt an der Rautentafel zu betätigen, wenn der Zug die Einschaltstrecke ohne planmäßigen Halt durchfahren soll. Für Züge mit einem planmäßigen Halt in der Einschaltstrecke darf der Magnetsender erst an dem durch ein IMU-Zeichen gekennzeichneten Halteplatz betätigt werden.

Eine blaues quadratisches Schild mit dem weißen Text „IMU“ (**IMU-Zeichen**) oberhalb der Rautentafel bedeutet, dass zur Einschaltung der folgenden Bahnübergangs-Sicherungsanlage mit Überwachungssignal vor der Rautentafel anzuhalten ist, so dass das führende Fahrzeug über der Empfangsschleife steht. Der Induktionssender (Magnetsender) des führenden Fahrzeuges ist während des Halts vor der Rautentafel zu betätigen um die folgende BÜSA einzuschalten. Wo das Halten der Züge auf die Zuglänge abgestimmt sein soll, können bis zu drei zusätzliche IMU-Zeichen aufgestellt sein. Die Züge sollen an dem IMU-Zeichen halten, an dem die in der unteren Hälfte der Scheibe angegebene Länge des Zuges erstmals gleich oder größer der Zuglänge ist. Es soll spätestens an dem IMU-Zeichen ohne Längenangabe gehalten werden. An den IMU-Zeichen mit Längenangabe wird auf die Aufstellung der Rautentafel verzichtet.

Eine blaues quadratisches Schild mit dem gelben Text „IMU“ (**IMU-Wendeezeichen**) bedeutet, dass endende oder wendende Züge an diesem Zeichen halten sollen, so dass bei der Rückfahrt oder Weiterfahrt das führende Fahrzeug an einem über einer Empfangsschleife steht. Es können zusätzliche IMU-Wendeezeichen mit Angabe von Zuglängen aufgestellt sein. In diesem Fall sollen die Züge an dem IMU-Wendeezeichen halten, an dem die in der unteren Hälfte der Scheibe angegebene Länge des Zuges

erstmalig gleich oder größer der Zuglänge ist. Es soll spätestens an dem IMU-Wendezeichen ohne Längenangabe gehalten werden. Das IMU-Wendezeichen braucht nicht aufgestellt werden, wenn andere geeignete Anhaltspunkte für den Halteplatz vorhanden sind.

Das M-Zeichen und das IMU-Zeichen können auch Bedienstellen für andere Bedienhandlungen bezeichnen, beispielsweise zur Anforderung einer Zugstraße kennzeichnen. In diesem Fall sind die Zeichen ohne die Rautentafel aufgestellt. Das zu bedienende Element wird durch eine weiße quadratische Scheibe mit seiner Kurzbezeichnung in schwarzer Schrift unterhalb des M-Zeichens oder des IMU-Zeichens angegeben.



Zu Ril 301.1501 Abschnitt 9

Auf die 2. Pfeiftafel kann verzichtet werden, wenn die Annäherungsstrecke nicht größer als 300 m ist (§ 9 (2) BÜV-NE). In diesem Fall sind an der Pfeiftafel 2 schwarze Punkte auf weißem Grund angebracht. Der Triebfahrzeugführer (Tf) muss dann das Pfeifsignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang wiederholen.

C.2 Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

Zu 5.2 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ENAG ist die SWEG-Zugleitstelle Ottenhöfen.

Zu 5.5 Notfallmanager/ Notfallmitarbeiter

Das Notfallmanagement für das EIU wird durch den öBI bzw. öBI-Bereitschaft, wahrgenommen.

Wurden Personen verletzt, getötet, oder ist erheblicher Sachschaden entstanden, so hat sich der öBI sofort an die Unfallstelle zu begeben. Die Dienststellenleiter der Bm und Bw haben sich ggf. auf Anweisung des öBI an der Unfalluntersuchung zu beteiligen. Bei Entgleisungen ist sofort eine technische Untersuchung der Fahrzeuge und des Oberbaus vorzunehmen.

