



Foto: Gerd Junginger, RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH

Ermstalbahn (ETB)

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Ermstalbahn (ETB)

Metzingen (W) – Bad Urach (Nebenbahn)

mit den Bahnhöfen Dettingen-Gsaidt, Bad Urach

RSBNA Erms-Neckar-Bahn
Schieneninfrastruktur GmbH

Pfählerstraße 17

72574 Bad Urach

Gültig ab 01.09.2024

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

1. Vorbemerkungen

Bekanntgabe durch:

RSBNA Erms-Neckar-Bahn
Schieneninfrastruktur GmbH
Pfähler Straße 17
D-72754 Bad Urach
Telefon 07125-407634
Telefax 07125-407636
post@erms-neckar-bahn.de
www.erms-neckar-bahn.de

Genehmigt und in Kraft gesetzt durch:

Eisenbahnbetriebsleiter Gerd Junginger

Anwenderkreis:

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

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

Lage im Netz



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	6
1.6 Verteilungsplan der Stellen auf denen die SbV ausgelegt ist	7
1.7 Verteilungsplan SbV	7
2. Ergänzungen zu Vorschriften und Regelwerken	8
2.1 Ergänzungen zur FV-NE – Allgemeines.....	8
2.2 Ergänzungen zur FV-NE – Fahrdienst auf Betriebsstellen	12
2.3 Ergänzungen zur FV-NE – Zugfahrdienst	18
2.4 Ergänzungen zur FV-NE – Rangierdienst	21
2.5 Ergänzungen zur FV-NE – Anlagen zur FV-NE.....	23
2.6 Ergänzungen zur FV-NE – Anhänge zur FV-NE	32
3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken.....	33
3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301	33
3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)	35
3.3 Ergänzungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE).....	43
3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE).....	45
3.5 Ergänzungen zur Oberbau-Richtlinien für NE (Obri-NE)	45
3.5.1 Brücken der Ermstalbahn	46
3.5.2 Überquerungen der Ermstalbahn (fremde Baulastträger)	47
3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)	47
3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)	48
4. Sonstige Bestimmungen	49

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

4.1	Betriebsanweisung (Betra), La und betriebliche Anordnungen	49
4.2	Schneedienst.....	49
4.3	Außenbeleuchtung.....	49
5.	Anlagen zur SbV	50
5.1	Streckenband Skizze	51
5.2	Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen.....	60
5.2.1	Strecke Metzingen (W) – Bad Urach	60
5.2.2	Bf Dettingen Gsaidt	66
5.2.3	Bf Bad Urach.....	70
5.3	Bahnübergänge	73
5.3.1	Verzeichnis der Bahnübergänge	74
5.3.2	Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlagen	75
5.3.3	Maßnahmen Sicherung von BÜ bei Ausfall der technischen Sicherung.....	81
5.3.4	Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen	84
5.4	Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen	85
5.5	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG).....	86
5.5.1	Fahrtrichtung Metzingen (W) – Bad Urach	87
5.5.2	Fahrtrichtung Bad Urach – Metzingen (W)	90
5.6	Merkblatt Schienenbrüche	93
5.7	Bestimmungen für Dampfungfahrten.....	97
5.8	Vordrucke	99
5.8.1	Merkblatt	99
5.8.2	Fernsprechbuch	101
5.8.3	Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstelle und sonstigen Besonderheiten	103

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

1.3 Zuständige Behörden

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

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

1.4 Geltungsbereich

Die Ermstalbahn (ETB) ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Sie wird als Nebenbahn von der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH (RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH) 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 elektrifiziert. Der Bahnhof Metzingen (W) ist Übergangsbahnhof in das Netz der DB InfraGO AG.

1.5 Dienstvorschriften

(1) Für den Betriebsdienst auf der Strecke Metzingen (W) – Bad Urach gelten nachstehende Vorschriften und Dienstanweisungen:

- Richtlinie 301 Signalbuch der DB InfraGO AG
- Ril 462 der DB InfraGO 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.

(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) Berichtigungen werden vom EBL durch Berichtigungsblätter bekanntgegeben.

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

1.6 Verteilungsplan der Stellen, auf denen die SbV ausgelegt ist

- Stellwerk Metzingen (W)
- RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH
Betriebsbüro, Raiffeisenstraße 1/3, 72581 Dettingen an der Erms

1.7 Verteilungsplan SbV

Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)

Technische Aufsichtsbehörde (LEA)

Bundesnetzagentur (BNetzA)

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Eisenbahnverkehrsunternehmer (EVU) mit Nutzungsvertrag

Geschäftsführung RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH

DB InfraGO Notfallmanager Bezirk Tübingen

DB InfraGO Netzbezirk Tübingen

Den übrigen Betriebsbediensteten zugänglich zu machen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 und DMR-Funk Nr. 3604 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-Gsaidt	Üs für Bü 5,313 in km 4,693	Ne 1 km 6,260	13,437 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach
Dettingen-Gsaidt – Bad Urach	(Höhe) Ne 1 km 6,600	Ne 1 km 10,200	14,190 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach

Keine Sägelinie bis 10 ‰	Eine Sägelinie 10-25‰	Zwei Sägelinien über 25‰
--------------------------	-----------------------	--------------------------

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Die maßgebende Neigung auf den Betriebsstellen sind in den jeweiligen Beschreibungen der Betriebsstellen (Abschnitt 5.2) aufgeführt.

Zu § 1 (4)

Elektrischer Bahnbetrieb

Die Ermstalbahn ist elektrifiziert, mit 15.000 V 16,7 Hz. Im Einführungsbahnhof Metzingen (W) sind Teile der Gleise mit Oberleitung überspannt. Es sind die Bestimmungen der DB InfraGO AG anzuwenden.

Zu § 1 (6)

Gemeinschaftsbetrieb

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

Zu § 2 (3)

Leitung und Überwachung

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

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Durch den Zugleiter Metzingen (W) (der auch Fdl der DB InfraGO 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 InfraGO 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.

