



Ermstalbahn (ETB)

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Ermstalbahn (ETB)

Metzingen (W) – Bad Urach (Nebenbahn)

mit den Bahnhöfen Dettingen-Gsaidt, Bad Urach

Erms-Neckar-Bahn-AG

Pfählerstraße 17

72574 Bad Urach

Gültig ab 11.12.2016

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

1. Vorbemerkungen

Bekanntgabe durch:

Erms-Neckar-Bahn AG
 Pfähler Straße 17
 D-72754 Bad Urach
 Telefon 07125-407634
 Telefax 07125-407636
 Mail post@erms-neckar-bahn.de

Genehmigt und in Kraft gesetzt durch:

Eisenbahnbetriebsleiter/Vorstand Herr Jochen Heer



Anwenderkreis:

Infrastrukturbetreiber (EIU)
 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
 Zuständige Aufsichtsbehörden
 Fachdienste Fb, LST, ZL
 DB Netze Netzbezirk Plochingen

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

Lage im Netz



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



1.1 Übersicht der Aktualisierungen

1	2	3	4	5	6
geprüft		Aktualisierungen			
am	durch	lfd. Nr.	gültig ab	In SbV eingearbeitet	
		Neuherausgabe	11.12.2016	am	durch
				Neudruck	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

1.2 Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkungen	2
1.1 Übersicht der Aktualisierungen	3
1.2 Inhaltsverzeichnis	4
1.3 Zuständige Behörden.....	6
1.4 Geltungsbereich.....	6
1.5 Dienstvorschriften	7
1.6 Verteilungsplan der Stellen auf denen die SbV ausgelegt ist	8
1.7 Verteilungsplan SbV	8
2. Ergänzungen zu Vorschriften und Regelwerken	9
2.1 Ergänzungen zur FV-NE – Allgemeines.....	9
2.2 Ergänzungen zur FV-NE – Fahrdienst auf Betriebsstellen	14
2.3 Ergänzungen zur FV-NE – Zugfahrdienst	21
2.4 Ergänzungen zur FV-NE – Rangierdienst	25
2.5 Ergänzungen zur FV-NE – Anlagen zur FV-NE.....	27
2.6 Ergänzungen zur FV-NE – Anhänge zur FV-NE	30
3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken.....	31
3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301	31
3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)	34
3.3 Ergänzungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE).....	41
3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE).....	43
3.5 Ergänzungen zur Oberbau-Richtlinien für NE (Obri-NE)	45
3.5.1 Brücken der Ermstalbahn	45
3.5.2 Überquerungen der Ermstalbahn (fremde Baulastträger)	45
3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)	46
3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)	47
4. Sonstige Bestimmungen	48

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



4.1	Betriebsanweisung (Beta), La und betriebliche Anordnungen.....	48
4.2	Schneedienst.....	48
4.3	Außenbeleuchtung.....	48
5.	Anlagen zur SbV.....	49
5.1	Streckenband Skizze	50
5.2	Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen.....	59
5.2.1	Strecke Metzingen (W) – Bad Urach	59
5.2.2	Bf Dettingen Gsайдt	65
5.2.3	Bf Bad Urach.....	69
5.3	Bahnübergänge	72
5.3.1	Verzeichnis der Bahnübergänge	73
5.3.2	Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlagen	74
5.3.3	Maßnahmen Sicherung von BÜ bei Ausfall der technischen Sicherung.....	80
5.3.4	Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen	82
5.4	Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen	83
5.5	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG).....	84
5.5.1	Fahrtrichtung Metzingen (W) – Bad Urach	85
5.5.2	Fahrtrichtung Bad Urach – Metzingen (W)	88
5.6	Merkblatt Schienenbrüche	91
5.7	Bestimmungen für Dampfzugfahrten.....	96
5.8	Vordrucke	98
5.8.1	Merkblatt	98
5.8.2	Fernsprechbuch	100
5.8.3	Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstelle und sonstigen Besonderheiten	102
5.8.4	Fahrtbericht.....	103
5.8.5	Übersicht Zugverspätung/Ausfall im Ermstal	104

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



1.3 Zuständige Behörden

Oberste Aufsichtsbehörde:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg
Hauptstätter Strasse 67
70178 Stuttgart
Tel 0711-231-5746

Landeseisenbahnaufsicht (LEA)

Südenstrasse 44
76135 Karlsruhe
Tel 0721-1809-0
Mail: landeseisenbahnaufsicht-kar-
stg@eba.bund.de

1.4 Geltungsbereich

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

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

Die Ermstalbahn ist regelspurig (1435 mm) und nicht elektrifiziert. Im Anschlussbahnhof Metzingen (W) der DB Netz AG sind elektrifizierte Gleise (15.000 V) vorhanden. Der Bahnhof Metzingen (W) ist Übergangsbahnhof in das Netz der DB Netz AG.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



1.5 Dienstvorschriften

- (1) Für den Betriebsdienst auf der Strecke Metzingen (W) – Bad Urach gelten nachstehende Vorschriften und Dienstanweisungen:
 - Richtlinie 301 Signalebuch der DB Netz AG
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV – NE)
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO – NE)
 - Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE-Bahnen (Sig – VB – NE)
 - Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (UVV)
 - Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

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

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

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

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

- (6) Berichtigungen werden vom EBL durch Berichtigungsblätter bekanntgegeben.

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



1.6 Verteilungsplan der Stellen, auf denen die SbV ausgelegt ist

- Stellwerk Metzingen (W)
- ENAG, Geschäftsstelle, Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach

1.7 Verteilungsplan SbV

(1) Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)		1x
Technische Aufsichtsbehörde (LEA)		1x
Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)		1x
Stellvertreter des EBL		2x
Geschäftsstelle ENAG		1x
DB Netz AG	ZL Bf Metzingen	1x
DB Netz AG Plochingen	Bezirksleiter Betrieb	1x
DB Netz AG	Nmg Tübingen	1x
EIU mit Anschlussvertrag	DB Netz AG Plochingen	1x
	Fa. Munksjö Dettingen	1x
EVU mit Nutzungsvertrag	HzL Hechingen	1x
	RAB Ulm	1x
	RAB Tübingen	55x
	DB Cargo Stuttgart	1x
	NESA Rottweil	1x
		70

(2) zugänglich zu machen den übrigen Betriebsbediensteten

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

2. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

2.1 Abschnitt – Allgemeines

Zu § 1 (2)

Geltungsbereich

Der Zugverkehr auf der Strecke Metzingen bis Bad Urach wird im Zugleitbetrieb geregelt.
Der Zugleiter hat seinen Sitz im Bf Metzingen (W).
Er ist unter der Postrufnummer: 07123 – 206266 zu erreichen.

Zu § 1 (3)

Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften, örtliche Verhältnisse

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

Zu § 1 (3)

Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen auf der Ermstalbahn

Siehe Anlage 5.2

Zu § 1 (3)

Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zuglaufstellen

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
Metzingen (W) – Neuhausen und Gegenrichtung	(Höhe-) Einfahrsignale G644	Bü-F km 1,724	12,541 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach
Neuhausen – Dettingen-Mitte und Gegenrichtung	Bü-F km 1,724	Üs für Bü 5,313 in km 4,693	12,728 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach
Dettingen-Mitte – Dettingen-Gsайдt	Üs für Bü 5,313 in km 4,693	Ne 1 km 6,260	13,437 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach
Dettingen-Gsайдt – Bad Urach	(Höhe) Ne 1 km 6,600	Ne 1 km 10,200	14,190 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb

Die Ermstalbahn ist nicht elektrifiziert, jedoch sind im Einführungsbahnhof Metzingen (W) ein Teil der Gleise mit Fahrleitungen überspannt. Es sind hier die Bestimmungen der DB Netz AG anzuwenden.

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb

Der Einführungsbahnhof Metzingen (W) ist Bahnhof der DB-Netz AG. Ab Einfahrsignal G 644 (in km 0+477) beginnt der Betriebsführungsbereich der DB Netz AG – es gelten hier deren Vorschriften.

Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung

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

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)	Herr Jochen Heer	Telefon	07257 / 925483
		Mobil	0160 / 97488677
Ständiger Vertreter EBL	Herr Johann Kullanek	Telefon	07181 / 83414
		Mobil	0178 / 2391388
EBL-V	Herr Günther Hörnle	Telefon	07123 / 932629
		Mobil	0170 / 5607687
EBL-V	Herr Baldur Baur	Telefon	07433 / 4369
		Mobil	0171 / 1911794

Zu § 2 (4) Befähigung

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

Die Befähigung ist vor dem EBL in schriftlicher, mündlicher und praktischer Form nachzuweisen. Die körperliche Eignung und Tauglichkeit ist nach den Grundsätzen der EBO § 48 nachzuweisen. Die festgestellte Befähigung ist in den Personalunterlagen zu vermerken.

Einmal jährlich haben alle Betriebsbediensteten an einem Fortbildungsunterricht teilzunehmen.

Der jeweilige EVU trägt die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Einsatz seiner Mitarbeiter.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hörnle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Durch den Zugleiter Metzingen (W) (der auch Fdl bei der DB Netz AG ist) werden getrennt für die NE geführt:

- Auftragsbuch
- Mappe „Besondere betriebliche Anweisungen“

Schriftstücke (Fplo, Betra usw.) sind bis zum Gültigkeitstag in der „Mappe für besondere betriebliche Anweisungen“ aufzubewahren und bei Erhalt sofort in das Merkblatt einzutragen. Beim Inkrafttreten sind sie am Arbeitsplatz aufzulegen.

Die Dienstübergabe erfolgt im Meldebuch für den Zugleiter.

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Das Grenzzeichen der Einfahrweiche ist Zugschlussstelle bei Einfahrten, bei Ausfahrten der Standort der Trapeztafel.

Im Bf Metzingen (W) ist nach der Einfahrt des Zuges dem ZL eine Ankunftsmeldung abzugeben.

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

Zugleitstelle ist der Bf Metzingen (W), die Zugleitstelle ist zugleich Zugmeldestelle.

Zuglaufstellen sind:

- Bf Metzingen (W) (DB Netz AG)
- Hp(u) Neuhausen
- Hp(u) Dettingen-Mitte
- Bf(u) Dettingen-Gsaidt
- Bf(u) Bad Urach

Zugleich Zuglaufmeldestellen sind Bf(u) Dettingen-Gsaidt und Bf(u) Bad Urach.

Nur die Bahnhöfe Bf(u) Dettingen-Gsaidt und Bf(u) Bad Urach verfügen über Trapeztafeln (Signal Ne 1).

Zu § 3 (19) Triebfahrzeuge

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 5 (2) **Fahrpläne**

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

Zu § 5 (3) **Buchfahrplan**

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

Zu § 5 (4) **Bahnhofsfahrordnung**

Die Fahrordnung im Bf Metzingen (W) wird in den Unterlagen der DB Netz AG geregelt.

Zu § 5 (7) **Verteilung**

Der EBL-V erstellt den Bildfahrplan, den Streckenfahrplan und die Fahrplananordnungen für Sonderzüge und sendet diese elektronisch an den Bezirksleiter Betrieb Plochingen, der diese an den Zugleiter verteilt.

Der EBL-V erstellt den Buchfahrplan und die Fahrplananordnungen für Sonderzüge und sendet diese elektronisch an das EVU.

Zu § 5 (8) **Merkblatt**

Der Zugleiter führt ein Merkblatt für die Zugleitstrecke (siehe Anlage 5.8.1 zur SbV).

Zu § 6 (1) **Meldebuch für den Zugleiter**

Der Zugleiter führt das Meldebuch für den Zugleiter (siehe zu Anlage 7 zur FV-NE).

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 6 (3)
Fernsprechbuch

Der Zugleiter führt das Fernsprechbuch (siehe Anlage 5.8.2 zur SbV).

Zu § 6 (5)
Nachweis der Dienstübergabe

Der Zugleiter hat bei Dienstübergabe diese im Meldebuch für den Zugleiter zu bescheinigen; er hat daneben bei Dienstübernahme das Datum, die Uhrzeit und seinen Namen auf den Sprachspeicher des Funkaufzeichnungsgerätes zu sprechen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



2.2 Abschnitt – Fahrdienst auf Betriebsstellen

Zu § 7 (1)

Prüfung des Betriebsdienstes

Der Bezirksleiter Betrieb DB Netz AG oder die benannten Vertreter prüfen fortlaufend das Meldebuch und die sonstigen betrieblichen Unterlagen stichprobenweise. Die Prüfung bestätigt er in diesen Unterlagen.

Er hört auch den Sprachspeicher des Funkaufzeichnungsgerätes drei Mal im Jahr stichprobenweise ab.

Der Fortbildungsunterricht über die Bestimmungen und Vorschriften der NE für Zugleiter ist einmal jährlich mindestens 6 Stunden zu erteilen. Dieser Fortbildungsunterricht erfolgt durch die DB Netz AG. EBL muss beteiligt werden.

Zu § 7 (5)

Sichern der Reisenden

Im Hp Neuhausen, Hp Dettingen-Lehen, Hp Dettingen-Mitte und im Bf Dettingen-Gsайд befinden sich BÜ-F, die durch Sicht und Umlaufsperrern gesichert sind. Diese BÜ-F dienen auch dem Zugang der Reisenden zum Bahnsteig. Vor dem Befahren sind Benutzer erforderlichenfalls durch Zp1 zu warnen.

Zu § 8 (2)

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Nothaltaufträge oder Notrufe werden über die auf dem Tfz mitgeführten Mobiltelefone gegeben. Die Mobiltelefone müssen daher dauernd eingeschaltet sein.

Alle sonstigen fahrdienstlichen Aufträge und Meldungen dürfen auch über Funk abgewickelt werden.

Der Funk der Ermstalbahn wird auf der Frequenz 149.21 MHz im 2m Band durchgeführt. Die Feststation und das Posttelefon ist mit Sprachspeicher ausgestattet und befindet sich im Zugleitbahnhof Metzingen (W). Das Funkgerät mit Ladestation befindet sich an der Rückseite des Fahrausweisautomaten des RAB am Bahnsteig 603 unter der Bahnsteigüberdachung. Der Kasten ist mit Zahlenschloss verschlossen (Nummer ist beim ZL zu erfragen).

Vor Fahrtbeginn ist das Handfunksprechgerät zu entnehmen und mit dem ZL Metzingen ein Probegespräch durchzuführen, sowie die Mobiltelefonnummer des Tf durchzugeben. Der ZL vermerkt die Nummer des Mobiltelefons im „Meldebuch für Zugleiter“.

Nach Beendigung des Tfz-Umlaufes Ermstalbahn ist das Handfunksprechgerät in die Ladestation zu stellen und der Kasten zu verschließen.

Fahren ohne Mobiltelefone ist nicht zugelassen!

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 9 (1) Schriftliche Befehle für Züge

Das Ausstellen eines Befehls (Dauerbefehl) für mehrere Züge wird zugelassen. Der Dauerbefehl verliert seine Gültigkeit, wenn eine andere Leistung außerhalb der Ermstalbahn folgt.

Zu § 10 (1) Zuglaufmeldungen

Zuglaufmeldungen sind im Bedarfsfall vorgesehen. Sie werden vom Zugleiter durch Befehl Nr. 14 angeordnet, außer Zuglaufmeldungen sind in den Fahrplanunterlagen vorgeschrieben.. Der Zugführer führt den Fahrtbericht. Der ZL führt das „Meldebuch für den Zugleiter“. Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort „Zuglaufmeldung“ zu beginnen.