Zu 5.6. Unfallmeldetafel I und II

Mit der Unfallmeldetafel I sind ausgerüstet: die Zugleitstelle Ottenhöfen, der Notfallmanager und die EVU die auf den Strecken des EIUs verkehren.

Mit der Unfallmeldetafel II sind ausgerüstet: die Zugleitstelle Ottenhöfen und der Notfallmanager.

Zu 5.6.3 Unfallmeldetafel III

Außergewöhnlichen Ereignisse gem. Unfallmeldetafel III, sind dem EBI zu melden.

Die Verständigung von OAB und LEA erfolgt in der Regel durch den EBI.

Zu 5.9.5 Aussage und Auskünfte der Mitarbeiter

Die Information der Öffentlichkeit ist ausschließlich der Geschäftsleitung bzw. dem EBI vorbehalten.

Zu 7.3 Interner Untersuchungsbericht

Der Untersuchungsbericht (ENAG-Vordruck) ist durch den EBL in 3-facher Ausfertigung (2 Ausfertigungen Fachbereich Schadensbearbeitung, Versicherungen, 1 Ausfertigung Betriebsbüro) vorzulegen.

Zu 7.4 Auswertung des Berichts und Dokumentation der Erkenntnisse

Der EBL wertet den Bericht aus, erstellt die Dokumentation und teilt die Ergebnisse den stv. EBL bzw. dem EBL mit.

C.3 Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen (DMV-NE)

Zu DMV-NE 3.1.1.2

1. Meldungen über Mängel an der Infrastruktur

Mängel an der Infrastruktur sind zu melden, neben der fernmündlichen Übermittlung hat die Meldung mittels besonderen Meldezettels zu erfolgen.

2. Eisenbahnfahrzeugführerschein

Triebfahrzeugführer haben im Triebfahrzeugdienst den Eisenbahnfahrzeugführerschein mitzuführen. Der Eisenbahnfahrzeugführerschein ist nur in Verbindung mit dem Beiblatt gültig.

C.4 Sonstige Bestimmungen

1. Beseitigung von Schnee und Eis sowie Streudienst

Die Beseitigung von Schnee und Eis sowie das Streuen in dem für die Sicherheit der Reisenden und des Betriebes notwendigen Umfang übernehmen die Bediensteten der besetzten Bahnhöfe, bis der planmäßige Schneeräumdienst eingetroffen ist. Auf die Freihaltung der Spurrillen der Bahnübergänge ist besonders zu achten.

2. Zur Verbesserung des persönlichen Unfallschutzes

ist im Gleisbereich Warnkleidung zu tragen. Dies gilt nicht nur für die im Gleisbereich tätigen Mitarbeiter, sondern auch für alle Personen (Tf, Zf, Zlr etc.) die den Gleisbereich ggf. auch nur vorübergehend betreten. Beim Verlassen des Gleisbereichs bzw. in Fahrzeugen ist die Warnkleidung nicht vorgeschrieben.

3. Schlussbestimmungen

Jeder Bedienstete hat seinem Vorgesetzten zu melden, wenn er wahrnimmt, dass die Bestimmungen der SbV und 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 Bahnhofsbücher sind dem öBI einzureichen.

Teil D Anlagen zur SbV

D.1 Bahnhof Neckarbischofsheim Nord

Beschreibung des Bahnhofs

Der Bahnhof Neckarbischofsheim Nord ist Einführungsbahnhof der eingleisigen NE-Bahn Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt.

Der Bf dient dem Personen- und Wagenladungsverkehr.

Aufgaben und Einrichtungen

Der Bahnhof Neckarbischofsheim Nord ist eine betrieblich unbesetzte Zuglaufstelle.

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

Zusätzliche Anordnungen zu den Betriebsvorschriften (FV-NE)

Das Abstellen von Fahrzeugen in den Bereichen W 3 bis W 5 ist verboten.

Zu § 3 (11)

Zugschlussstelle ist das Grenzzeichen der Weiche 6.