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).

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu § 5 (4)
Bahnhofsfahrordnung

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

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).

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

2.2 Abschnitt – Fahrdienst auf Betriebsstellen

Zu § 7 (1)

Prüfung des Betriebsdienstes

Der öBL der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH prüft fortlaufend das Meldebuch und die sonstigen betrieblichen Unterlagen stichprobenweise. Die Prüfung bestätigt er in diesen Unterlagen.

Er hört auch den Sprachspeicher des Funkaufzeichnungsgerätes (DMR) zwei 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 InfraGO AG. EBL muss beteiligt werden.

Zu § 7 (5)

Sichern der Reisenden

Im Hp Neuhausen, Hp Dettingen-Lehen, Hp Dettingen-Mitte und im Bf Dettingen-Gsайдt 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

Der Triebfahrzeugführer hat vor Abfahrt im Bahnhof Metzingen (W) dem Zugleiter seine DMR -Nummer und seine Handynummer (Kurzwahlnummer) zu übermitteln. Der Zugleiter notiert dies im Meldebuch für Zugleiter.

Das Funkgerät mit Ladestation befindet sich im Fernsprechkasten am Bahnsteig 603. Der Kasten ist mit einem Schlüssel DB 21 zu öffnen.

Nach Verlassen der Ermstalbahn ist das Handfunksprechgerät in die Ladestation zu stellen und der Kasten zu verschließen.

Der Zugleiter teilt dem Tf den Ausfall des DMR-Funkes mit.

In diesem Zuge darf der Tf seine Mobilfunknummer und Ankunfts meldung bei Ausfall des DMR-Funkes über GSM-R abgeben.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu § 9 (1) Schriftliche Befehle für Züge

Auf der Ermstalbahn wird auf die Anwendung der Anlage 11 FV-NE als reiner ZLB-Befehl verzichtet.

Schriftliche Befehle sind dem Zugpersonal mit Vordruck Anlage 10 FV-NE bzw. inhaltsgleichem Vordruck 408.0411V01 der DB Netz mitzuteilen.

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 beim Zugleiter aufzubewahren, werden regelmäßig durch die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH abgeholt und sind dort drei Jahre aufzubewahren.

Zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugleitverfahren

Auf der Strecke wird im Regelbetrieb nach dem Grundsatz des Einzugbetriebs 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.

Zu § 13 (1) Zugverspätungen

Die Triebfahrzeugführer melden Verspätungen von mehr als 5 Minuten an den Zugleiter.

Die Leitstelle Plus führt die Disposition der DB Regio-Züge auf der Ermstalbahn (Strecke Metzingen – Bad Urach) durch.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Die Leitstelle Plus übernimmt die Bestellung von Busnotverkehren, die Information des Notdienstes der DB Regio und setzt Sofort-, Ergänzungs-, Störungsende- und Abschlussmeldungen bei Unregelmäßigkeiten ab.

Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung

Die indirekte Fahrwegprüfung ist für alle Bahnhöfe der Zugleitstrecke zugelassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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

Beim Zugleiter in Metzingen (W) befinden sich die Schlüssel zu den Weichen und Gleissperren im Bf Dettingen-Gsaidt und Bf Bad Urach.

Verlust von Schlüsseln (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 signaltechnischen Wartungsdienst zu verständigen.

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

Den Empfang der Schlüssel 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 Signalflagge und bei Nacht mit einer rot abblendbaren Leuchte ausgestattet sein.

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

Züge sind dem BüP durch den ZL zusätzlich anzukündigen bei:

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

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

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 Signalflagge, einen Streckenfahrplan, ein Handfunkgerät 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 Handfunkgerät zu melden (die Rufnummer dem ZL Metzingen (W) mitzuteilen) und sich über die Zuglage zu informieren.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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.

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.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu § 25 (2) Zuständigkeit

Im Regelfall werden Sonderzüge mittels Fahrplananordnung 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.

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 Betra zu regeln.

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 eine Wagenzuglänge von höchstens 75 m haben.

Güterzüge:

Güterzüge dürfen nicht länger als 100 m sein.

Betriebsstelle	Bahnsteiglänge [m]
Neuhausen	80
Dettingen Lehen	80
Dettingen Mitte	80
Dettingen Freibad	80
Dettingen Gsaidt	80
Bad Urach Wasserfall / Kurgebiet	80
Bad Urach Ermstaklinik	80
Bad Urach	89

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.

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu § 38 (1) Führen des Fahrberichts

Bei eingeführten Zuglaufmeldungen muss der Fahrbericht (Anlage 5.8.4 zur SbV) geführt werden.

Zu § 38 (3) Abgabe des Fahrberichts

Die Fahrberichte sind beim jeweiligen EVU abzugeben und mind. 6 Monate aufzubewahren.

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 Bremsstufen 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.

Zu § 41 (2) Mindestbrems Hundertstel nicht erreicht

Bei fehlenden Brems Hundertstel 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 Mindestbrems Hundertstel 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 DMR-Funk.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 sowie die voraussichtliche Dauer der Störung sofort dem Zugleiter melden, erst dann ist mit der Störungssuche zu beginnen.

Zu § 47 (4) Spitzensignal nicht in Ordnung

Wird ein unvollständiges oder erloschenes Spitzensignal bemerkt, so darf der Zug bis zu dem Bahnhof weiterfahren, an dem das Spitzensignal vervollständigt werden kann, maximal bis zum Bahnhof Metzingen (W).

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.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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.

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 Metzgingen (W)). Das Bewegen von Wagen darf nur mit einem gekuppelten Triebfahrzeug erfolgen, welches sich auf der Talseite befinden muss.

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) Luftbremskopf

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu § 58 (2)**Aufbewahren der Festlegemittel**

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

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 (W) gelten die Bestimmungen der DB InfraGO AG.

Für die Ermstalbahn gelten die Bestimmungen der FV-NE Anlage 1 „Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur“.