Zu § 10 (5) Ankunftsmeldung

Bei Ankunft im Bf Metzingen (W) sind Ankunftsmeldungen nach den Fahrplanunterlagen durchzuführen.

Zu § 11 (1) Anordnung zum Führen des Meldebuches

Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ (siehe zu Anlage 7 zur FV-NE). Die Meldebücher sind nach Abschluss der Geschäftsstelle der ENAG zu übersenden (werden regelmäßig durch die ENAG abgeholt) und sind dort drei Jahre aufzubewahren.

Zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugleitverfahren

Auf der Strecke wird im Regelbetrieb nach dem Grundsatz des Einzugbetriebes gefahren und deshalb in der Regel auf das Zugleitverfahren verzichtet. Es ist kein Streckenblock vorhanden. Der EBL kann in einer Betriebsanweisung oder Fahrplananordnung hiervon abweichen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 13 (1) Zugverspätungen

Zugverspätungen über 5 Minuten sind den Reisenden an allen Haltepunkten über Lautsprecher bekanntzugeben.

Die Triebfahrzeugführer melden Verspätungen von mehr als 3 Minuten an den Zugleiter.

Übernahme Dispo ATB und ETB durch TP Regio für RAB-Züge

Die TP Regio Karlsruhe führt die Disposition der RAB-Züge auf der Ermstalbahn (Strecke Metzingen – Bad Urach) und Ammertalbahn (Strecke Tübingen – Herrenberg) durch. Beide Strecken werden dem Dispobereich Württemberg zugeteilt. Dies bedeutet, dass der „Dispo Betrieb Württemberg“ für verkehrliche Aufgaben und der „Dispo Fahrzeuge Württemberg“ für die fahrzeugtechnischen Aufgaben zuständig ist.

Der Schichtleiter der TP Regio Karlsruhe übernimmt für die genannten Strecken die Bestellung von Busnotverkehren, die Information des Notdienstes der RAB und setzt Sofort-, Ergänzungs-, Störungsende- und Abschlussmeldungen bei Unregelmäßigkeiten auf den beiden Strecken ab.

Der Schichtleiter der TP ist auch Ansprechpartner für die Kommunikation zwischen Notdienst der RAB und der TP, insbesondere bei der Koordination von Busnotverkehren. Er verständigt auch das Kundencenter Münsingen bei Zugausfällen auf der ETB, bei dessen Nichtbesetzung den Busfahrmeister der RAB in Tübingen.

Dispositive Maßnahmen

Teilausfälle zwischen Metzingen / Reutlingen werden wie bisher zwischen dem zuständigen Fdl und der BZ in Karlsruhe abgesprochen.

Die „Meldung über Unregelmäßigkeiten Ermstalbahn“ bleibt von dieser Regelung unberührt und wird weiterhin an den örtlichen Betriebsleiter Ammertalbahn gefaxt. Ebenso müssen weiterhin die Tagesnachweise „Übersicht Zugverspätungen im Ermstal“ geführt werden.

Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung

Die indirekte Fahrwegprüfung ist für alle Bahnhöfe der Zugleitstrecke zugelassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 15 (5 und 10)

Handverschlüsse, Weichenschlüssel und Aufbewahrung der Schlüssel

Im Schlüsselkasten beim Zugleiter in Metzingen (W) befindet sich der Zugführerschlüssel – die Schlüssel zu den Weichen im Bf Dettingen-Gsaidt befinden sich im dortigen Schlüsselwerk unter Verschluss durch den Zugführerschlüssel.

Im Schlüsselkasten beim Zugleiter in Metzingen (W) befindet sich auch die Schlüssel zu den Weichen und der Gleissperre im Bf Bad Urach.

Verlust von Schlüsseln (Zugführerschlüssel oder Weichenschlüssel):

Können zur Abfahrt durch den Zf nicht alle Schlüssel bescheinigt werden oder wird ansonsten ein fehlender Schlüssel festgestellt, ist sofort der ZL Metzingen (W) zu verständigen. Der ZL Metzingen (W) hat dies im Meldebuch zu dokumentieren und sofort den EBL und den signaltechnischen Wartungsdienst zu verständigen.

Bis zum Wiederauffinden des Schlüssels, Anbringen eines Handverschlusses oder Schlösseraustausch werden alle Züge mit Befehl Nr. 12 unterwiesen die (*Grund 35: Weichen außer Abhängigkeit von Signalen*).

Der Empfang des Zugführerschlüssels ist dem ZL im Schlüsselübergabebuch durch Unterschrift zu bestätigen.

Zu § 17 (3)

Einfahrt in Stumpfgleis

In den Bf Bad Urach wird planmäßig in ein Stumpfgleis eingefahren.

Zu § 18 (3)

Benachrichtigung der Bahnübergangsposten (BüP)

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

Für die Benachrichtigung der BüP bei Ausfall der technischen Sicherung der Bü wird der Streckenfahrplan verwendet.

Züge sind dem BüP durch den ZL zusätzlich anzukündigen bei:

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

Er ist zu diesem Zweck mit einem Mobilfunktelefon zu versehen, die Rufnummer ist vom BüP vor Beginn der Sicherung dem ZL Metzingen (W) bekannt zu geben.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 18 (5)

Benachrichtigung der Rotten

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

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

Der Sipo hat sich vor Beginn der Arbeiten über Mobilfunktelefon zu melden (die Rufnummer dem ZL Metzingen (W) mitzuteilen) und sich über die Zuglage zu informieren.

Züge sind dem Sipo durch den ZL zusätzlich anzukündigen bei:

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

Bei unsichtigem Wetter darf nur unter Gleissperrung gearbeitet werden.

Zu § 19

Verhalten bei gefahrdrohender Witterung

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 25 (1) Verkehren von Sonderzügen – Ausfall von Zügen

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

Der Ausfall von Zügen muss in die „Übersicht Zugverspätungen/Ausfall im Ermstal“ (siehe Anlage 5.8.5 zur SbV) eingetragen werden.

Zu § 25 (2) Zuständigkeit

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

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

Folgende Zugnummern stehen dem ZL Metzingen (W) für dringende Sonderfahrten zur Verfügung:

- **Sonstige Züge** 300 – 310
- **Nfz (Skl)** 500 – 510
- **Sperrf** 600 – 610

Zu § 25 (3) Fahrplan

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

Zu § 26 (2) Planmäßige Sperrung

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch Fahrplananordnung bzw. Betriebsanweisung des EBL.

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 30 (3)
Geeignete Nebenfahrzeuge

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

Zu § 30 (7)
Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen wird nicht zugelassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

2.3 Abschnitt – Zugfahrtdienst

Zu § 32 (1) Länge der Züge

Reisezüge:

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

Die auf der Zugleitstrecke verkehrenden Reisezüge dürfen im Regelbetrieb aus höchstens 2 Einheiten VT 650 bestehen. Mit 2 VT 650 hat der Tf so zu halten, dass die Spitze des Zuges zwischen Bahnsteigende und der **Haltetafel** (Signal Ne 5) mit dem Zusatzschild „**2RS**“ zum Halten kommt.

Die **Haltetafeln** (Signal Ne 5) mit dem Zusatzschild „**3RS**“ wurden für Personensonderzüge aufgestellt, um deren genauen Halteplatz zu kennzeichnen, wenn diese aus 3 Einheiten VT 650 bestehen. Der Tf hat hierbei am Bahnsteig so zu halten, dass sich die Zugspitze am Signal (max. bis Mitte Seitenfenster des Tfz) befindet. Die genaue Verfahrensweise wird hierbei in der zugehörigen Fplo des Sonderzuges festgelegt, es werden dort besondere Regeln zur Sicherung der Reisenden und zum Feststellen der Abfahrbereitschaft gegeben.

Güterzüge:

Güterzüge dürfen nicht länger als 100 m sein.

Betriebsstelle	Bahnsteiglänge [m]
Neuhausen	45
Dettingen Lehen	45
Dettingen Mitte	45
Dettingen Freibad	45
Dettingen Gsaidt	45
Bad Urach Wasserfall / Kurgebiet	55
Bad Urach Ermstaklinik	80
Bad Urach	74

Zu § 32 (6-7)

Wagen mit gefährlichen Gütern / Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



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

Auf der Strecke Metzingen (W) – Bad Urach ist die Streckenklasse D4 (Achslast 22,5 t, Meterlast 8,0 t) zugelassen

Zu § 38 (1) Führen des Fahrberichts

Jeder Zug muss mit dem Fahrbericht (Anlage 5.8.4 zur SbV) ausgestattet sein. Der Tf führt den Fahrbericht nur im Störfall. Der Auftrag hierzu wird durch den Zugleiter erteilt. Vermerke über Zuglaufmeldungen und erteilte Befehle sind einzutragen. Der Tf muss den Fahrbericht stets im Blickfeld haben.

Zu § 38 (3) Abgabe des Fahrberichts

Die Fahrberichte des EVU RAB sind beim Teamleiter in Tübingen, die anderer Züge beim ZL Metzingen abzugeben. Die Fahrberichte sind von diesen Stellen monatlich an die Geschäftsstelle der ENAG weiterzuleiten.

Zu § 41 (1) Mindestbrems Hundertstel

Bremsweg in Richtung Metzingen (W) - Bad Urach
sind von Metzingen (W) bis Bad Urach 400 m festgelegt.

Bremsweg in Richtung Bad Urach - Metzingen (W)

- von Bad Urach bis Ne 2-Tafel (km 1,181) für Esig G644 **400 m** und
- von Ne 2-Tafel (km 1,181) für Esig G644 bis Metzingen (W) **700 m**

festgelegt.

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

Maßgebende Neigung

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 41 (2) Mindestbremsleistung nicht erreicht

Bei fehlender Mindestbremsleistung darf der Zug nur noch mit höchstens 40 km/h bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem das Bremssystem in Ordnung gebracht werden kann, wenn mindestens 31 Mindestbremsleistung in der Bremsstellung R/P und 45 in der Bremsstellung G vorhanden sind. Der Zugleiter ist darüber zu informieren.

Zu § 42 (5) Abfahrbereitschaft des Zuges

Die Abfahrbereitschaft im Bf Metzingen(W) ist dem Zugleiter zu melden. Dieses Gespräch ist zugleich Probegespräch für den Funk.

Zu § 45 (1) Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für

- Reisezüge 80 km/h (*Lf-Signale an der Strecke sind aufgestellt*)
- Sonstige Züge 60 km/h,

falls nicht weitere bekanntgegebene Beschränkungen bestehen.

VzG ist getrennt für Rz und sonstige Züge aufgestellt.

Sonstige Züge dürfen von km 3,2 bis km 3,5 wegen der zulässigen Brückenbelastung (2 Brücken) mit höchstens 40 km/h fahren. Die Einschränkung ist örtlich nicht mit Lf-Signalen signalisiert und ist daher in den Fahrplanunterlagen der Güterzüge eingearbeitet.

Zu § 45 (2) Bekanntgabe

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

Zu § 47 (1) Liegenbleiben eines Zuges

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 47 (4) Spitzensignal nicht in Ordnung

Wird ein unvollständiges oder erloschenes Spitzen- oder Schlussignal bemerkt, so darf der Zug bis zu dem Bahnhof weiterfahren, an dem das Spitzensignal vervollständigt werden kann, maximal bis zum Bahnhof Metzingen (W). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hierfür beträgt 80 km/h.

Ist das Nachtzeichen des Spitzensignals erloschen und kann das Nachtzeichen nicht wiederhergestellt werden, so darf bei **Dunkelheit oder unsichtigem Wetter** die Fahrt nur bis zum nächsten Bahnhof durchgeführt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hierfür beträgt 40 km/h.

Zu § 48 (4) Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge

Alle Bahnübergänge (siehe Anlage 5.3 zur SbV) der Ermstalbahn, außer BÜ Noyon-Allee in km 0,405 sind mit Grundstellern ausgerüstet.

Zu § 48 (9) Schienenbrüche

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



2.4 Abschnitt – Rangierdienst

Zu § 51 (13)

Örtliche Besonderheiten

Die Regelungen sind in den Anlagen 5.2.2 und 5.2.3 zur SbV gegeben. Beim Rangieren sind alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen. Vor Rangierbeginn ist stets eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

Zu § 53 (5)

Rangieren im Gefälle

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

Zu § 55 (1)

Sichern von Bahnübergängen

Ist in der Anlage 5.2.2 und 5.2.3 zur SbV geregelt.

Zu § 56 (1)

Abstoßen und Ablaufen

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

Zu § 57 (9)

Luftbremsskopf

Die Verwendung eines Luftbremsskopfes kann in einer Betra oder Fplo angeordnet werden.

Zu § 58 (2)

Aufbewahren der Festlegemittel

Die Hemmschuhe und Radvorleger sind auf dem Tfz mitzuführen. Ein Verbleib nicht benötigter Hemmschuhe auf den Betriebsstellen, außer in der Weichenschlüsselbude im Bf Dettingen-Gsaidt, ist nicht zugelassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 59 (2)**Rangieren über die Einfahrweiche**

Die Erlaubnis zum Rangieren über die Einfahrweiche hinaus ist gleichzeitig mit der Rangiererlaubnis für den Bahnhof erteilt. Die genauen Regelungen für die einzelnen Bahnhöfe sind in den Anlagen 5.2.2 und 5.2.3 zur SbV dargestellt.

Zu § 61 (2)**Maßnahmen nach Auffahren**

Den ordnungsgemäßen Zustand einer aufgefahrenen Weiche darf durch die Mitarbeiter Fahrbahn oder LST festgestellt werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



2.5 Abschnitt – Anlagen zur FV-NE

Zu Anlage 1

Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur

Für den elektrischen Bahnbetrieb im Einführungsbahnhof Metzingen gelten die Bestimmungen der DB Netz AG.

Zu Anlage 3

Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

Es wird ein vom Muster abweichender Buchfahrplan verwendet:

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT BAD URACH

Bad Urach



Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436

Metzingen - Bad Urach

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

1	2	3a	3b	4	5	6
Zulässige Geschwindigkeit ab km km/h		Betriebs- stellen	Lage in km	An- kunft	Ab- fahrt	Betriebliche Anordnungen

Zeichenerklärung:

T Trittstufe ausfahren (bei Tfz VT 650)

M 91 KHz-Sender bedienen

¥ Ende anschließender Weichenbereich

ET vor der Abfahrt ist die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten

└ Einfahrt in Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Durchrutschweg

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömlle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu Anlage 7

Meldebuch für den Zugleiter

Es wird ein vom Muster abweichendes Meldebuch für Zugleiter verwendet:

Titelseite:

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT BAD URACH

Bad Urach



Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436

Zugleiter in **Metzingen**

Meldebuch für Zugleiter

für die Zugleitstrecke von **Metzingen (W)** bis **Bad Urach**

Betriebsstelle **ZL Metzingen**

Begonnen am _____, abgeschlossen am _____, Inhalt: _____ Blätter

Anleitung:

Für die Führung des Meldebuches für Zugleiter gilt die Anlage 7 der FV-NE!