Zu § 15 (2) Grundstellung der Weichen

W 3 (Anschlussweiche zur DB-AG) handbedient in Rechtslage verschlossen. In Abhängigkeit mit Gleissperre 2 durch eine elektrische Schlüsselsperre SSP (Schlüssel freigabe d. DB- ESTW) gesichert.

W 2 handbedient, in Rechtslage verschlossen

W 4 handbedient, in Rechtslage verschlossen

W 5 und 6 handbedient, in Linkslage verschlossen-

W 7,8 und 9 handbedient, ohne Grundstellung

Zu § 17 (6)

Vor Abfahrt der Züge in Richtung Neckarbischofsheim Stadt ist die Lichtzeichenanlage 0,408 "Bw Bernau" einzuschalten.

Zu § 55 (1)

Bei Rangierfahrten über den BÜ 0,408 "Bw Bernau" ist die Lz-Anlage über RS ein- bzw. nach befahren wieder auszuschalten.

D.2 Bahnhof Neckarbischofsheim Stadt

Aufgaben und Einrichtungen

Der Bf Neckarbischofsheim Stadt ist eine unbesetzte Zuglaufstelle.

Der Bf dient dem Personen- und Wagenladungsverkehr.

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

Zusätzliche Anordnungen zu den Betriebsvorschriften (FV-NE)

Zu § 17(6)

Vor Abfahrt der Züge in Richtung Neckarbischofsheim Nord und Richtung Hüffenhardt sind die jeweiligen BÜ-Sicherungsanlagen einzuschalten.

Zu § 32 (6)

Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern sind in Gleis 3 zwischen Gebäude Deutschländer und GS III abzustellen. Geschlossene Züge mit explosionsgefährlichen Gütern dürfen nicht abgestellt werden.

Zu § 51 (13)

Bei Rangierfahrten über den BÜ 2,718 "Bahnhofstraße" ist die Lz-Anlage über RS ein- bzw. auszuschalten. Der BÜ 3,036 "Friedhofsweg" ist örtlich zu sichern.

D.3 Bahnhof Untergimpfern

Aufgaben und Einrichtungen

Der Bf Untergimpfern ist eine unbesetzte Zuglaufmeldestelle.
Er dient dem Personen- und Wagenladungsverkehr.

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

Zusätzliche Anordnungen zu den Betriebsvorschriften (FV-NE)

Zu § 17 (6)

Vor Abfahrt der Züge in Richtung Hüffenhardt ist die BÜ-Sicherungsanlage 7,648 einzuschalten.

Zu § 32 (6)

Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern dürfen in Untergimpfern nicht abgestellt werden.

D.4 Bahnhof Siegelbach

Aufgaben und Einrichtungen

Der Bahnhof ist eine unbesetzte Zuglaufmeldestelle und dient dem Personen- und Wagenladungsverkehr. Das Anschlussgleis des Gerätedepots der Bundeswehr schließt im Bf Siegelbach an.

Zusätzliche Anordnungen zu den Betriebsvorschriften (FV-NE)

Zu § 17 (6)

Vor Abfahrt der Züge in Richtung Hüffenhardt und Neckarbischofsheim Stadt sind die BÜ Sicherungsanlagen 14,734 "Wagenbacherstraße" und 13,601 Mührigweg einzuschalten.

Zu § 20

Zugkreuzungen mit Einfahrt eines Zuges über Weiche 1 nach Gleis 2 sind nicht gestattet.

Zu § 51 (13)

Bei Rangierfahrten über den BÜ 14,734 "Wagenbacherstraße" ist die Bli-Anlage über RS ein- bzw. nach befahren wieder auszuschalten.

Wegen des Gefälles von 1:177 unterhalb der Weiche 1 und 1:60 oberhalb der Weiche 6 dürfen Fahrzeuge nur mit besonderer Vorsicht bewegt werden. Vom Triebfahrzeug abgekuppelte Wagen oder Zugteile dürfen im Hauptgleis nicht abgestellt werden.