Bestimmungen der Ril 462 DB InfraGO AG haben auszugsweise Gültigkeit!

Erdungseinrichtungen (profilfrei) und Spannungsprüfer sind in Dettingen-Gsaidt hinterlegt.

Beide Schienen der Gleise auf der Ermstalbahn sind als Rückstrom-Schienen ausgeführt und können zum Erden genutzt werden.

Ausschalten von Oberleitungsgruppen

Es ist keine Speiseleitung vorhanden.

Schaltungen können durch die ZES mittels ferngesteuerter Schalter oder durch den Fdl / ZL Metzingen mittels ortsgesteuerten Schalters geschaltet werden. Damit ist die Oberleitung der gesamten Strecke abgeschaltet.

Sind eine oder mehrere Schaltgruppen der Ermstalbahn ausgeschaltet, die von Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer nicht befahren werden dürfen, muss der Zugleiter das Merkschild „Gleis für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer nicht befahrbar“ an der Ausfahrzieltaste Ri Bad Urach anbringen.

Die Schaltgruppe Bahnhof Dettingen-Gsaidt und die freie Strecke Dettingen-Gsaidt – Bad Urach ist immer zusammen abzuschalten (Streckentrennung).

Schlüsselaufbewahrung für die Ortssteuerung

Die Schlüssel für die Handschalter befinden sich in Dettingen-Gsaidt.

Gleise ohne Oberleitung

Im Bahnhof Dettingen-Gsaidt von W3 in Anschluss Papierfabrik Munskjö.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu Anlage 9 Besondere Bestimmungen für die Richtlinien für den Funksprechverkehr

DMR-Funk

Funkmast an Bü Dürrewiese km 2,976

ZL TME mit Fahrzeugfunkgerät ausgerüstet

Züge mit Fahrzeugfunkgerät oder Handfunkgerät

Fahrtrichtung Metzingen (W) – Bad Urach:

- Mindestens bis Höhe Einfahrsignal G644 in km 0,477 müssen Züge im GSM-R Funk eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich Fdl Metzingen (W))
- Spätestens ab Höhe Einfahrsignal G644 in km 0,477 müssen Züge im Funksystem der Ermstalbahn eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich ZL Metzingen (W))

Fahrtrichtung Bad Urach – Metzingen (W):

- Mindestens bis Höhe Einfahrsignal G644 in km 0,477 müssen Züge im Funksystem der Ermstalbahn eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich ZL Metzingen (W))
- Spätestens ab Höhe Einfahrsignal G644 in km 0,477 müssen Züge im GSM-R Funk eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich Fdl Metzingen (W))

Betriebliche Vorgaben

1. Der Zugleiter Ermstalbahn (ZL ETB) und die Triebfahrzeugführer (Tf) auf der Strecke Metzingen – Bad Urach können über den digitalen Zugfunk (**DMR**) Sprechverbindungen zueinander herstellen (Wechselsprechen).
2. Alle betrieblichen Meldungen und Gespräche werden auf dem Zugfunk geführt. Sonstige Gespräche dürfen nur in unvermeidbaren, dringenden Fällen auf dem Zugfunk geführt werden.
3. Die Sprechverbindung kann sowohl vom ZL ETB als auch vom Tf mit Direktruf aufgebaut werden. Das Gespräch wird im Wechselsprechverfahren geführt, d.h. die Teilnehmer können entweder hören oder sprechen. Kein Gesprächsteilnehmer kann seinem Gesprächspartner ins Wort fallen.
4. Sprechdisziplin ist unbedingt erforderlich. Notrufe haben verdrängende Wirkung und unterbrechen bestehende Funkgespräche.
5. Bei Ausfall oder gestörtem Zugfunk wird für die Abgabe der betrieblichen Meldungen und Gespräche die Verwendung der vom Tf mitgeführten Mobiltelefone zugelassen. Ausfälle an Funkgeräten sind sofort dem ZL ETB zu melden.
6. Ein vom Zugleiter abgegebener Notruf ist durch die Einleitung der priorisierten Notrufverbindung einzuleiten und anschließend durch die Sprachdurchsage zu ergänzen. Nothaltaufträge sind stets zweimal zu geben,

z.B. **„Betriebsgefahr, alle Fahrten auf der Ermstalbahn sofort anhalten; ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Fahrten auf der Ermstalbahn sofort anhalten“.**

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Nothaltaufträge sind unter Einlegung kurzer Sendepausen so oft zu wiederholen, bis sie von der gerufenen Stelle bestätigt werden.

Nach einem Nothalt darf die Fahrt nur mit Zustimmung des ZL ETB fortgesetzt werden.

7. Für Wartungsarbeiten LST wird folgendes Verfahren zugelassen:
Das LST-Team ist mit einem eigenen Handfunkgerät ausgerüstet. Die notwendigen Einträge im Arbeits- und Störungsbuch sind im Regelfall über Mobiltelefon vorzunehmen. Die Verständigung während der Wartungsarbeiten mit dem ZL ETB geschieht mit dem Handfunkgerät. Es ist dabei unbedingt auf kurze Sprechzeiten zu achten – eine jeweilige Sprechdauer von 30 Sekunden darf in keinem Fall überschritten werden.
8. Funkgeräte müssen während des Betriebseinsatzes durchgehend eingeschaltet sein.
9. Nach Rückgabe bzw. Arbeitsende sind die Handfunksprechgeräte an der vorgesehenen Stelle aufzubewahren, der Akku ist zu laden. Für das rechtzeitige Aufladen des Akkus ist der Mitarbeiter, der das Funkgerät zuletzt benutzt hat, verantwortlich.

Funkbereiche

Zugfunk DMR Ermstalbahn: Metzingen (W) – Bad Urach

Sprachaufzeichnung Sprachspeicher

Sprachaufzeichnung für die Ermstalbahn über Nachrichtenspeicher (NSP) und unterbrechungsfreier Stromversorgung (USV):

Die Gespräche über Funk werden aus Sicherheitsgründen auf einen Nachrichtenspeicher aufgezeichnet. Die Aufzeichnung erfolgt vollautomatisch, digital auf Festplatte.