Einlage:

1	2	3				4a	3				4b	3b				4c	3c				4d	3d				5
Tag		Metzingen (TME)					Neuhausen (TNH)					Dettingen-Mitte (TDEM)					Dettingen-Gsайдt (TDEG)					Bad Urach (TUC)				Meldungen und Vermerke
Zugnummer von nach Bad Urach		Meldezeit					Meldezeit					Meldezeit					Meldezeit									
		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu Anlage 19 Fahrtbericht

Es wird ein vom Muster abweichender Fahrtbericht verwendet:

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT BAD URACH

Bad Urach

Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436



Fahrtbericht vom _____

1	2	3	4	5	6	7	8
Zugnummer	Name Triebfahrzeugführer	Durchfahrene Strecke von nach		Ge- samt- zug- gewicht 1) t	Be- dientes- Brems- gewicht 2) t	Vorhandene Brems- hundert- stel Sp 6 x 100 Sp 5	Besonderheiten

9	10	11			12
Zug- Nr.	Betriebs- Stelle	Ankunfts- meldung Uhrzeit	Zuglaufmeldungen		Vermerke
			Fahrerlaubnis erteilt Uhrzeit	bis Betriebsstelle	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



2.6 Abschnitt – Anhänge zur FV-NE

Zu Anhang

Bleibt frei

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken

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

3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301

Zu 301.0002 Abs. 2 Standort der Signale

Nachstehende Signale stehen links vom Gleis:

Richtung Metzingen (W) – Bad Urach

- km 6,260 – Ne 1-Tafel Bf Dettingen-Gsaidt
- km 7,614 – ÜsW für BÜ in km 7,627
- km 10,200 – Ne 1-Tafel Bf Bad Urach

Richtung Bad Urach – Metzingen (W)

bleibt frei

Zu 301.0002 Abs. 2 (2) Kennlicht

Auf das Zeigen eines weißen Kennlichts bei zeitweilig betrieblich abgeschalteten Signalen wird verzichtet.

Zu 301.0002 Abs. 5 (1) Anschließendes Weichenbereich

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



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

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

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

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

Zu 301.0501 Abs. 8 und 9
Signalen Lf 6 und Lf 7

Die Signale sind aufgestellt und haben nur Gültigkeit für Reisezüge. Für sonstige Züge ist die im Buchfahrplan Spalte 2 angegebene Geschwindigkeit zu beachten.

Zu 301.0601 Abs. 2 (2)
Signal Sh 2

Die Nachtzeichen werden nicht verwendet.

Zu 301.0703 Abs. 1 (3)
Signal Ra 10 – Rangierhalttafel

In den Bahnhöfen Dettingen-Gsaidt und Bad Urach sind keine Signale Ra 10 aufgestellt.

Zu 301.1101 Abs. 2 (2)
Signal Zg 1 – Spitzensignal

In den Bahnhöfen Dettingen-Gsaidt und Bad Urach sind keine Signale Ra 10 aufgestellt.

Zu 301.1101 Abs. 3 (2)
Signal Zg 2 – Schlussignal

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

Zu 301.1101 Abs. 3 (2)
Signal Zg 2 – Schlussignal

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

Zu 301.1401 Abs. 1 Signal Ne 1 – Trapeztafel

Alle Bahnhöfe sind mit Ne 1 ausgestattet und sind Zuglaufstellen.

Zu 301.1401 Abs. 5 (4) und 5 (6) Signal Ne 5 – Halftafel

Die Halftafeln (Signal Ne 5) mit dem Zusatzschild „3RS“ sind nur für Personensonderzüge aufgestellt, um deren genauen Halteplatz zu kennzeichnen, wenn diese aus 3 Einheiten VT 650 bestehen. Die genaue Verfahrensweise wird hierbei in der zugehörigen Fplo des Sonderzuges festgelegt, es werden dort besondere Regeln zur Sicherung der Reisenden und zum Feststellen der Abfahrbereitschaft gegeben.

Die Haltewunsch-Signale (Bedarfshalt) sind auf der Ermstalbahn auf den Betriebsstellen Hp Neuhausen, Hp Dettingen-Lehen, Hp Dettingen-Freibad, Bf Dettingen-Gsaidt und Hp Bad Urach-Ermstaklinik eingerichtet.

Die Anforderung eines Bedarfshalts wird mit einem weißen blinkenden Licht mit einer Blende in Form eines „H“ angezeigt.

Zu 301.1501 Abs. 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.



M- Zeichen:

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)

Allgemeines

Das operative Notfallmanagement wird vertraglich durch die DB Netz AG übernommen. Informationsbeschaffung (Gefahrgutblätter, Aufgleisblätter) erfolgt über die Notfalleitstelle Karlsruhe. Das EVU als Beförderer von Gefahrgut hat Regelungen zur schnellen Bereitstellung der Begleitpapiere zu treffen und diese dem EBL der Ermstalbahn mitzuteilen.

Zu 5.2 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle ist der Bahnhof Metzingen (W).

Zu 5.6 Unfallmeldetafeln

Unfallmeldetafeln

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

Zu 5.6 Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses

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

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

Die Bundespolizei ist für die Ermstalbahn nicht zuständig.

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

Verhalten der Mitarbeiter

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb handelt der Leiter an der Unfallstelle nach der Unfallmelde-
tafel I.

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

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

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

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

Unfalluntersuchung

Der EBL führt die Untersuchung durch, der Notfallmanager übernimmt die Zuarbeit. Bei Bedarf
beteiligt er andere Stellen und verwertet deren Feststellungen.

Tatbestandsaufnahme

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

Schienenersatzverkehr

Bei Unregelmäßigkeiten übernimmt die Transportleitung (TP) Regio in Karlsruhe die Bestellung
von Busnotverkehren.

Die TP informiert den Notdienst der RAB und setzt Sofort-, Ergänzungs-, Störungsende- und Ab-
schlussmeldungen ab.

Der Schichtleiter der TP ist auch Ansprechpartner für die Kommunikation zwischen Notdienst der
RAB und der TP, insbesondere bei der Koordination von Busnotverkehren.

Grenze der Zuständigkeit der Rettungsleitstellen

Landkreis Reutlingen von km 0,000 bis km 10,540

Für Fax an die Rettungsleitstelle, zur Bestätigung einer Gleissperrung, ist der Vordruck zur Ergän-
zung zur BUVO-NE (Anlage 3 Seite 42) zu verwenden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Unfallmeldetafel I

Strecke Metzingen (W) – Bad Urach Betriebsstelle: Bf Metzingen (W)
Ermstalbahn (ETB)

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

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

Funk Kanal: **Telefon: 07123-206 266** ersatzweise: **0151-27402774**

Gleisperrung veranlassen

Was ist geschehen?

Ort: Strecke von Metzingen nach Bad Urach ; **Bahn-km**

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

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

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

Erste Hilfe leisten

Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

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

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

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

Datum _____

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle Bf Metzingen (W) für die Strecke Bf Metzingen – Bad Urach

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hörnle	Baldur Baur	Jochen Heer



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

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

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

Aufgestellt: 14.07.2016
Datum
Günther Hörnle, EBL-V

Geprüft: 14.07.2016
Datum
Baldur Baur, EBL-V

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hörnle	Baldur Baur	Jochen Heer



Feuerwehreinsätze im Gefahrenbereich von Gleisen

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

1. Grundsätzliches

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

2. Verfahrensweise

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

Bezirke der Rettungsleitstellen

Rettungsleitstelle	Strecke von Metzingen (W) bis Bad Urach
<input type="checkbox"/> Reutlingen Fax: 07121 - 3071-788	von km 0,0 bis km 10,540

Anlage 3

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hörmle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zugleiter Ermstalbahn
72555 Metzingen
Tel. 07123-206266
Fax 07123-9243338

An die Rettungsleitstelle

Reutlingen (Feuerwehr) Fax: **07121 - 3071-788**

Gleisperrungen

Gesperrt für alle Zug- und Rangierfahrten

durch Zugleiter Ermstalbahn Metzingen (W) um _____ Uhr

alle Gleise des Bahnhofs _____

folgende Gleise des Bahnhofs _____

die **Streckengleise** von _____ bis _____

die **Streckengleise** von _____ bis _____

Unterschrift

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

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

Zu § 1

Umfang der Signalanlagen

- a) Auf der Strecke von Metzingen (W) bis Bad Urach sind alle ortsbedienten Weichen
- im Hauptgleis (Zugfahrstraße) sowie
 - die Weichen und Gleissperren mit Flankenschutzfunktionen durch Handverschlüsse gesichert.
- b) Im Schlüsselkasten beim Zugleiter in Metzingen (W) befindet sich der Zugführerschlüssel – die Schlüssel zu den Weichen im Bf Dettingen-Gsaidt befinden sich im dortigen Schlüsselwerk unter Verschluss durch den Zugführerschlüssel. Ebenfalls befinden sich die Schlüssel zu der Weichen und der Gleissperre I im Bf Bad Urach im Schlüsselkasten.

Zu § 3 (4), (7, 8)

Ersatzschlüssel und deren Benutzung

Es werden nachstehende **Schlüsselformen** vorgehalten:

Betriebsstelle	Weiche	Schlüsselform
Bf Dettingen-Gsaidt	1	e0
	2	f0
	4	i0
	5	c0
Bf Bad Urach	1	l0
	2	m1
	Gs I	v4

Zu § 9 (3)

Arbeitsbücher

Es sind die Arbeitsbücher nach Anlage 7 und 8 SIG-VB-NE beim ZL Metzingen (W) zu führen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu § 10 (7)

Meldung von Unregelmäßigkeiten

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

Die sofortige Benachrichtigung des Wartungsdienstes durch den ZL Metzingen (W) wird hiervon nicht berührt.

Prüfungsunterlagen

Alle planmäßig auf der Strecke Metzingen – Bad Urach eingesetzten Fahrzeuge müssen mit PZB ausgerüstet sein.

Die PZB-Einrichtungen der Strecke sind halbjährlich auf ihre Funktion zu überprüfen und in einem Prüfungsbuch zu dokumentieren.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE)

Zu § 5 (1)

Straßenverkehrszeichen

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

Stromversorgung

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

Sonstiges

Kabelkanal der DB Netz AG

Die Kabel des Bü Noyonallee in km 0,405 (Hp-Abhängigkeit zum Stellwerk Metzingen MCL 84) sind im Kabelkanal der DB Netz AG verlegt.

Wartungsarbeiten sind, sofern keine Betra erforderlich ist, über das Arbeitsbuch der ENAG abzuwickeln.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

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

Zu § 1 (1)

Einteilung der Gleise und Weichen

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

Radsatzlast:

Auf der Strecke Metzingen – Bad Urach ist die Streckenklasse D4 (Achslast 22,5 t, Meterlast 8,0 t) zugelassen.

Strecken- klasse	Radsatz- last	Fahrzeugge- wicht je Längeneinheit	a Abstand der Drehgestell-Radsätze b Abstand des ersten Radsatzes vom nächstgelegenen Pufferende c Abstand zwischen den Innen-Radsätzen in m
D 4	22,5 t	8,0 t/m	$ \begin{array}{ccccccc} & & 4 \times 22,5 \text{ t} & & & & 6 \times 20 \text{ t} \\ & b & a & c & a & b & & b & a & a & c & a & a & b \\ \dots & 1,50 & & 4,65 & & 1,50 & & 1,50 & & 6,00 & & 1,50 & & 1,50 \\ & & 1,80 & & 1,80 & & 1,50 & & 1,50 & & & 1,50 & & 1,50 \\ \dots & & & & & & & & & & & & & \dots \end{array} $

Zu § 1 (2)

Haupt- und Nebengleise

Hauptgleise sind die Streckengleise und die durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen. Alle anderen Gleise sind Nebengleise.

Zu § 9 (1)

Hektometertafeln; Hektometerstein

Hektometertafeln sind im Abstand von 200 m aufgestellt.

Zu § 31 (7)

Prüfungsunterlagen der Weichen

Für alle Weichen sind Weichenprüfkarten zu führen.

Zu § 33 (2)

Zuständigkeit für Betriebs- und Bauanweisungen

Für das Aufstellen der Beta ist der EBLV zuständig.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu Abschnitt IV Prüfung der bautechnischen Anlagen

Der EBL prüft jährlich alle bautechnischen Anlagen.

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

Sämtliche Gleisanlagen sind mindestens ½ -jährlich zu begehen.

Die Prüfungen und Begehungen sind in den Prüfprotokollen, nachzuweisen.

3.5.1 Brücken der Ermstalbahn

Bauwerksname	Bahnkilometer	Bauwerkslänge in m	vor Betreten Gleis- sperrung
Ermsbrücke	3,259	19,00	Ja
Rohrleitung	3,302	4,90	Nein
K 6712	3,419	13,90	Ja
Radweg	3,455		Nein
Fa. Gutbrod	3,659	8,00	Nein
Glemser Gasse	4,466	7,30	Ja
Feldweg	5,862	7,30	Nein
Brühlbach	8,247	6,40	Nein
Jugendherberge	9,636	19,90	Ja
Fußgängerunterführung	10,464		Nein

3.5.2 Überquerungen der Ermstalbahn (fremde Baulastträger)

Bauwerksname	Bahnkilometer	Bauwerkslänge in m	Baulastträger
B 28	7,100	66,40	Straßenbauamt Eningen u. A.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Zu § 19 (3)

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

Zu Unfallmerkblätter

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Allgemeines

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

Konstruktive Bauwerke

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

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



4. Sonstige Bestimmungen

4.1 Betra, La und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb

La-Stellen dürfen mit Zustimmung des EBL eingerichtet werden. Diese La-Stellen müssen signalisiert sein. Bis diese Bedingungen erfüllt sind, sind die Züge mit Befehl über die La-Stelle zu unterweisen, danach sind die Tf vor Abfahrt in Metzingen(W) jeweils mündlich zu unterrichten. Für Züge die nur zwischen Metzingen (W) und Bad Urach pendeln wird ein Dauerbefehl zugelassen.

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

Betra werden an den ZL Metzingen (W) und an die zuständigen Fachbereiche verteilt. Der ZL hat den Eingang dem EBL zu bestätigen.