D.5 Bahnhof Hüffenhardt

Aufgaben und Einrichtungen

Der Bf Hüffenhardt ist eine unbesetzte Zuglaufstelle und dient dem Personen- und Wagenladungsverkehr.

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

Im Bahnhofsbereich befindet sich das Agl. Kornhaus, das über die Weiche 3 von Gleis 2 des Bahnhofs abzweigt.

Zusätzliche Anordnungen zu den Betriebsvorschriften (FV-NE)

Zu § 3 (1)

Zugschlussstelle ist das Grenzzeichen der Weiche 1.

Zu § 51 (13)

Die Rangiergeschwindigkeit im Agl. Kornhaus darf höchstens 10 km/h betragen.

D.6 Entfernungsanzeiger für Betriebsleistungen

	Neckarbischof. Stadt	Helmhof	Untergimpfern	Obergimpfern	Siegelsbach	Hüffenhardt
Neckarbischof. Nord	3	6	8	11	15	17
Neckarbischof. Stadt		3	5	8	12	14
Helmhof			2	5	9	11
Untergimpfern				3	7	9
Obergimpfern					4	6
Siegelsbach						2

Seite D-36	SbV – Krebsbachtalbahnhof - Bahn
------------	----------------------------------

D.7 Bahnübergangsverzeichnis

Strecke: 9410 Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt

Lfd. Nr.	Bahn-km	Bezeichnung	Sicherung	Gemarkung
1	0,408	Zufahrtstraße Bw Waibstact	LZ	Waibstact
2	0,970	Feldwegüberfahrt Neck Nord	Übersicht	Neckarb.heim
3	2,437	Lerchenweg Neck Stadt	LZ	Neckarb.heim
4	2,718	Bahnhofstraße NS	LZ	Neckarb.heim
5	3,036	Hölderlinstraße NS	Übersicht (Umlaufsperr)	Neckarb.heim
6	3,338	Weinbergstraße NS	Bli	Neckarb.heim
7	3,708	Fußweg NS	Übersicht (Umlaufsperr)	Neckarb.heim
8	4,232	Feldwegüberfahrt Helmhof	Übersicht	Neckarb.heim
9	4,348	Feldwegüberfahrt Helmhof	Übersicht	Neckarb.heim
10	5,009	Helmhof Steinbruch	Bli	Neckarb.heim
11	5,562	Talstraße Helmhof	Übersicht	Neckarb.heim
12	5,807	Brückenstraße Helmhof	Übersicht	Neckarb.heim
13	6,142	Feldwegüberfahrt Helmhof	Übersicht	Neckarb.heim
14	6,310	Feldwegüberfahrt Helmhof	Übersicht	Neckarb.heim
15	6,556	zw. Helmhof - UGI	Bli	Neckarb.heim
16	6,701	Privatwegüberfahrt zw. Helmhof - UGI	Übersicht	Neckarb.heim-Untergimpfern
17	7,335	Feldwegüberfahrt/Fußweg UGI	Übersicht	Neckarb.heim-Untergimpfern
18	7,648	Rathausstraße Untergimpfern	LzH	Neckarb.heim-Untergimpfern
19	7,700	Privatwegüberfahrt UGI	Sicherung wie BÜ 7,648	Neckarb.heim-Untergimpfern
20	7,846	Feldwegüberfahrt/Fußweg UGI	Übersicht	Neckarb.heim-Untergimpfern