Sicherung NSP:

Sprachaufzeichnungen werden vom öBL bzw. seinem Vertreter in regelmäßigen Abständen abgehört und ausgewertet.

Für dessen Sicherstellung nach Eintritt eines gefährlichen Ereignisses bzw. einer betrieblichen Unregelmäßigkeit ist grundsätzlich der öBL bzw. dessen Vertreter zuständig.

Wird dieser nicht erreicht (z.B. nachts, Wochenende) ist durch den Notfallmanager der Fachdienst Lst nach Bereitschaftsplan der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH mit der Sicherstellung des Sprachspeichers zu beauftragen.

Durchführung des Funksprechverkehrs

Die einzelnen Funkstellen werden mit ihrem Rufnamen wie folgt angesprochen und melden sich auch in dieser Weise:

- ZL Ermstalbahn (Name des Fdl)
- Zugnummer
- Arbeitsstelle km ... (Name des Arbeitenden)

Für sämtliche Meldungen, für die in der FV-NE bestimmte Wortlaute vorgeschrieben sind, dürfen nur diese angewendet werden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Bestimmungen für den Rangierfunk

Beim Rangieren auf den Betriebsstellen der Strecke, darf zum Zielsprechen kein Gruppenruf benutzt werden.

Ortsfeste Teilnehmer Zugfunk

Lfd.-Nr.	Rufnummer	Beschreibung	Gruppe „alle Instandh.“
1	3604	Fahrzeugfunkgerät ZL ETB	x

Mobile Teilnehmer Zugfunk

Lfd.-Nr.	Rufnummer	Beschreibung
1	6000	Handfunkgerät
2	6001	Handfunkgerät
3	6002	Handfunkgerät
4	6003	Handfunkgerät
5	6004	Handfunkgerät
6	6005	Handfunkgerät
7	6006	Handfunkgerät
8	6007	Handfunkgerät
9	6008	Handfunkgerät
10	6009	Handfunkgerät
11	6010	Handfunkgerät

Bedienungsanleitung Zugfunk DMR

Übersicht Funksystem DMR Zugfunk			
01	Notrufbereiche	Ammertalbahn und Ermstalbahn gemeinsam	299
02	Einzelruf	erfolgt im Direktruf unter Eingabe der vierstelligen Teilnehmernummer	
03	Rangierfunk	wird über Zugfunk durchgeführt Zielsprechen ist nur im Direktruf zugelassen	
04	Rückfallebene DMR-Zugfunk	Mobiltelefon	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



Zug Anrufen

Funkgeräte Nummer eingeben und mit Enter Taste bestätigen, um Anruf auszuführen.
(z. B. 3604 -> ENTER)

Anruf annehmen

Enter Taste betätigen.

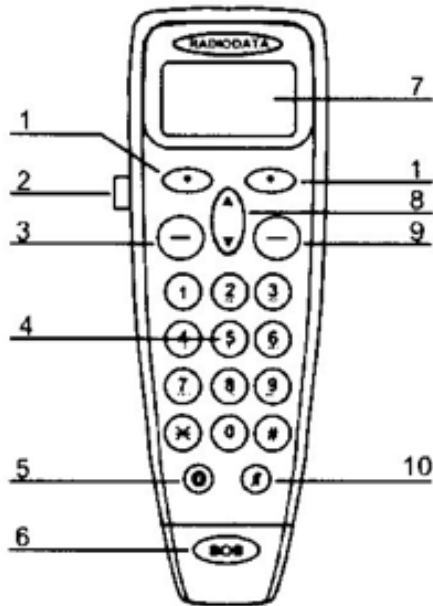
Sprechen

- PTT Taste betätigen und gedrückt halten.
 - Sprechen.
 - PTT Taste loslassen.
-

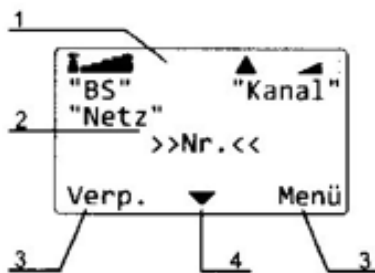
Lautstärke einstellen

Während Gespräch Navigationstasten benutzen, um die Lautstärke zu verändern.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Bedienelemente

- 1 Softkey-Tasten (links und rechts)
- 2 PTT-Taste
- 3 ESC (Anruf ablehnen)
- 4 Alphanumerische Tastatur
- 5 ON / OFF
- 6 Notruftaste
- 7 Display (96 x 54 Punkte-Matrix)
- 8 Navigationstaste
- 9 ENTER (Anruf annehmen)
- 10 MUTE

Ausgangsanzeige

- 1 Bereich für Statussymbole
- 2 Anzeigebereich
- 3 Bereich für Softkeys
- 4 Navigationsanzeige

Symbole

Symbol	Beschreibung
	Lautsprecher aus
	Signalstärke
	Lautstärkeanzeige: intern: extern
	Roaming-Betrieb
	Textnachrichten: neu; alt

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu Anlage 3

Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

Es wird ein vom Muster abweichender Buchfahrplan verwendet:

RSBNA Erms-Neckar-Bahn

Schieneninfrastruktur GmbH

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Schieneninfrastruktur GmbH
Erms-Neckar-Bahn

Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436 – post@erms-neckar-bahn.de

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:



Ende anschließender Weichenbereich



vor der Abfahrt ist die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten



Einfahrt in Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Durchrutschweg

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu Anlage 7 Meldebuch für den Zugleiter

Es wird ein vom Muster abweichendes Meldebuch für Zugleiter verwendet:

Titelseite:

RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Schieneninfrastruktur GmbH
Erms-Neckar-Bahn

Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436 – post@erms-neckar-bahn.de