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

4.2 Schneedienst

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

4.3 Außenbeleuchtung

Die Außenbeleuchtungen werden bei allen Haltepunkten durch Schaltuhren ein- und ausgeschaltet. Die Schaltzeiten werden durch den EBL festgelegt und sind bei Fahrplanwechsel und ggf. bei Sonderzügen anzupassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

5. Anlagen zur SbV

5.1 Streckenband Skizze

5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen

5.2.1 Strecke Metzingen – Bad Urach

5.2.2 Bf Dettingen-Gsaidt

5.2.3 Bf Bad Urach

5.3 Bahnübergänge

5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge

5.3.2 Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlagen

5.3.3 Maßnahmen Sicherung von BÜ bei Ausfall der technischen Sicherung

5.3.4 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

5.5 Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

5.5.1 Fahrtrichtung Metzingen (W) – Bad Urach

5.5.2 Fahrtrichtung Bad Urach – Metzingen (W)

5.6 Merkblatt Schienenbrüche

5.7 Bestimmungen für Dampfzugfahrten

5.8 Vordrucke

5.8.1 Merkblatt

5.8.2 Fernsprechbuch

5.8.3 Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

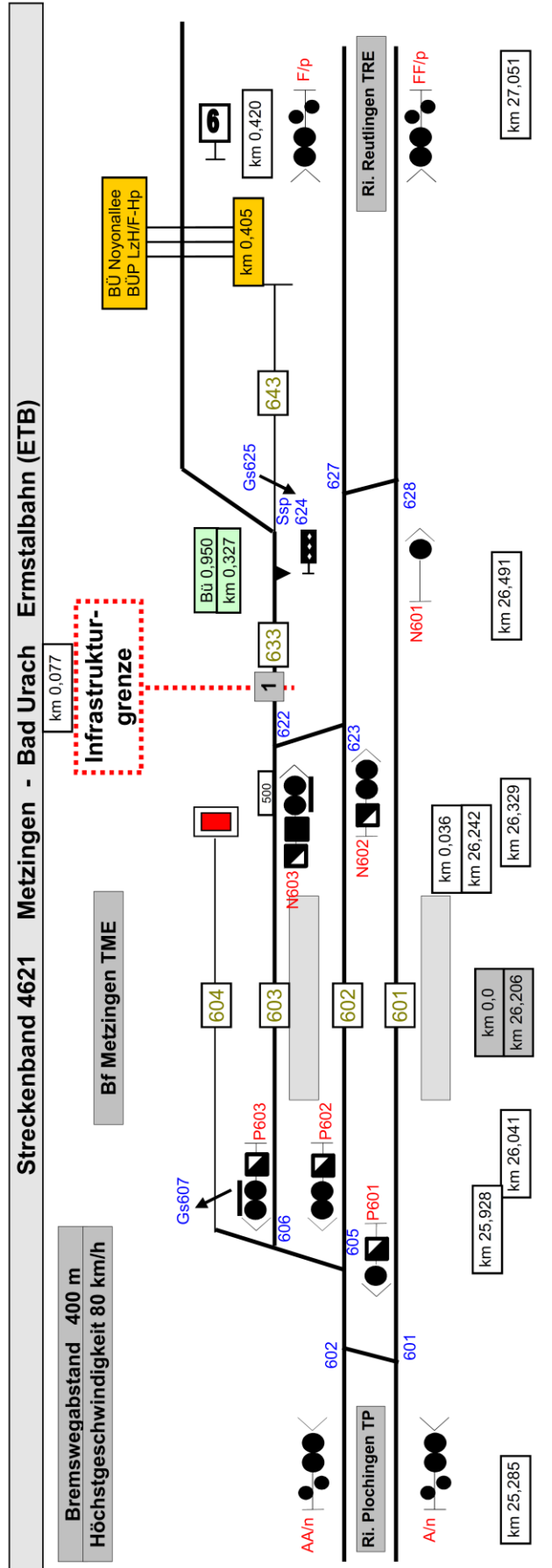
5.8.4 Fahrtbericht

5.8.5 Übersicht Zugverspätung/Ausfall im Ermstal

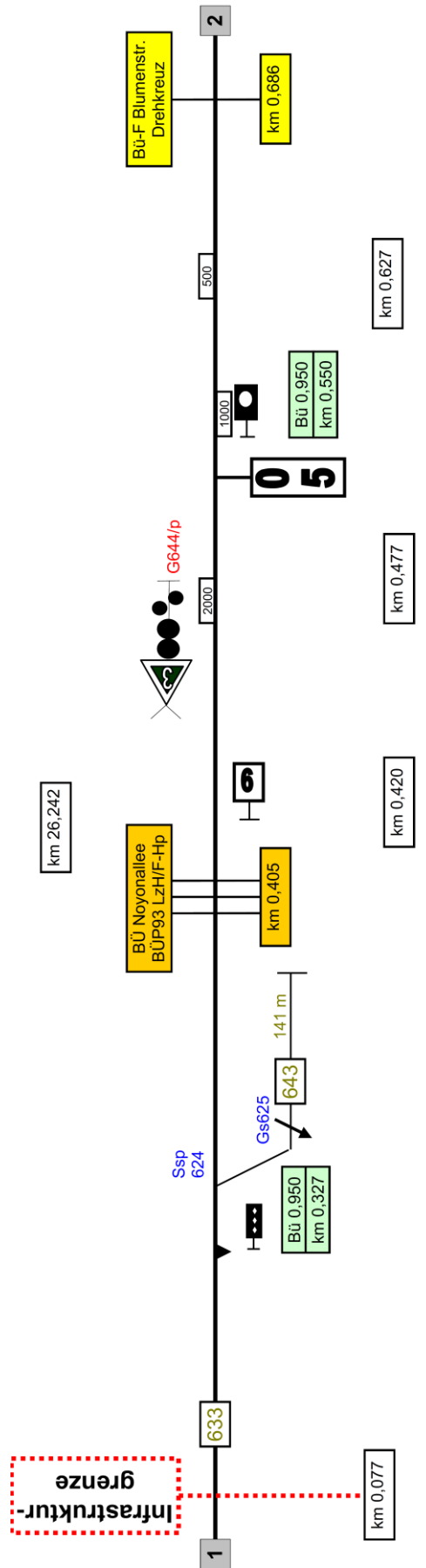
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



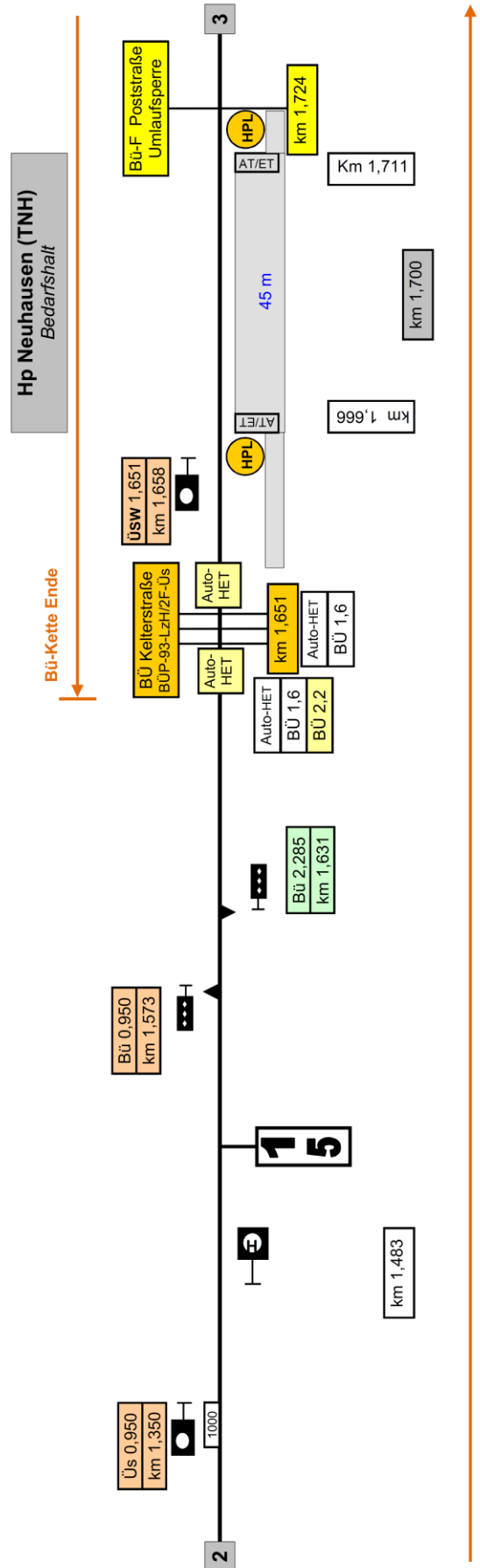
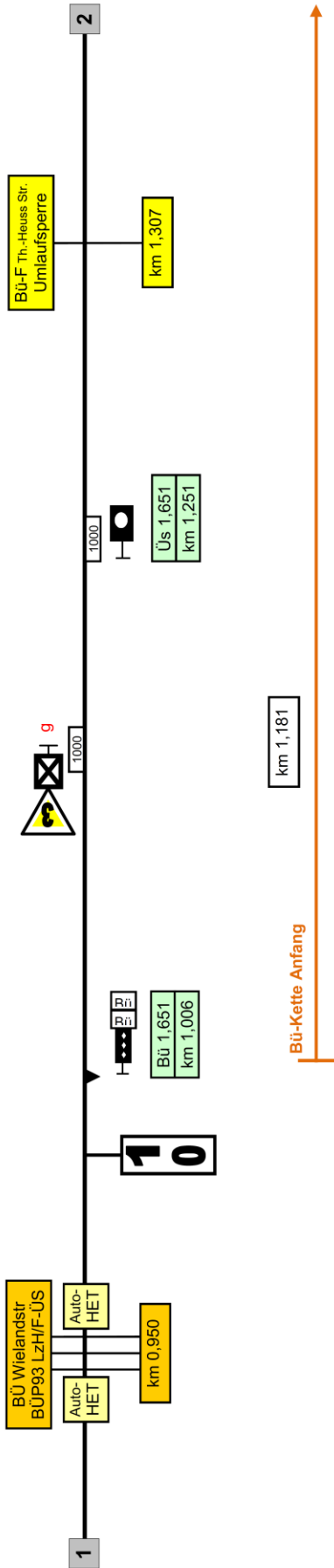
5.1 Streckenband Skizze



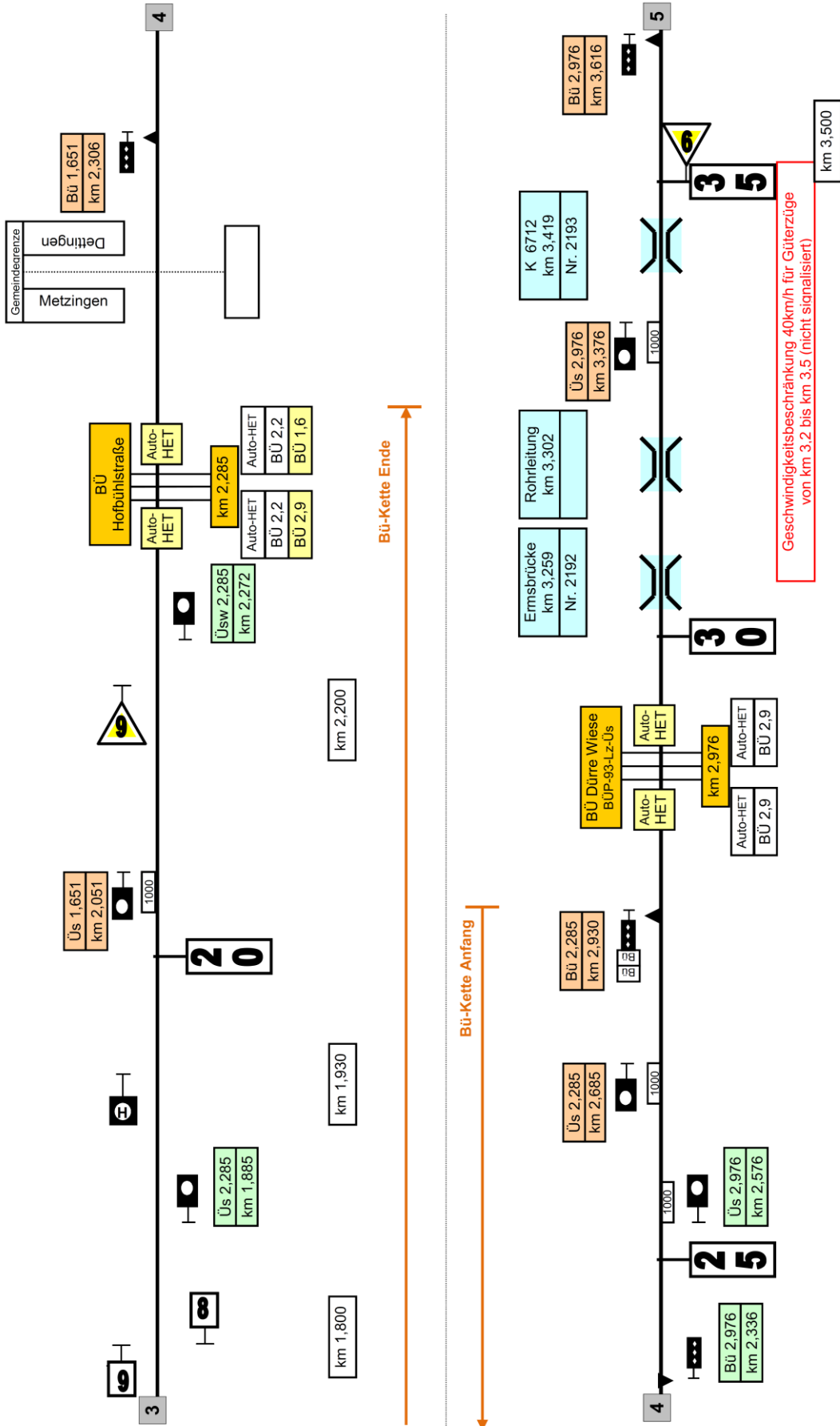
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer



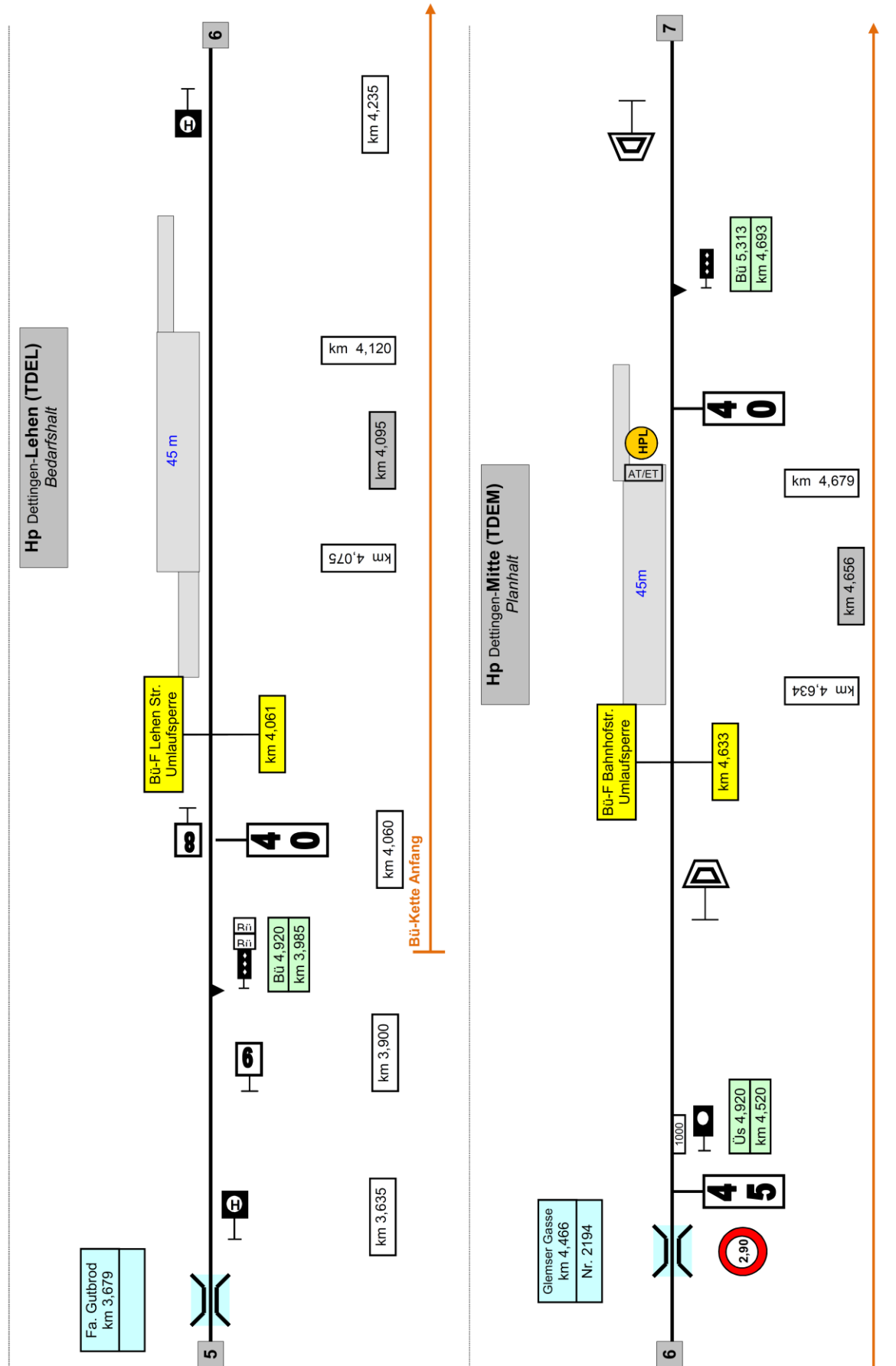
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer

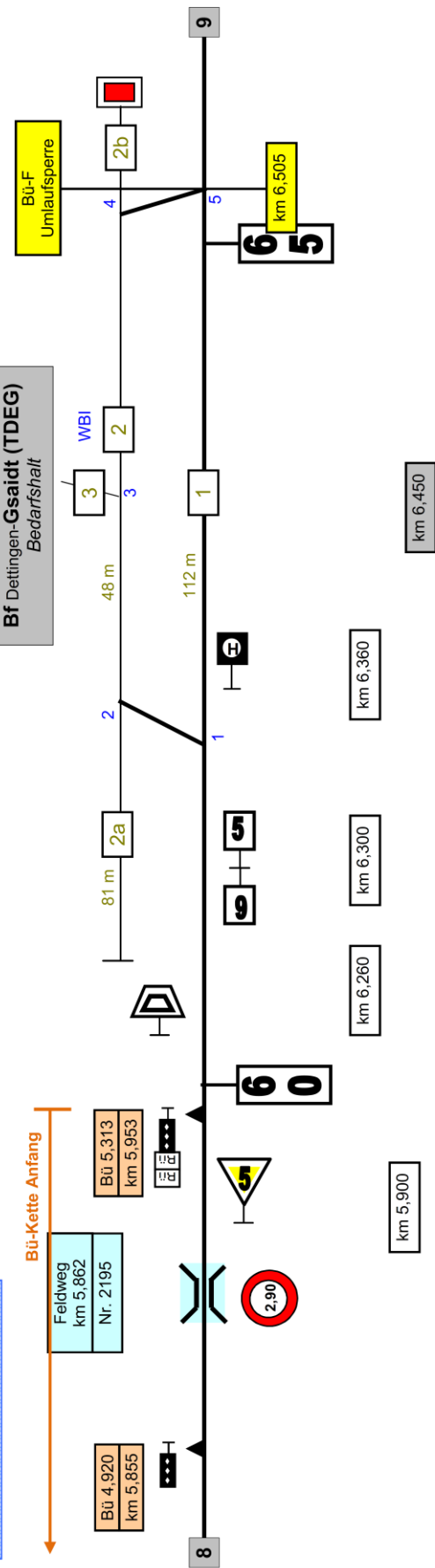
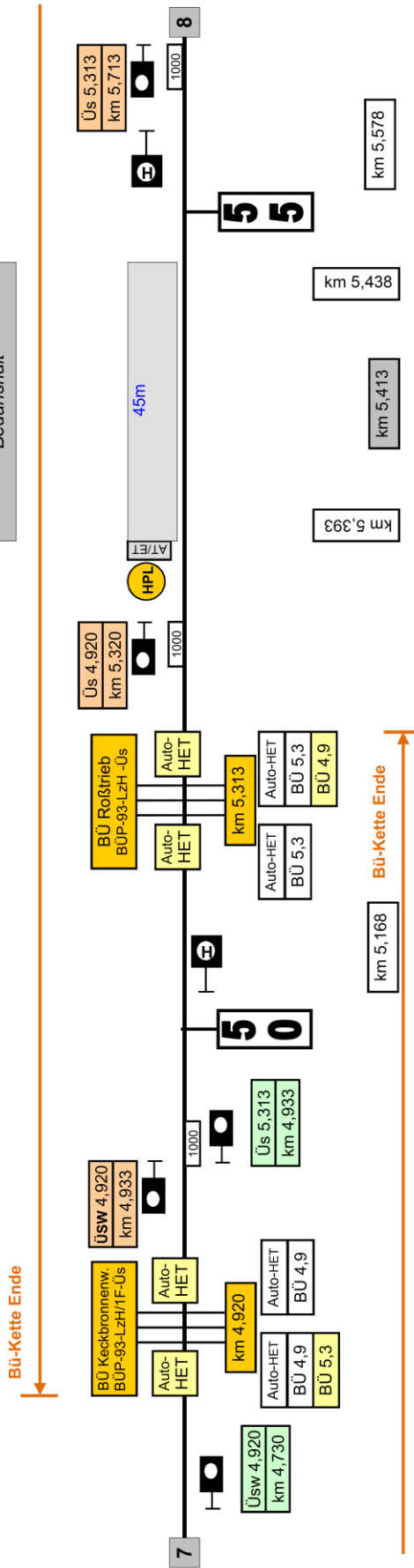


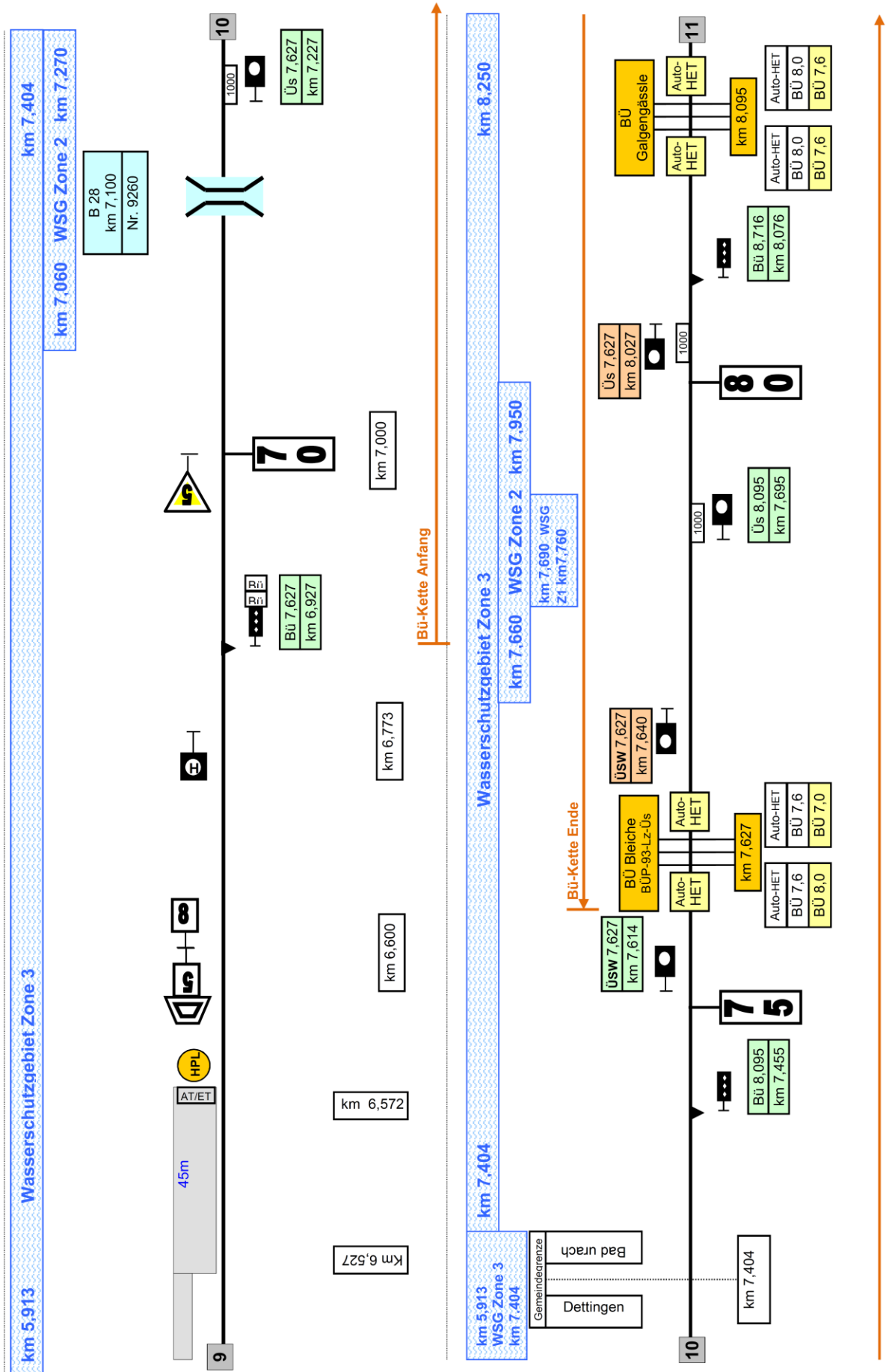
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer



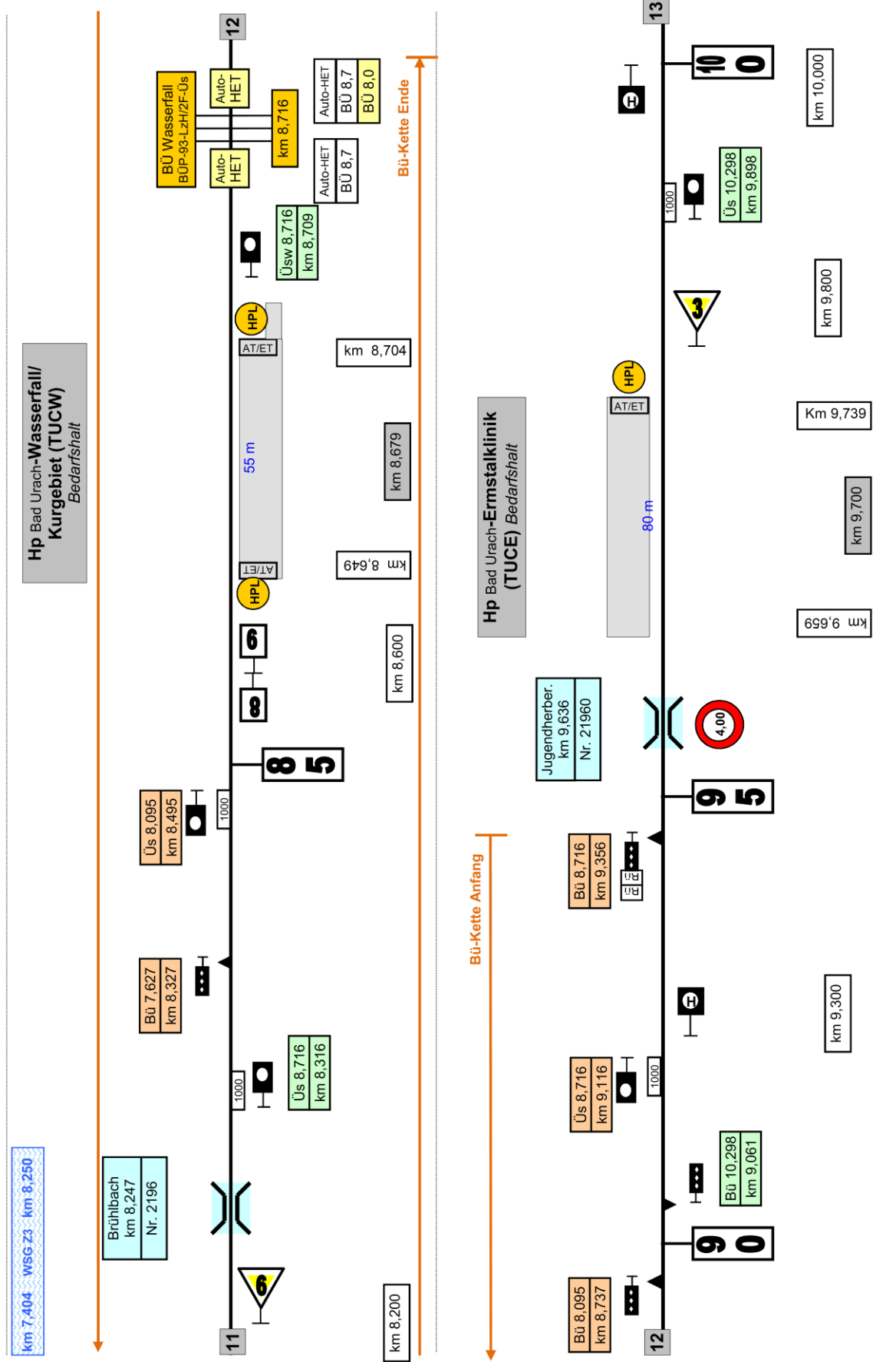
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer

**Hp Dettingen-Freibad (TDEF)
Bedarfsstahl**

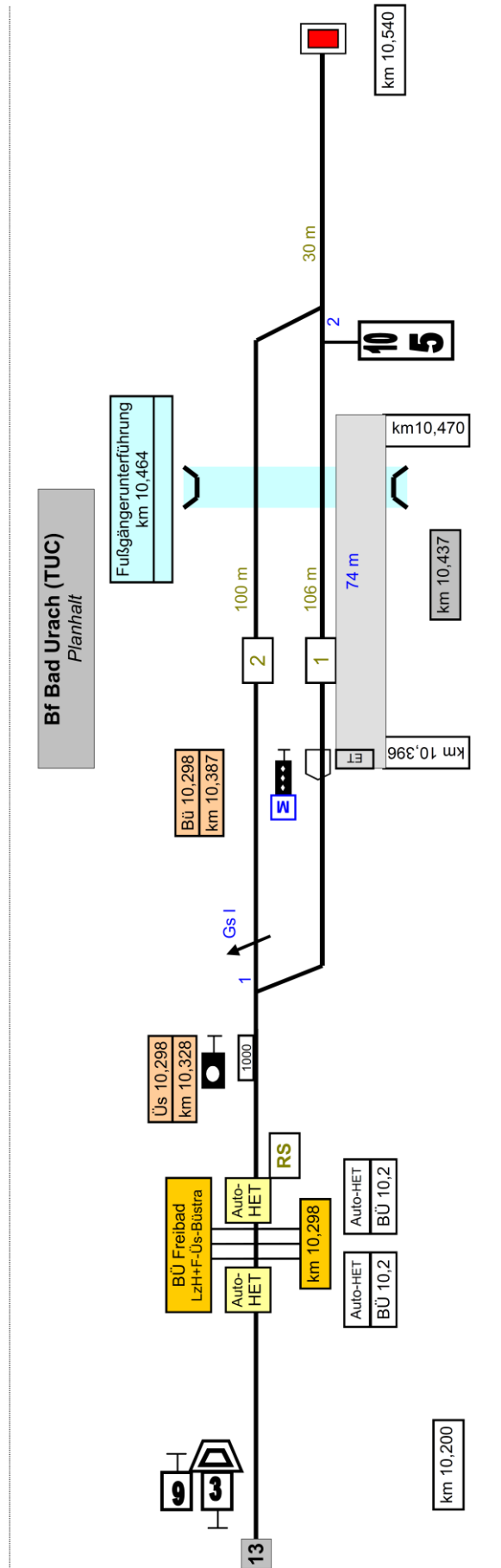




Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hörmle	Baldur Baur	Jochen Heer



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömlle	Baldur Baur	Jochen Heer



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen (VzG-Strecke 4621)

5.2.1 Strecke Metzingen – Bad Urach

Bf Metzingen (W) (TME)

Infrastrukturgrenze liegt in km 0,114 (Ra 13 Weiche 622).
Weitere Bestimmungen siehe Betriebsstellenbuch DB Netz AG des Bahnhof Metzingen(W).