SbV – Krebsbachtal - Bahn	Seite D-37
---------------------------	------------

21	8,112	Feldwegüberfahrt UGI	Übersicht	Neckarb.heim-Untergimpfern
22	8,874	Überfahrt zum PZO-Gelände	Übersicht	Bad Rappenaubergimpfern
23	9,293	Fußweg OGI	Übersicht (Umlaufsperr)	Bad Rappenaubergimpfern
24	9,572	Feldwegüberfahrt OGI	Übersicht	Bad Rappenaubergimpfern
25	9,838	Mühlbergweg OGI	Übersicht	Bad Rappenaubergimpfern
26	10,020	Wagenbacherstr. OGI	Bli	Bad Rappenaubergimpfern
27	10,276	Steinstraße OGI	Bli	Bad Rappenaubergimpfern
28	10,385	Bahnhof OGI	Bli	Bad Rappenaubergimpfern
29	11,254	Feldwegüberfahrt OGI	Übersicht	Bad Rappenaubergimpfern
30	11,607	zw. OGI - SGB	Bli	Bad Rappenaubergimpfern
31	13,601	Mührligweg Siegelsbach	LzH	Siegelsbach
32	13,880	Feldwegüberfahrt SGB	Übersicht	Siegelsbach
33	14,734	Wagenbachstraße SGB	Bli	Siegelsbach
34	15,206	Feldwegüberfahrt SGB	Übersicht	Siegelsbach
35	15,525	zw. SGB - HFH	LzH	Siegelsbach
36	16,648	Feldwegüberfahrt HFH	Übersicht	Hüffenhardt
37	16,735	Zufahrtstraße Bw Hüffenhardt	Übersicht	Hüffenhardt

D.8 Bahnhofspläne

1. Bahnhof Neckarbischofsheim Nord (RNHF)
2. Bahnhof Neckarbischofsheim Stadt (RNHS)
3. Bahnhof Untergimpfern (RUGI)
4. Bahnhof Siegelsbach (RSGB)
5. Bahnhof Hüffenhardt (RHFH)

D.9 Anweisung für das Befahren vereister Spurrillen nach Dienstruhe und nach Zugpausen

- (1) Bei Frost und Schnee ist von der Bahnmeisterei dafür zu sorgen, dass die Spurrillen der Bahnübergänge schnee- und eisfrei gehalten werden. Bei laufendem Zugverkehr werden die Spurrillen von den Eisenbahnfahrzeugen allgemein so freigefahren, dass eine Entgleisung nicht zu befürchten ist.

Nach Dienstruhe oder Zugpausen muss - je nach Wetterlage - jedoch damit gerechnet werden, dass Spurrillen betriebsgefährdend vereist sein können. Bei vereisten Spurrillen besteht die Gefahr einer Entgleisung nur für Züge mit führendem Fahrzeug geringerer Achslast (z.B. Triebwagen, Steuerwagen).

- (2) Lässt die Wetterlage vermuten, dass Spurrillen nach Dienstruhe oder Zugpausen vereist sein könnten, sind folgende Maßnahmen durchzuführen:
 - a) Die Spurrillen sind durch Beauftragte der örtlich zuständigen Bahnmeisterei zu überprüfen. Das Ergebnis ist dem Zugleiter zu melden.
 - b) Wenn die vorgenannte Überprüfung ausnahmsweise nicht erfolgen kann - ist für den Fall, dass der erste Zug ein führendes Fahrzeug geringerer Achslast hat, dieser durch Vorsichtsbefehl anzuweisen, die Spurrillen vorsichtig und auf Sicht mit höchstens 30 km/h für alle VT, mit höchstens 10 km/h für alle VS zu befahren. Vom Tf ist zu melden, wenn eindeutig erkannt wurde, dass die Spurrillen eisfrei sind.

Auch alle weiteren Züge mit führendem Fahrzeug geringerer Achslast sind mit Vorsichtsbefehl analog o.g. Regelung anzuweisen.

Die Möglichkeit, den ersten Zug für die örtliche Überprüfung durch einen Beauftragten der Bahnmeisterei begleiten zu lassen wird dadurch nicht eingeschränkt.

- (3) Die Vorsichtsbefehle entfallen, sobald der Beauftragte der Bahnmeisterei bestätigt hat, dass die Spurrillen mit voller Geschwindigkeit befahren werden können oder wenn aus der Meldung des Triebfahrzeugführer (Tf) entnommen werden kann, dass die Spurrillen nicht vereist sind.