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	Zugnummer von nach Bad Urach	Metzingen (TME) Meldezeit					Neuhausen (TNHU) Meldezeit					Dettingen- Mitte (TDTU) Meldezeit					Dettingen- Gsaidt (TDTUG) Meldezeit					Bad Urach (TUC) Meldezeit				Meldungen und Vermerke
		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

**Zu Anlage 19
Fahrtbericht**

Es wird ein vom Muster abweichender Fahrtbericht verwendet:

**RSBNA Erms-Neckar-Bahn
Schieneninfrastruktur
GmbH**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Schieneninfrastruktur GmbH
Erms-Neckar-Bahn

Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436 – post@erms-neckar-bahn.de

Fahrtbericht vom _____

1	2	3	4	5	6	7	8
Zug- nummer	Name Triebfahrzeug- führer	Durchfahrene Strecke		Ge- samt- zug- ge- 1) t	Be- dientes- Brems- gewicht 2) t	Vorhan- dene Brems- hundert- stel Sp 6 x 100 Sp 5	Besonderheiten
		von	nach				

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

2.6 Abschnitt – Anhänge zur FV-NE

Zu Anhang

Bleibt frei

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken

3.1 Eisenbahnsignalordnung / Signalbuch Ril 301	(ESO)
3.2 Betrieb des Oberleitungsnetzes	(Ril 462)
3.3 Betriebsunfallvorschrift für NE	(BUVO-NE)
3.4 Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE	(SIG-VB-NE)
3.5 Bahnübergangsvorschrift für NE	(BÜV-NE)
3.6 Oberbau-Richtlinien für NE	(Obri – NE)
3.7 Gefahrgutverordnung Straße/Eisenbahn/Binnenschifffahrt	(GGVSEB)
3.8 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 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) Anschließender 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 Signal Lf 7 ist an dieser Stelle aufgestellt.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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

Signale Lf 1, 2, 3 werden auf Anordnung des EBL aufgestellt.

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

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

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

Die Signale sind aufgestellt 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 301.1401 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 – Halttafel

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

3.2 Ergänzungen zu Betrieb des Oberleitungsnetzes (Ril 462)

Allgemeines

Anlagenverantwortung, Instandhaltung und Wartung der OL ist vertraglich den Stadtwerken Tübingen übertragen.

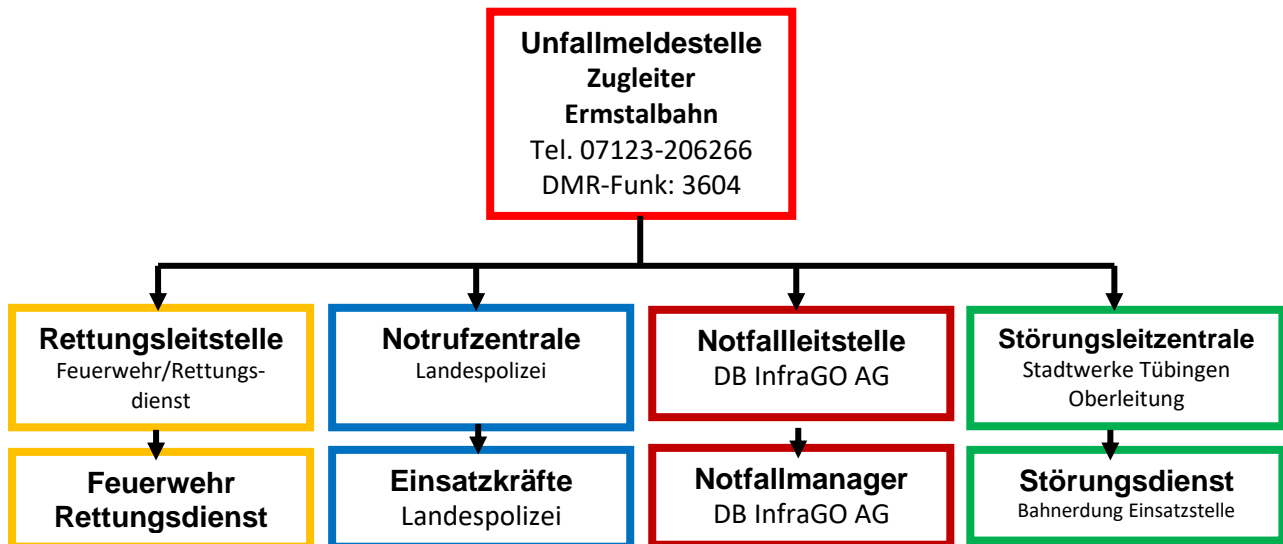
3.3 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)

Allgemeines

Das operative Notfallmanagement wird vertraglich durch die DBInfraGo Bezirk Tübingen übernommen. Der ZL Ermstalbahn (ETB) verständigt den Notfallmanager über die Notfalleitstelle der DBInfraGo. Gleichzeitig informiert der ZL ETB im Rahmen einer telefonischen Sofortmeldung den EBL/EBL-V bzw. öBL/öBL-V der ETB. Die EVU werden durch den Fdl ETB durch Meldung an die jeweilige Leitstelle informiert.

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.

Die Erstmeldung an die Notfalleitstelle erfolgt mit den Angaben gemäß BUVO-NE. Bei nicht Erreichen der Notfalleitstelle wird direkt der Notfallmanager informiert.



Zu 5.2

Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle ist der Bahnhof Metzingen (W).

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu 5.6 Unfallmeldetafeln

Die Unfallmeldetafeln I und II sind in der SbV als Anlage zu 3.3 Ergänzungen zur BUVO-NE enthalten.

Zu 7 Aufnahme und Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses

Der öBL führt die Untersuchung unter Beteiligung des EBL durch. Bei Bedarf beteiligt er andere Stellen und verwertet deren Feststellungen.

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.

Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen

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

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 (Tatbestandsaufnahme) aufzunehmen.

Schienenersatzverkehr

Für das Einrichten von Busnotverkehren ist das EVU zuständig.