Hp Neuhausen (TNH)

Lage des Haltepunkts Neuhausen:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
1,700	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	45

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informations-System (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!
Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Metzingen – Bad Urach

Bü-Haltepunktschaltung für Bü in
km 2,285 - Hofbühlstraße

F a h r r i c h t u n g

Bad Urach – Metzingen

Bü-Haltepunktschaltung für Bü in
km 1,651- Keltternstraße

Bedarfshaltestellenanzeiger

Metzingen – Bad Urach

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

F a h r r i c h t u n g

Bad Urach – Metzingen

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Hp Dettingen-Lehen (TDEL)

Lage des Haltepunkts Dettingen-Lehen:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
4,095	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	45

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger

Fahrtrichtung

Metzingen – Bad Urach

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Bad Urach – Metzingen

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Hp Dettingen-Mitte (TDEM)

Lage des Haltepunkts Dettingen-Mitte:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
4,656	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	45

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informations-System (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Metzingen – Bad Urach

Bü-Haltepunktschaltung für Bü
in km 4,920 – Keckbronnenweg und
in km 5,313 – Roßtrieb

Fahrtrichtung

Bad Urach – Metzingen

- entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger

- entfällt -

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Hp Dettingen-Freibad (TDEF)

Lage des Haltepunkts Dettingen-Freibad:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
5,413	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	45

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informations-System (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Metzingen – Bad Urach

- entfällt -

Fahrtrichtung

Bad Urach – Metzingen

Bü-Haltepunktschaltung für Bü in
km 4,920 – Keckbronnenweg und in
km 5,313 – Roßtrieb

Bedarfshaltestellenanzeiger

Metzingen – Bad Urach

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Fahrtrichtung

Bad Urach – Metzingen

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Bf Dettingen-Gsaidt (TDEG)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.2)

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Hp Bad Urach-Wasserfall/Kurgebiet (TUCW)

Lage des Haltepunkts Bad Urach-Wasserfall/Kurgebiet:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
8,679	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	55

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informations-System (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Metzingen – Bad Urach

Bü-Haltepunktschaltung für Bü in
km 8,716 - Wasserfall

F a h r t r i c h t u n g

Bad Urach – Metzingen

Bü-Haltepunktschaltung für Bü
In km 8,095 – Galgengäßle

Bedarfshaltestellenanzeiger

- entfällt -

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Hp Bad Urach-Ermstaklinik (TUCE)

Lage des Haltepunkts Bad Urach-Ermstaklinik:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
9,700	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	80

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informations-System (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

Metzingen – Bad Urach

Bü-Haltepunktschaltung für Bü
in km 10+298 - Freibad

Fahrtrichtung

Bad Urach – Metzingen

- entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger

Metzingen – Bad Urach

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.14015(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Fahrtrichtung

Bad Urach – Metzingen

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Bf Bad Urach (TUC)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.3)

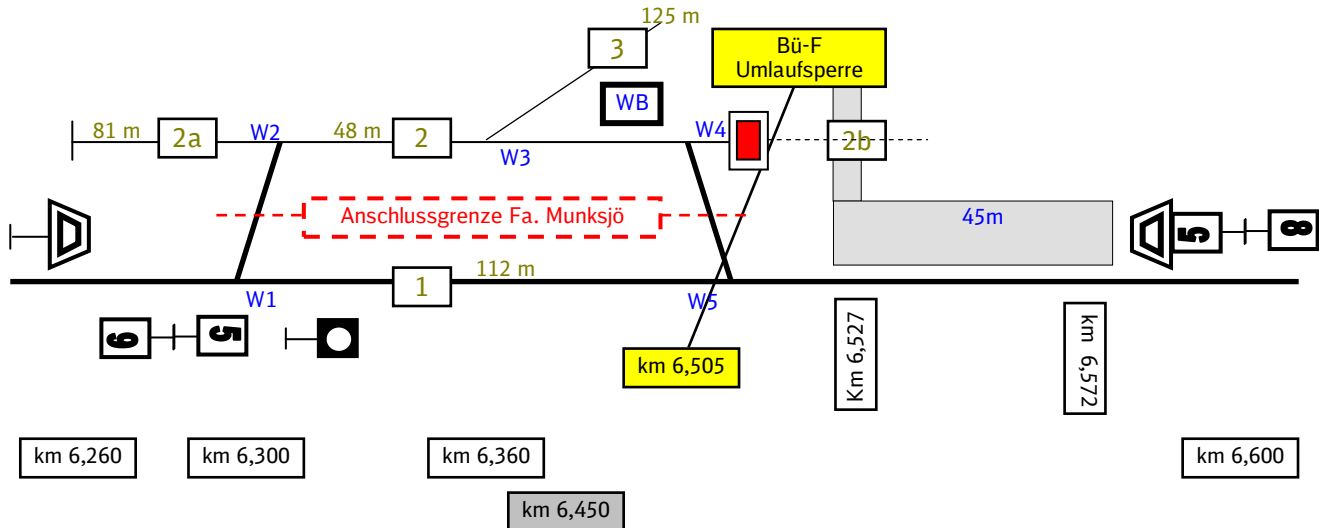
Maßnahmen im Störfall (gültig für gesamte Strecke)

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2.2 Bestimmungen für den Bf Dettingen-Gsайдt (TDEG) (VzG-Strecke 4621)

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



2. Allgemeines

Lage des Bahnhof Dettingen-Gsайдt:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
6,450	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Grenzen des Bahnhofs Dettingen-Gsайдt:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Metzingen (W)	Ne 1 (links vom Gleis)	6,260
Bad Urach	Ne 1	6,600

Weichen

Die Weichen W1, W2, W4 und W5 sind in Grundstellung verschlossen. Die Schlüssel sind im Schlüsselwerk in der Weichenbude neben Weiche 4 verschlossen. Zum Entnehmen der Schlüssel ist der Zugführerschlüssel erforderlich.

Rangierbezirke

Der Bahnhof Dettingen-Gsайдt bildet einen Rangierbezirk.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömlle	Baldur Baur	Jochen Heer



Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Ra 12 W1	Ra 12 W5	112	Hauptgleis
2a	Prellbock	Spitze W2	81	Anschluss- / Nebengleis
2	Spitze W2	Spitze W4	48	Anschluss- / Nebengleis
2	Spitze W2	Ra 12 W4	92	Anschluss- / Nebengleis
2a+2	Prellbock	Spitze W4	172	Anschluss- / Nebengleis
2b	-	-	-	ab Ra 12 W4 gesperrt
3	Ra 12 W3	Bü Weg	125	Anschluss- / Nebengleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 1.

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Im Bahnhof Dettingen-Gsaidt dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

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

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
1 Richtung Metzingen (W)	Ne 1	km 6,360	12,567 ‰ – Gefälle Ri. Metzingen (W)
1 Richtung Bad Urach	6,500	Ne 1	15,714 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach
2 Richtung Metzingen (W)	Ra12 W2	Ra12 W4	6,061 ‰ – Gefälle Ri. Metzingen (W)

3. Rangierdienst

Müssen für Rangierfahrten die Weichen aufgeschlossen werden, darf dies nur mit der Zustimmung des ZL Metzingen geschehen. Mit der Zustimmung des ZL zum Rangieren ist das Rangieren über die Einfahrweichen W1 oder W5 ohne weitere Zustimmung des ZL erlaubt.

Für das Befahren des BÜ-F km 6,505 in Gleis 1 und 2 durch Rangierfahrten gilt folgende Regelung:

Vor dem höhengleichen BÜ-F km 6,505 müssen Rangierfahrten anhalten, wenn Wegebenutzer bzw. Reisende gefährdet werden können.

Soweit erforderlich, müssen die Wegebenutzer bzw. Reisenden vor der Weiterfahrt durch Signal Zp 1 gewarnt werden. Danach darf mit Schrittgeschwindigkeit der Übergang befahren werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömlle	Baldur Baur	Jochen Heer



4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

Anschließer	Anschlussgrenze
Papierfabrik Fa. Munksjö	Ra 12 - Weiche 1 und Weiche 5

Ladestellen

entfällt

Bahnübergänge

Bü-F in km 6,605 mit Umlaufsperr

Sonstige Anlagen

entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZI Metzingen (W)	Fdl Metzingen (W)
Extern	07123-206266	0151 2740 2862
Fax	07123-9243338	
Funk	-	

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	45

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informations-System (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger

Fahrtrichtung

Metzingen – Bad Urach

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Bad Urach – Metzingen

Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6)
(*Haltewunschsignal*) ausgerüstet

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



7. Sonstiges

Bremsweg 400 m;
Einfahrt 50 km/h (Lf 6 Kz „5“; Lf 7 Kz „5“);
Ausfahrt 50 km/h

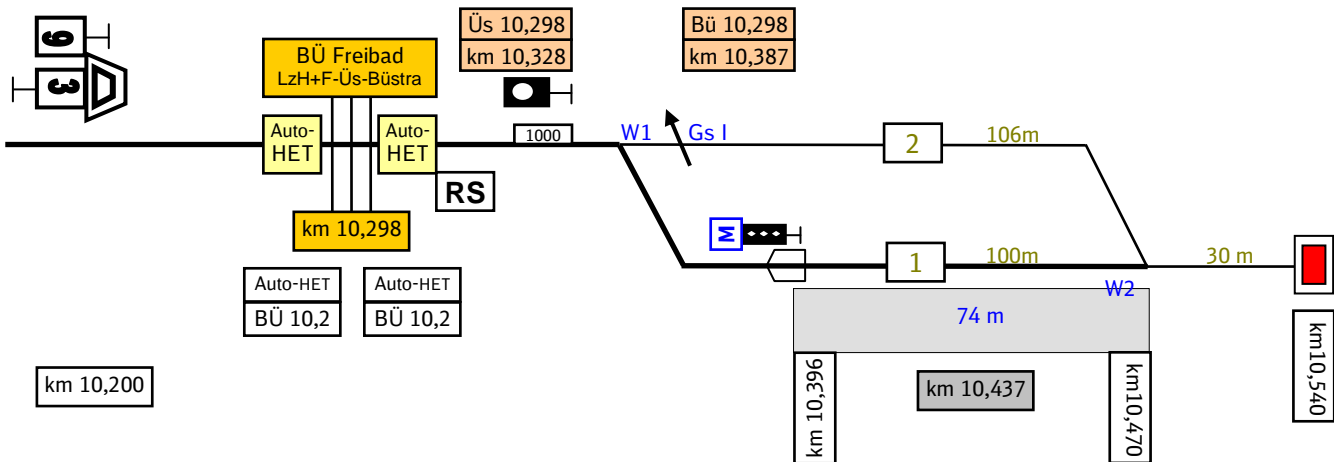
8. Maßnahmen im Störfall

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

5.2.3 Bestimmungen für den Bf Bad Urach (TUC) (VzG-Strecke 4621)

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



2. Allgemeines

Lage des Bahnhof Bad Urach:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
10,437	Metzingen	Bad Urach	1	nein

Grenzen des Bahnhofs Bad Urach:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Metzingen (W)	Ne 1 (links vom Gleis)	10,200
Streckenende – Sh 2	-	10,540

Weichen

Weichen W1, W 2 und Gs I sind in Grundstellung verschlossen. Die Schlüssel sind beim ZL Metzingen hinterlegt.

Rangierbezirke

Der Bahnhof Bad Urach bildet einen Rangierbezirk.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Ra 12 W1	Ra 12 W2	100	Hauptgleis
2	Gs I	Ra 12 W2	106	Nebengleis
Stumpfgleis	Spitze W2	Prellbock	30	Nebengleis
2 + Stumpfgl.	Gs I	Prellbock	156	Nebengleis
1 + Stumpfgl.	Ra 12 W1	Prellbock	172	Haupt- / Nebengleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 1.

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Im Bahnhof Bad Urach dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

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

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
001 Richtung Metzingen (W)	Ne 1	km 10,330	13,129 ‰ – Gefälle Ri. Metzingen (W)

3. Rangierdienst

Müssen für Rangierfahrten die Weichen oder die Gleissperre aufgeschlossen werden, darf dies nur mit der Zustimmung des ZL Metzingen geschehen. Mit der Zustimmung des ZL zum Rangieren ist das Rangieren über die Einfahrweiche W1 ohne weitere Zustimmung des ZL erlaubt.

BÜ in km 10+298:

Beim Rangieren über den BÜ in km 10+298 ist dieser mittels Bedienung des Rangierschalters RS (am Schaltheus) zu sichern.

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

entfällt

Ladestellen

entfällt

Bahnübergänge

Bü-F in km 10,298 mit technischer Sicherung - lokführerüberwacht

Sonstige Anlagen

entfällt

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZI Metzingen (W)	Fdl Metzingen (W)
Extern	07123-206266	0151 2740 2862
Fax	07123-9243338	
Funk	-	

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	74

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bedarfshaltestellenanzeiger

entfällt

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m;

Einfahrt 30 km/h (Lf 6 Kz „3“; Lf 7 Kz „3“) Stumpfgleiseinfahrt;

Ausfahrt 40 km/h

8. Maßnahmen im Störfall

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



5.3 Bahnübergänge

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Anlage 5.3.1

5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge

km	Bahnübergang	Art	Ort	Bauform	Lieferfirma
0,405	Noyon-Allee	Ortsstraße	Metzingen	BÜP93 LzH/F-Hp	Pintsch Bamag
0,686	Blumenstraße	Bü-F	Metzingen	Drehkreuz	
0,950	Wielandstraße	Ortsstraße	Metzingen	BÜP93 LzH/2F-Üs	Pintsch Bamag
1,307	Th.-Heuss-Straße	Bü-F	Metzingen	Umlaufsperr	
1,651	Kelternstraße	Ortsstraße	Metzingen	BÜP93 LzH/2F-Üs	Pintsch Bamag
1,724	Poststraße	Bü-F	Metzingen	Umlaufsperr	
2,285	Hofbühlstraße	Ortsstraße	Metzingen	BÜP93 LzH/2F-Üs	Pintsch Bamag
2,976	Dürre Wiese	Feldweg	Dettingen (E)	BÜP93 Lz-Üs	Pintsch Bamag
4,061	Lehenstraße	Bü-F	Dettingen (E)	Umlaufsperr	
4,633	Bahnhofstraße	Bü-F	Dettingen (E)	Umlaufsperr	
4,920	Keckbronnenweg	Ortsstraße	Dettingen (E)	BÜP93 LzH/F-Üs	Pintsch Bamag
5,313	Roßtrieb	Ortsstraße	Dettingen (E)	BÜP93 LzH-Üs	Pintsch Bamag
6,505	Bahnhofstraße	Bü-F	Dettingen (E)	Umlaufsperr	
7,627	Bleiche	Feldweg	Bad Urach	BÜP93 Lz-Üs- vorgelagerte Lz	Pintsch Bamag
8,095	Galgengässle	Feldweg	Bad Urach	BÜP93 LzH-Üs	Pintsch Bamag
8,716	Wasserfall	Ortsstraße	Bad Urach	BÜP93 LzH/2F-Üs	Pintsch Bamag
10,298	Am Galgenberg	Ortsstraße	Bad Urach	BÜP93 LzH/F-Üs- BÜSTRA	Pintsch Bamag

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



5.3.2 Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlage

km 0,405 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken - Noyon-Allee - Metzingen

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Noyon-Allee	
Sicherungsart:	Fahrstraßengesteuerter BÜ - BÜP93 LzH/F-Hp	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	durch Fdl Metzingen (W)	durch Fdl Metzingen (W)
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/auschaltung	nein	nein
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	nein	nein
Haltepunktschaltung	nein	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	Bedienung durch Fdl nach Ril 482.9033 Stand: 29.08.2012 Detaillierte Bedienungsanweisung im Betriebsstellenbuch des Fdl Metzingen (W)	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer


km 0,950 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken - Wielandstraße - Metzingen