D.10 Maßnahmen bei Schienenbrüchen (AzObri 37)

Entscheidung über die Befahrbarkeit

- (1) Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden:
- a) Bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: Der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z. B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen,
 - b) bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Baudienstes und Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnungen (EBO/ESBO/EBOA bzw. BOA).

Unbefahrbare Schienenbrüche

- (2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn:
- a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenklammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist,
 - b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches während des Befahrens nicht möglich ist.

Befahrbarer Schienenbruch

- (3) Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.

In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notverbinder zu überbrücken.

Merkblatt für Schienenbruch

- (4) Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt für Schienenbrüche dargestellt.

Meldung

- (5) Art (befahrbar oder unbefahrbar) und Lage (Gleis und km) des Schienenbruchs sind sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden. Die Weisung der für den Fahrdienst zuständigen Betriebsstelle (z. B. Fahrdienstleiter, Zugleiter) ist abzuwarten.

Betriebliche Sicherung

- (6) Die Bruchstelle ist unverzüglich - in der Regel nach beiden Richtungen abzuriegeln, z. B. durch Posten oder Schutzhaltsignale. Bei einem befahrenen Schienenbruch auf zweigleisiger Strecke genügt die Abriegelung gegen Fahrten in der gewöhnlichen Richtung.

Überwachung der Bruchstelle

- (7) Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete, wenn von der zuständigen Betriebsstelle nichts anderes bestimmt wird, so lange an der Bruchstelle, bis er abgelöst oder von der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung verständigt wird.

Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle

- (8) Der Bedienstete an der Bruchstelle muss:
- Fahrzeuge stellen und über den Schienenbruch unterrichten, bis ihm die zuständige Betriebsstelle meldet, dass alle weiteren Fahrten (z.B. durch „Befehl“) unterrichtet werden (9),
 - den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und notfalls Haltsignal geben.

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle

- (9) Wird ein Schienenbruch gemeldet, so veranlasst die zuständige Betriebsstelle:

- bei einem unbefahrenen Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung auf die Bruchstelle zufahrender Fahrten,
- bei einem befahrenen, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer (Tf), die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren,
- bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer (Tf) über die zugelassene Geschwindigkeit,
- die Verständigung der für die Beseitigung des Schienenbruchs zuständigen Stelle.

Bauliche Sicherung

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

Passtück

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

Durchgehend geschweißte Gleise

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

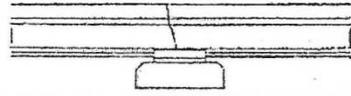
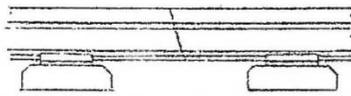
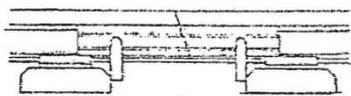
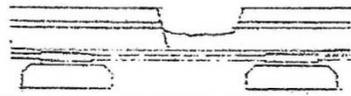
Zulässige Geschwindigkeiten

Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Passtücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden

Seite D-44	SbV – KrebsbachtalBahn - Bahn
------------	-------------------------------

darf, bestimmt der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruches und Beachtung der Hinweise in nachstehendem Merkblatt.

SbV – Krebsbachtal - Bahn	Seite D-45
---------------------------	------------

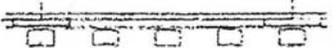
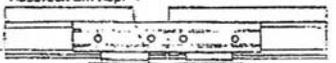
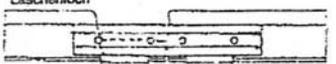
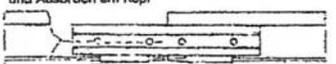
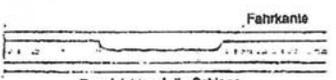
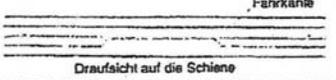
1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
i	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1c	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

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT

Seite D-46

SbV – Krebsbachtalbahnhof - Bahn

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

1) Nr. 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schienen auswechseln.