Grenze der Zuständigkeit der Rettungsleitstellen

Landkreis Reutlingen von km 0,000 bis km 10,570

Zur Bestätigung einer Gleissperrung an die Rettungsleitstelle ist der Vordruck in diesem Modul zu verwenden.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

RSBNA Erms-Neckar-Bahn
Schieneninfrastruktur GmbH
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Anlage 2

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 freigeworden 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		<input type="checkbox"/>				
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet? d) Aufgleisung/Instandsetzung er- forderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	0721-938-7968	<input type="checkbox"/>	Uhr		Nmg über Notfalleitstelle (Nfl) Karlsruhe	
		<i>Rufnummer und Namen der EBL und EBL-V liegen dem ZL vor!</i>	<input type="checkbox"/>	Uhr		EBL	
			<input type="checkbox"/>	Uhr		EBL-V	
			<input type="checkbox"/>	Uhr			
	07125-407 634	<input type="checkbox"/>	Uhr		RSBNA 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		Leitstelle plus in Ulm	
			<input type="checkbox"/>	Uhr			
		über Nfl	<input type="checkbox"/>	Uhr		TP DB Cargo	
		Kran/Hilfszug nur durch Nmg/EBL EVU					
			<input type="checkbox"/>	Uhr			
			<input type="checkbox"/>	Uhr			

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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				
			<input type="checkbox"/>			LST
			<input type="checkbox"/>			LST
			<input type="checkbox"/>			Fb
			<input type="checkbox"/>			Fb

*) 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: _____
Datum

Geprüft: _____
Datum

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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

Rettungsleitstellen		Strecke von Metzingen (W) bis Bad Urach	
Reutlingen	Fax: 07121 - 3071-788	von km	0,000 bis km 10,570

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 3

Zugleiter Ermstalbahn

72555 Metzingen

Tel. 07123-206266

Fax 07123-9243338

An die Rettungsleitstelle

 Reutlingen (Integrierte LS) 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**Ermstalbahn**

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 sowie
 - die Weichen und Gleissperren mit Flankenschutzfunktionen durch Handverschlüsse gesichert.
- b) Beim Zugleiter in Metzingen (W) befinden sich alle Schlüssel zu den Weichen und Gs im Bf Dettingen-Gsайдt und Bf Bad Urach.

Zu § 3 (4), (7, 8)

Ersatzschlüssel und deren Benutzung

Es werden nachstehende **Schlüsselformen** vorgehalten:

Betriebsstelle	Weiche	Schlüsselform	Besonderheit
Bf Dettingen-Gsайдt	1	a0	
	2		Zur Fahrt nach rechts verschlossen, nicht umstellbar
	3	e0	
	4	c0	
	Gs I	f0	
Bf Bad Urach	1	d1	
	2	a0	
	Gs I	w4	

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Zu § 10 (7) Meldung von Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen sind dem Zugleiter unverzüglich zu melden.

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 Betra ist der öBL zuständig.

Zu Abschnitt IV Prüfung der bautechnischen Anlagen

Der EBL oder sein Beauftragter 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 Gleissperrung
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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

3.5.2 Überquerungen der Ermstalbahn (fremde Baulastträger)

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

3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Zu § 19 (3)

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

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

Zu Unfallmerkblätter

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Allgemeines

Für die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH gelten die Bestimmungen (UVV) der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG).

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

4. Sonstige Bestimmungen

4.1 Beta, 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 öBL 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 Schneendienst

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 öBL festgelegt und sind bei Fahrplanwechsel und ggf. bei Sonderzügen anzupassen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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

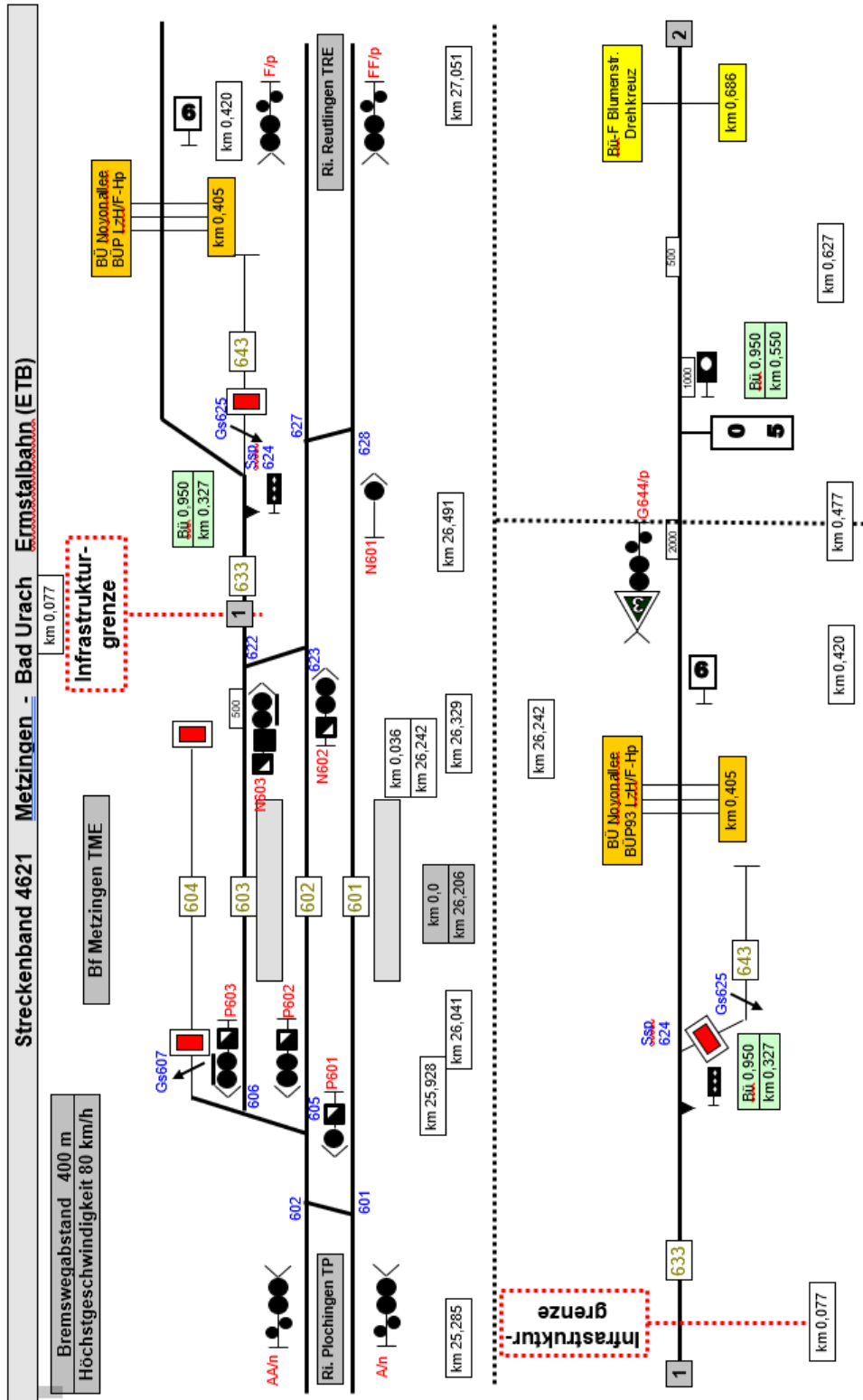
5.8.3 Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