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Wielandstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH/2F-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 0,327	K2 km 1,573
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein/-ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 0,550	Üs km 1,350
Haltepunktschaltung	nein	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	keine	

km 1,651 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken - Kelterstraße – Metzingen-Neuhausen

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Kelterstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH/2F-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 1,006	K2 km 2,306
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein/-ausschaltung	Auto-HET	AT/ET am Bahnsteigende Hp Neuhausen – Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 1,251	Üs km 2,051 ÜsW km 1,658
Haltepunktschaltung	nein	ja
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	Bü – Bü Kette mit Bü km 2,285	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer


km 2,285 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken - Hofbühlstraße – Metzingen-Neuhausen

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Hofbühlstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH/2F-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 1,631	K2 km 2,930
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	AT/ET am Bahnsteigende Hp Neuhausen – Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 1,885 / ÜsW km 2,272	Üs km 2,685
Haltepunktschaltung	ja	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	keine	Bü – Bü Kette mit Bü km 1,651

km 2,976 Lichtzeichenanlage – Dürre Wiese – Dettingen (Erms)

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Feldweg	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ- BÜP93 Lz-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 2,336	K2 km 3,616
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 2,576	Üs km 3,376
Haltepunktschaltung	nein	ja
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit		

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer


km 4,920 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken - Keckbronnenweg – Dettingen (E)

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Keckbronnenweg	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH/1F-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 3,985	K2 km 5,855
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	AT/ET am Bahnsteigende Dettingen-Mitte – Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 4,520 / ÜsW km 4,730	Üs km 5,320 / ÜsW km 4,933
Haltepunktschaltung	ja	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	Bü – Bü Kette mit Bü km 5,313	

km 5,313 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken - Roßtrieb – Dettingen (E)

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Roßtriebstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 4,693	K2 km 5,953
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	AT/ET am Bahnsteigende Dettingen-Freibad – Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 4,933	Üs km 5,713
Haltepunktschaltung	nein	ja
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	-	Bü – Bü Kette mit Bü km 4,920

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer


km 7,627 Lichtzeichenanlage - Bleiche – Bad Urach

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Feldweg	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 Lz-Üs-BÜSTRA - Straßenschleife	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 6,927	K2 km 8,327
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 7,227 / ÜsW km 7,614	Üs km 8,027 / ÜsW km 7,640
Haltepunktschaltung	nein	ja
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	Bü – Bü Kette mit Bü km 8,095	

km 8,095 Lichtzeichenanlage mit Halbschranke - Galgengässle – Bad Urach

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Feldweg	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 7,455	K2 km 8,737
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	Auto-HET	AT/ET am Bahnsteigende Hp Wasserfall – Auto-HET
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 7,695	Üs km 8,495
Haltepunktschaltung	nein	ja
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	Bü – Bü Kette mit Bü km 8,716	Bü – Bü Kette mit Bü km 7,627

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer


km 8,716 Lichtzeichenanlage mit Halbschranke - Wasserfall – Bad Urach

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortstraße - Maisentalstraße	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH/2F-Üs	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 8,076	K2 km 9,356
Einschaltung haltende Züge	-	-
Hilfsein-/ausschaltung	AT/ET am Bahnsteigende Hp Wasserfall – Auto-HET	nein
Rangierschalter	nein	nein
Überwachung	Üs km 8,316 / ÜsW km 8,709	Üs km 9,116
Haltepunktschaltung	ja	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	nein	Bü – Bü Kette mit Bü km 8,716

km 10,298 Lichtzeichenanlage mit Halbschranke - Freibad – Bad Urach

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortstraße – Beim Tiergarten	
Sicherungsart:	Zuggesteuerter BÜ - BÜP93 LzH/2F-Üs-BÜSTRA	
	von Metzingen (W) (TME)	von Bad Urach (TUC)
Unwirksamschaltung	nein	nein
Einschaltung Fahrende Züge	K1 km 9,061	-
Einschaltung haltende Züge	-	FS km 10,387
Hilfsein-/ausschaltung	AT/ET am Bahnsteigende HP Ermstaklinik – Auto-HET	ET am Bahnsteigende
Rangierschalter	ja am Betonschaltheus	
Überwachung	Üs km 9,898	Üs km 10,328
Haltepunktschaltung	ja	nein
Ausschaltung	FS3/13	FS3/13
Belegmeldung	FS	FS
Besonderheit	nein	nein

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

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

Maßnahmen bei Störung von technischen Einrichtungen an Bü für den mit Lichtzeichenanlagen ausgerüsteten Bahnübergang in km 0,405 „Noyon-Allee“ BÜP 93 LzH/F-Hp-vLz

Maßnahmen bei Störungen von technischen Einrichtungen von BÜ

Bahnübergang

Noyon-Allee

auf dem Streckenabschnitt

auf dem Streckenabschnitt

von

Metzingen (W)

bis

Bad Urach

BÜ – Rufzeichen

Zugleitfunk

Bahnübergang		Art der Störung		Ma ß n a h m e				B a h n ü b e r g a n g				
BÜ- Technik	Lage [km]	lfd. Nr.		Sicherung durch Posten		HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	Ist nicht gesichert		
				Schw	BÜP ¹⁾						9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
BÜP93-LzH/F-Hp	0,405	1	Gesamt- anlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X		
				1	2	von 6.00 – 22.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X					
				1	1	von 22.00 – 6.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X					
		2	Nichtaus- schalten der Anlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X		
				3	nur Halb- schranken		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
						1	1	von 6.00 – 22.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X			
				1	kein	von 22.00 – 6.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X					
		4	Bü-Akustik		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr		X			
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr	X					

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

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



**Maßnahmen bei Störung von technischen Einrichtungen an Bü
für die mit Lichtzeichenanlagen ausgerüsteten lokführerüberwachten Bahnübergänge der Strecke Metzingen (W) – Bad Urach
- außer Bü in km 0,405 „Noyon-Allee“ -**

Maßnahmen bei Störungen von technischen Einrichtungen von BÜ

Bahnübergang

Alle außer
Bü Noyon-Allee

auf dem Streckenabschnitt

auf dem Streckenabschnitt

VON

Metzingen (W)

bis

Bad Urach

BÜ – Rufzeichen

Mobiltelefon

Bahnübergang		Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang		
BÜ- Technik	Lage [km]	lfd. Nr.		Sicherung durch Posten		HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	Ist nicht gesichert
				Schw	BÜP ¹⁾					
1	2	3	4	5	6	7	8			
BÜP93-Lz-Üs	-	1	Gesamt- anlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
					1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X		
		2	Nichtaus- schalten der Anlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
		3	nur Halb- schranken		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
					1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X		
		4	Bü-Akustik		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr		X	
					1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr	X		

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

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

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

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

Hinweis: Wenn Störungen bei einer Bü-Anlage mit Üs auftreten und das Überwachungssignal kein Bü 1, sondern Bü 0 zeigt ist kein Befehl erforderlich!

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



5.3.4 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

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

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

Streckenkilometrierung

Betriebsstelle	Kürzel Ril 100	km durchge- hend	Bf/Bf	Tarif-Km
Metzingen (DB Netz AG)	TME	0,0	./.	0
Neuhausen	TNH	1,7	1,7	2
Dettingen Lehen	TDEL	4,1	2,4	2
Dettingen Mitte	TDEM	4,7	0,6	1
Dettingen Freibad	TDEF	5,4	0,7	1
Dettingen Gsaidt	TDEG	6,5	1,1	1
Bad Urach Wasserfall / Kurggebiet	TCUW	8,7	2,2	2
Bad Urach Ermstaklinik	TCUE	9,7	1,0	1
Bad Urach	TUC	10,4	0,7	1

Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

Betriebsstelle	Abkürzung	Bahnsteiglänge [m]
Metzingen (W)	TME	-
Neuhausen	TNH	45
Dettingen Lehen	TDEL	45
Dettingen Mitte	TDEM	45
Dettingen Freibad	TDEF	45
Dettingen Gsaidt	TDEG	45
Bad Urach Wasserfall / Kurggebiet	TUCW	55
Bad Urach Ermstaklinik	TUCE	80
Bad Urach	TUC	74

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

Anlage 5.5

5.5. Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

Strecke 4621 Metzingen (W) – Bad Urach

Zugleitbetrieb (FV-NE)

Eingleisige Nebenbahn

Zugleitbetrieb (FV-NE)

Bremswege:

Richtung: Metzingen (W) – Bad Urach

400 m von Metzingen (W) bis Bad Urach

Richtung: Bad Urach – Metzingen (W)

400 m von Bad Urach bis Ne 2 für Esig 644 und

700 m von Ne 2 für Esig G644 bis Metzingen (W)

Hg: 80 km/h für Reisezüge und

Hg: 60 km/h für Güterzüge und sonstige Züge

Spaltenerläuterung:

1	2a	2b	3a	3b
km	V zulässig in km/h		Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
Geschwindigkeitswechsel	Reisezüge	Güterzüge sonstige Züge		

Spalte 1: km-Angabe eines Geschwindigkeitswechsels

Spalte 2a: Zulässige Geschwindigkeit in km/h für Reisezüge

Spalte 2b: Zulässige Geschwindigkeit in km/h für Güterzüge und sonstige Züge

Spalte 3a: Betriebsstellen, Signale, Bü und ständige Langsamfahrstellen

Spalte 3b: Lage des jeweiligen Ortes aus Spalte 3a in km

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



5.5.1 Fahrtrichtung Metzingen – Bad Urach

1 km Geschwindigkeitswechsel	2a V zulässig in km/h		3a Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	3b Ortslage km
	Reisezüge	Güterzüge sonstige Züge		
0,000	40	40	Bf Metzingen	0,000
			Asig N603	0,035
			Bü 2 (Bü km 0,950 – Wielandstraße)	0,327
			Weiche 624	
			BÜ Noyonallee (LzH/F-Hp)	0,405
0,420	60	60	Signal Lf 7 „6“	0,420
			Üs 1 (Bü km 0,950 - Wielandstraße)	0,550
			Bü-Fußgänger mit Drehkreuz Übersicht (Blumenstraße)	0,686
			BÜ Wielandstraße (LzH/F-Üs)	0,950
			Bü 2 (Bü km 1,655 – Kelternstraße) Bü-Bü	1,006
			Üs 1 (Bü km 2,289 - Hofbühlstraße)	1,251
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr Übersicht (Th.-Heuss-Str.)	1,307
			Signal 220 a (H)	1,483
			Bü 2 (Bü km 2,285 - Hofbühlstraße)	1,631
			BÜ-Kelternstraße (LzH/2F-Üs) Auto-HET	1,651
			Bf Neuhausen, Bahnsteig, AT/ET für BÜ (Hofbühlstraße)	1,700
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr Übersicht (Poststraße)	1,724
			Üs 1 (Bü km 2,285 - Hofbühlstraße)	
1,800	80	60	Signal Lf 7 „8“	1,800
			Üsw 1 (Bü km 2,285 – Hofbühlstraße)	1,885
			Üsw 1 (Bü km 2,285 – Hofbühlstraße)	2,272
			Bü Hofbühlstraße (LzH/2F-Üs) Auto-HET	2,285
			Bü 2 (Bü km 2,976 – Dürre Wiese)	2,336
			Üs 1 (Bü km 2,976 – Dürre Wiese)	2,576
3,200	80	40	Anfang - Geschwindigkeitsbeschränkung für Güterzüge und sonstige Züge (ohne Signalisierung)	3,200
			Brücke über Erms	3,259
			Brücke über K 6712	3,419
3,500	80	60	Ende - Geschwindigkeitsbeschränkung für Güterzüge und sonstige Züge (ohne Signalisierung)	3,500
			Signal Lf 6 „6“	3,500
			Brücke Fa. Gutbrod	3,679
			Signal 220 a (H)	3,635

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



1	2a	2b	3a	3b
km Geschwindigkeitswechsel	V zulässig in km/h		Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
	Reisezüge	Güterzüge sonstige Züge		
3,900	60	60	Signal Lf 7 „6“	3,900
			Bü 2 (Bü km 4,931 – Keckbronnenweg) Bü-Bü	3,985
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr Übersicht (Lehenstraße)	4,061
			Hp Dettingen-Lehen, Bahnsteig (Bedarfshalt)	4,095
			BÜ-Fußgänger (Wilhelmstraße) zur Zeit gesperrt	4,193
			Brücke über Glemser Straße (Höhe 2,90 m)	4,466
			Üs 1 (Bü km 4,920 – Keckbronnenweg)	4,520
			Ne 1 Hp Dettingen-Mitte	
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr Übersicht (Bahnhofsstraße)	4,633
			Hp Dettingen-Mitte Bahnsteig AT/ET für BÜ (Keckbronnenweg)	4,656
			Bü 2 (Bü km 5,313 – Roßtrieb)	4,693
			Üsw 1 (Bü km 4,920 – Keckbronnenweg)	4,730
			BÜ-Keckbronnenweg (LzH/F-Üs) Auto-HET	4,920
			Üs 1 (Bü km 5,313 – Roßtrieb)	4,933
			Signal 220 a (H)	5,168
			BÜ-Roßtrieb (LzH-Üs) Auto-HET	5,313
			Hp Dettingen-Freibad Bahnsteig (Bedarfshalt)	5,413
			Brücke über Feldweg (Höhe 2,90 m)	5,862
			Signal Lf 6 „5“	5,900
			Ne 1	6,260
6,300	50	50	Signal Lf 7 „5“	6,300
			Bf Dettingen-Gsайдt W1	6,333
			Signal 220 a (H)	6,350
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr Übersicht	6,505
			Bf Dettingen-Gsайдt W5	6,527
			Bf Dettingen-Gsайдt Bahnsteig (Bedarfshalt)	6,549
6,600	80	60	Signal Lf 7 „8“	6,600
			Bü 2 (Bü km 7,627 Bleiche) Bü-Bü	6,927
			Straßenbrücke – B 28	7,100
			Üs 1 (Bü km 7,627 - Bleiche)	7,227
			Bü 2 (Bü km 8,095 - Galgengässle)	7,455
			Üsw 1 (Bü km 7,627 - Bleiche) (steht links vom Gleis)	7,614
			BÜ-Bleiche (Lz-Üs) Auto-HET	7,627

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hörmle	Baldur Baur	Jochen Heer



1	2a	2b	3a	3b
km Geschwindigkeitswechsel	V zulässig in km/h		Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
	Reisezüge	Güterzüge sonstige Züge		
	80	60	Üs 1 (Bü km 8,095 - Galgengässle)	7,695
			Bü 2 (Bü km 8,716 - Wasserfall)	8,076
			BÜ-Galgengässle (LzH-Üs) Auto-HET	8,095
			Signal Lf 6 „6“	8,200
			Brücke über Brühlbach	8,247
			Üs 1 (Bü km 8,716 - Wasserfall)	8,316
8,700	60	60	Signal Lf 7 „6“	8,600
			Hp Bad Urach-Wasserfall-Kurgebiet, Bahnsteig, AT/ET für Bü Wasserfall	8,679
			ÜsW 1 (Bü km 8,716 - Wasserfall)	8,709
			BÜ-Wasserfall (LzH/2F-Üs) Auto-HET	8,716
			Bü 2 (Bü km 10,298 – Am Galgenberg)	9,061
			Signal 220 a (H)	9,300
			Brücke über Seltbachstraße (Höhe 4,0 m)	9,636
			Hp Bad Urach-Ermstaklinik (Bedarfshalt), Bahnsteig, AT/ET für Bü Freibad	9,700
			Ne 2 mit Signal Lf 6 „3“	9,800
			Üs 1 (Bü km 10,298 – Am Galgenberg)	9,898
8,700	30	30	Ne 1 mit Signal Lf 7 „3“	10,200
			BÜ- Am Galgenberg (LzH/F-Üs-Büstra) Auto-HET	10,298
			RS Bü Freibad	10,305
			Bf Bad Urach W1	
			Bf Bad Urach Bahnsteig	10,437
			Bf Bad Urach W2	
			Bf Bad Urach Gleisabschluss Sh 2	10,540