5.8.4 Fahrtbericht

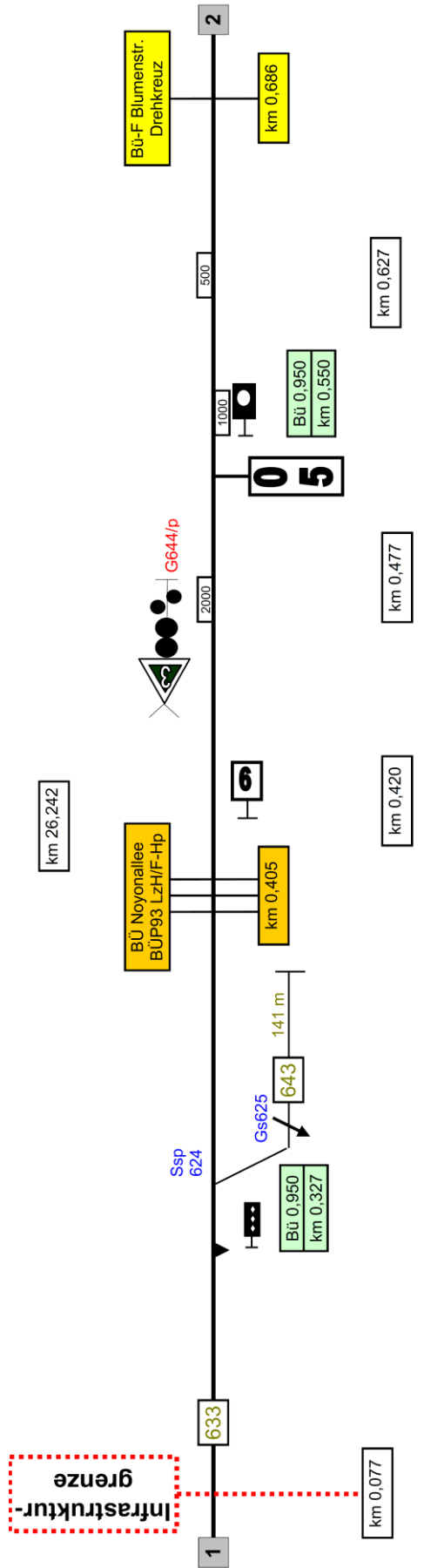
5.8.5 Übersicht Zugverspätung/Ausfall im Ermstal

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

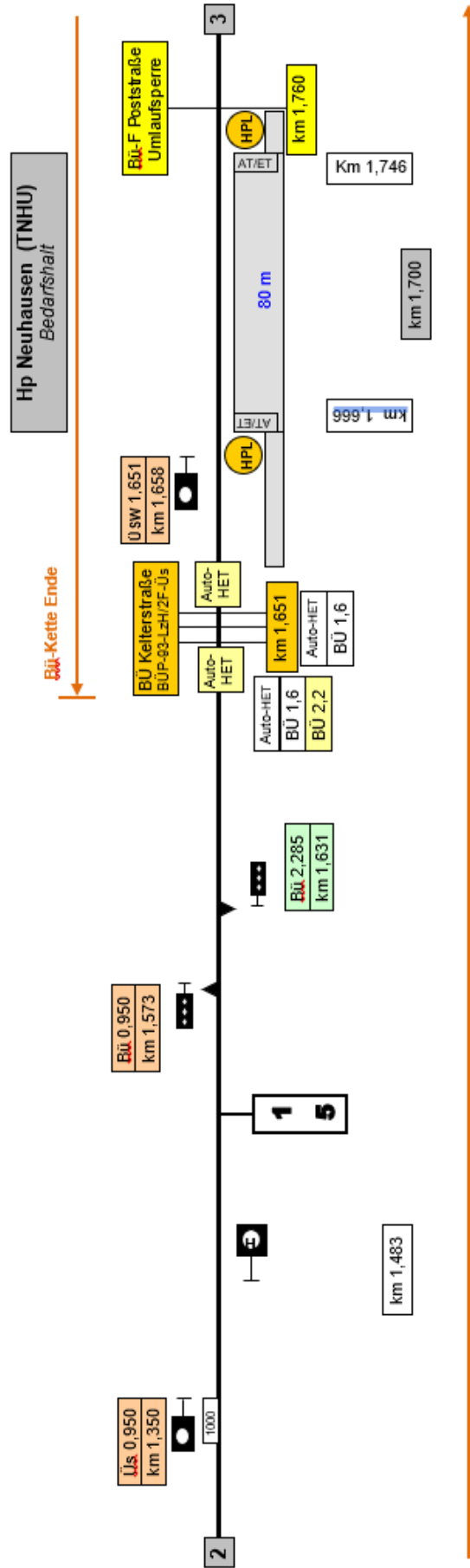
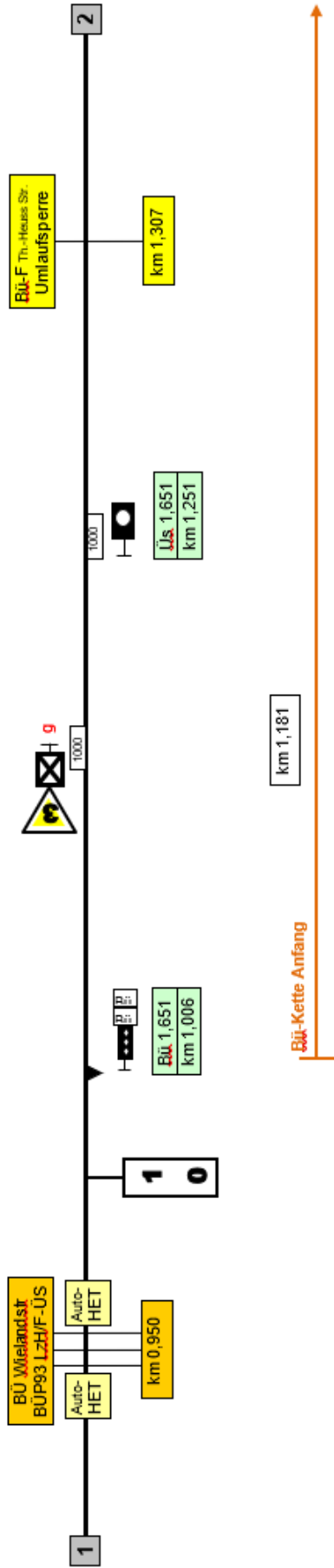
5.1 Streckenband Skizze