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer



5.5.2 Fahrtrichtung Bad Urach – Metzingen

1 km Geschwindigkeitswechsel	2 V zulässig in km/h		3a Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	3b Ortslage km
	2a Reisezüge	2b Güterzüge sonstige Züge		
10,540	40	40	Bf Bad Urach Gleisabschluss Sh 2	10,540
			Bf Bad Urach W2	
			Bf Bad Urach Bahnsteig (ET für Bü 10,298)	10,437
			Bf Bad Urach W1	
			Üs 2 (Bü km 10,298 – Am Galgenberg)	10,328
			RS Bü Freibad	10,305
			BÜ- Am Galgenberg (LzH/F-Üs-Büstra) Auto-HET	10,298
10,200	60	60	Signal Lf 7 „6“	10,200
			Signal 220 a (H)	10,000
			Hp Bad Urach-Ermstalllinik (Bedarfshalt), Bahnsteig,	9,700
			Brücke über Seltbachstraße (Höhe 4,0 m)	9,636
			Bü 2 (Bü km 8,716 - Wasserfall) Bü-Bü	9,356
			Üs 2 (Bü km 8,716 – Wasserfall)	9,116
			Bü 2 (Bü km 8,095 – Galgengässle)	8,735
			BÜ-Wasserfall (LzH/2F-Üs) Auto-HET	8,716
			Hp Bad Urach-Wasserfall-Kurgebiet, Bahnsteig, AT/ET für Bü Galgengässle	8,679
8,700	80	60	Signal Lf 7 „8“	8,600
			Üs 2 (Bü km 8,095 – Galgengässle)	8,495
			Bü 2 (Bü km 7,627 – Bleiche)	8,327
			Brücke über Brühlbach	8,247
			BÜ-Galgengässle (LzH-Üs) Auto-HET	8,095
			Üs 2 (Bü km 7,627 – Bleiche)	8,027
			ÜsW 2 (Bü km 7,627 – Bleiche)	7,640
			BÜ-Bleiche (Lz-Üs) Auto-HET	7,627
			Straßenbrücke – B 28	7,100
			Signal Lf 6 „5“	7,000
			Signal 220 a (H)	6,773
8,700	50	50	Ne 1 mit Signal Lf 7 „6“	6,600
			Bf Dettingen-Gsайдt Bahnsteig (Bedarfshalt)	6,549

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



1	2a	2b	3a	3b
km Geschwindigkeitswechsel	V zulässig in km/h		Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
	Reisezüge	Güterzüge sonstige Züge		
	50	50	Bf Dettingen-Gsaidt W 5	6,527
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr	6,505
			Bf Dettingen-Gsaidt W1	6,333
6,300	60	60	Signal Lf 7 „6“	6,300
			Bü 2 (Bü km 5,313 – Roßtrieb) Bü-Bü	5,953
			Brücke über Feldweg (Höhe 2,90 m)	5,862
			Bü 2 (Bü km 4,920 - Keckbronnenweg)	5,855
			Üs 2 (Bü km 5,313 - Roßtrieb)	5,713
			Signal 220 a (H)	5,578
			Hp Dettingen-Freibad Bahnsteig (Bedarfshalt), AT/ET	5,413
			Üs 2 (Bü km 4,920 - Keckbronnenweg)	5,320
			BÜ-Roßtrieb (LZH-Üs) Auto-HET	5,313
			Üsw 2 (Bü km 4,920 - Keckbronnenweg)	4,933
			BÜ-Keckbronnenweg (LZH/F-Üs) Auto-HET	4,920
			Ne 1	
			Hp Dettingen-Mitte Bahnsteig	4,656
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr Bahnhoftsstraße, Übersicht	4,633
			Brücke über Glemser Gasse (Höhe 2,90 m)	4,466
			Signal 220 a (H)	4,235
			BÜ-Fußgänger (Wilhelmstraße) zur Zeit gesperrt	4,193
			Hp Dettingen-Lehen Bahnsteig (Bedarfshalt)	4,095
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr, Übersicht	4,061
4,060	80	60	Signal Lf 7 „8“	4,060
			Brücke Fa. Gutbrod	3,679
			Bü 2 (Bü km 2,976– Dürre Wiese)	3,616
3,500	80	40	Anfang - Geschwindigkeitsbeschränkung für Güterzüge und sonstige Züge (ohne Signalisierung)	3,500
			Brücke über K 6712	3,419
			Üs 2 (Bü km 2,976– Dürre Wiese)	3,376
			Brücke über Erms	3,259

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer



1	2a	2b	3a	3b
km Geschwindigkeitswechsel	V zulässig in km/h		Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
	Reisezüge	Güterzüge sonstige Züge		
3,200	80	60	Ende - Geschwindigkeitsbeschränkung für Güterzüge und sonstige Züge (ohne Signalisierung)	3,200
			BÜ-Dürre Wiese (Lz-Üs) Auto-HET	2,976
			Bü 2 (Bü km 2,289 – Hofbühlstraße) Bü-Bü	2,930
			Üs 2 (Bü km 2,285 – Hofbühlstraße)	2,685
			Bü 2 (Bü km 1,651 – Keltternstraße)	2,306
			BÜ-Hofbühlstraße (LzH/2F-Üs) Auto-HET	2,285
			Signal Lf 6 „6“	2,200
			Üs 2 (Bü km 1,651 – Keltternstraße)	2,051
			Signal 220 a (H)	1,930
1,800	60	60	Signal Lf 7 „6“	1,800
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr, Übersicht	1,724
			Bf Neuhausen Bahnsteig (Bedarfshalt) AT/ET	1,700
			ÜsW 2 (Bü km 1,651 – Keltternstraße)	1,658
			BÜ-Keltternstraße (LzH/2F-Üs) Auto-HET	1,651
			Bü 2 (Bü km 0,950 – Wielandstraße)	1,573
			Üs 2 (Bü km 0,950 – Wielandstraße)	1,350
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr, Übersicht (Th.-Heuss-Str.)	1,307
			Ne 2 mit Signal Lf 6 „3“	1,176
			BÜ-Wielandstraße (LzH/2F-Üs) Auto-HET	0,950
			BÜ-Fußgänger mit Drehkreuz, Übersicht (Blumenstraße)	0,686
0,477	30	30	Esig G644 mit Signal Zs 3 „3“	0,477
			BÜ-Noyonallee (LzH/F-Hp)	0,405
			Weiche 624	
			Bf Metzgingen Bahnsteig	0,000
			Asig P603	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



5.6 Merkblatt Schienenbrüche

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten.

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

Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsbedienstete treffen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

- 1 -

AzObri 37

Maßnahmen bei Schienenbrüchen

(1) Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden

Entscheidung
über die
Befahrbarkeit

- a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z. B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen,
- b) bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Baudienstes und Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO/ESBO/EBOA bzw. BOA).

(2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn

Unbefahrbare
Schienenbrüche

- a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenklammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist.
- b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches ((8) b)) während des Befahrens nicht möglich ist.

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

Befahrbarer
Schienenbruch

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

(4) die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt für Schienenbrüche (S. 3) dargestellt.

Merkblatt für
Schienenbruch

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

Meldung

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

Betriebliche
Sicherung

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

Überwachung
der Bruchstelle

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

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

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

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle

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

Bauliche Sicherung

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

Paßstück

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

Durchgehend geschweißte Gleise



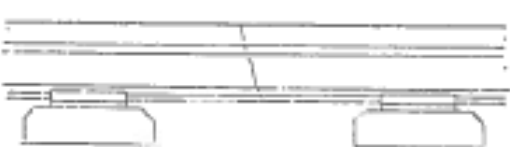

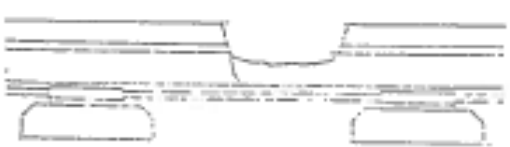
(12) In durchgehend geschweißten Gleisen und Weichen sind bei Schienenbrüchen beiderseits der Bruchstelle in je 5 m Entfernung je 10 Wanderklemmen auf Zug und je 10 auf Druck anzubringen. Schweißungen zum Beseitigen von Brüchen sind als Schlußschweißungen auszuführen. AzObri 42 (9) und (15) bis (18)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

Zulässige Geschwindigkeiten

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

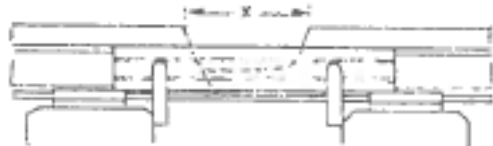

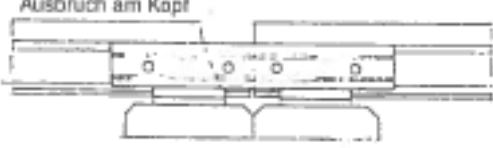


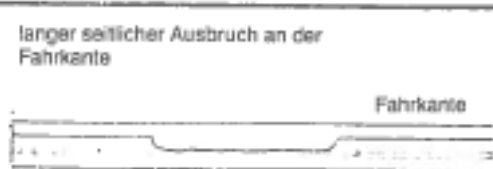

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

Merkblatt für Schienenbrüche

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
1	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	<p>Bruch Nr. 1 gesichert mit 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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

AzObrl 37

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

Datumsdatum	Datumname	Erstellt	Geprüft	Freigegeben
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



5.7 Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten

Brandschutzmaßnahmen:

Der durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmer (EVU) ist für die Brandschutzmaßnahmen auf der Strecke Metzingen (W) –Bad Urach verantwortlich.

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer

Merkblatt

Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven unter dem besonderen Gesichtspunkt des Brandschutzes auf dem Streckennetz der DB AG

Heutige Situation

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

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

Zweck

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

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

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

1. Allgemeine Voraussetzungen des Triebfahrzeugpersonals

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

Hinweise:

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömler	Baldur Baur	Jochen Heer



5.8 Vordrucke

Zu Anlage FV-NE Merkblatt

Es wird ein Merkblatt beim Zugleiter nach nachstehendem Muster verwendet:

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT BAD URACH

Bad Urach

Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436



Merkblatt

Für **ZL Metzingen (W)**

Datum: _____

1	2	3	4	5	6	7	8
Es verkehrt fällt aus Zug		Fahrtrichtung von nach		Verkehrs- zeit an ab		Bemerkungen Betriebliche Hinweise	Bekannt- gegeben durch / am

Datum	Gültige Betren, La und sonstige betriebliche Anordnungen:			Datum	Gültige Betren, La und sonstige betriebliche Anordnungen:		

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Anleitung zum Führen des Merkblattes

Im Allgemeinen ist für jeden Kalendertag eine Seite zu verwenden und in der Tagesmappe (Anordnungen mit Gültigkeitstag) unter dem jeweiligen Tag aufzulegen. Bei geringem Sonderzugverkehr kann der Vordruck für den entsprechenden Kalendertag für mehrere Monate eines Kalenderjahres verwendet werden. Der Kalendertag des nächsten Kalendermonats ist quer über den Spaltenbau einzutragen. Erledigte Merkblätter sind beim Zugleiter aufzubewahren und der Geschäftsstelle der ENAG zu übergeben.

Einzutragen sind alle Anordnungen die für das Verkehren der Züge von Bedeutung sind, z.B.

- Verkehren von Sonderzügen,
- Ausfall von Zügen.

Umfangreiche Anordnungen, wie

- Bau- und Betriebsanordnungen (Beta),
- Betriebliche Anordnungen,
- das Erteilen von Befehlen,
- die Bekanntgabe einer La an den Triebfahrzeugführer welche in der „Übersicht der La-Stellen und Besonderheiten“ eingetragen ist,

sind im unteren Spaltenbau einzutragen.

Die Spalten 1 bis 8 sind auszufüllen

- für Anordnungen mit Gültigkeitstag sofort nach Eingang der Anordnung,
- für Anordnungen ohne Gültigkeitstag sofort nach der Bekanntgabe des Gültigkeitstages.

Bei fermündlicher Bekanntgabe ist in Spalte 8 die Eingangszeit einzutragen.

Fahrplanänderungen sind so lange in das Merkblatt einzutragen, bis die Fahrplanunterlagen berichtigt worden sind.

Bei erledigten Einträgen sind die Zugnummer oder Anordnung schräg durchzustreichen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



**Zu Anlage FV-NE
Fernsprechbuch**

Es wird ein Fernsprechbuch beim Zugleiter nach nachstehendem Muster verwendet:

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT BAD URACH

Bad Urach



Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436

Fernsprechbuch

für

Begonnen am..... , abgeschlossen am

Inhalt Seiten

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

Dieser Vordruck wird beim Zugleiter nach nachstehendem Muster verwendet:

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT BAD URACH

Bad Urach



Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

ZL Metzingen

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lfd Nr.	In Betriebs- stelle oder zwischen den Betriebs- stellen	Ortsan- gabe von km bis km	Beson- der- heiten und Ge- schwin- digkeit	Tages- zeit oder betrof- fene Züge	Gründe und sonstige Angaben	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Bemerkungen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Zu Anlage FV-NE Fahrtbericht

Es wird ein Fahrbericht beim Zugführer nach nachstehendem Muster verwendet:

ERMS-NECKAR-BAHN-AG

EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT BAD URACH

Bad Urach



Fahrtbericht vom _____

1	2	3	4	5	6	7	8
Zugnummer	Name Triebfahrzeugführer	Durchfahrene Strecke von nach		Ge- samt- zug- gewicht 1) t	Be- dientes- Brems- gewicht 2) t	Vorhande- ne Brems- hundert- stel Sp 6 x 100 Sp 5	Besonderheiten

9	10	11			12
Zug- Nr.	Betriebs- Stelle	Zuglaufmeldungen			Vermerke
		An- meldung Uhrzeit	Fahrerlaubnis erteilt Uhrzeit	bis Betriebs- stelle	

1) Die sich aus dem Wagenzettel ergebende Summe der Gewichte der Wagen und Triebfahrzeuge

2) Die sich aus dem Wagenzettel ergebende Summe der bedienten Bremsgewichte

Geprüft:

den,

Unterschrift

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer



Übersicht Zugverspätung/Ausfall im Ermstal

ENAG
Erms-Neckar-Bahn AG
Zugleiter 72555 Metzingen (W)

Übersicht Zugverspätungen im Ermstal

Zug-Nr.	Metzingen an + / ab +	2 - 3 Min.	4 - 5 Min.	6 - 15 Min.	über 15 Min.	Begründung in Stich- worten
Mustereinträge						
34 227	+ 21 ---				/	<i>Fahrzeugstörung</i>
34 226	--- + 3	/				<i>Fahrzeugwende</i>
1.1.1.1 Tages-Nachweis vom						
Zwi- schen- Summe		Züge	Züge	Züge	Züge	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
11.12.2016	SbV_ETB_2016 Version final	Günther Hömle	Baldur Baur	Jochen Heer