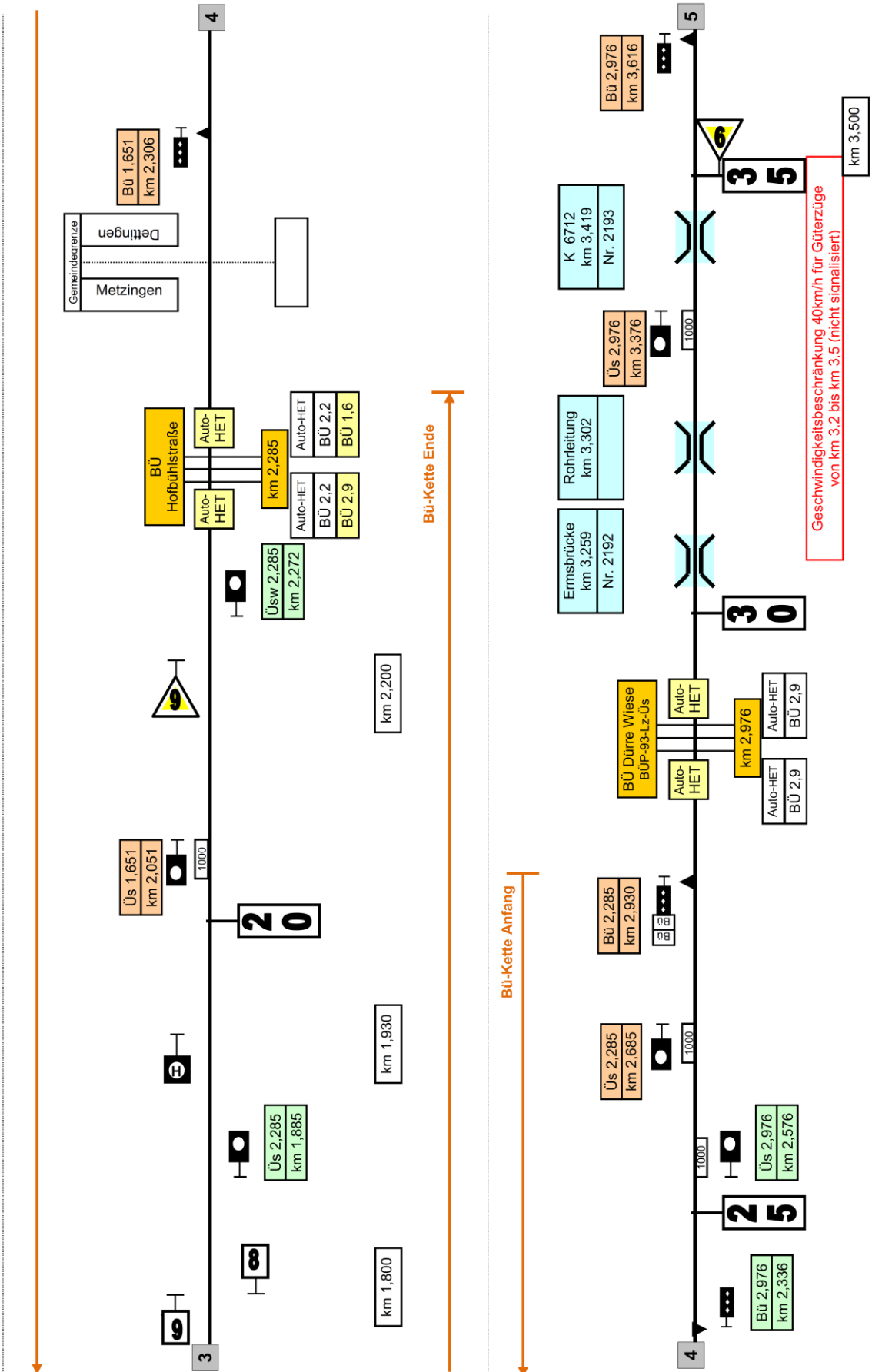
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



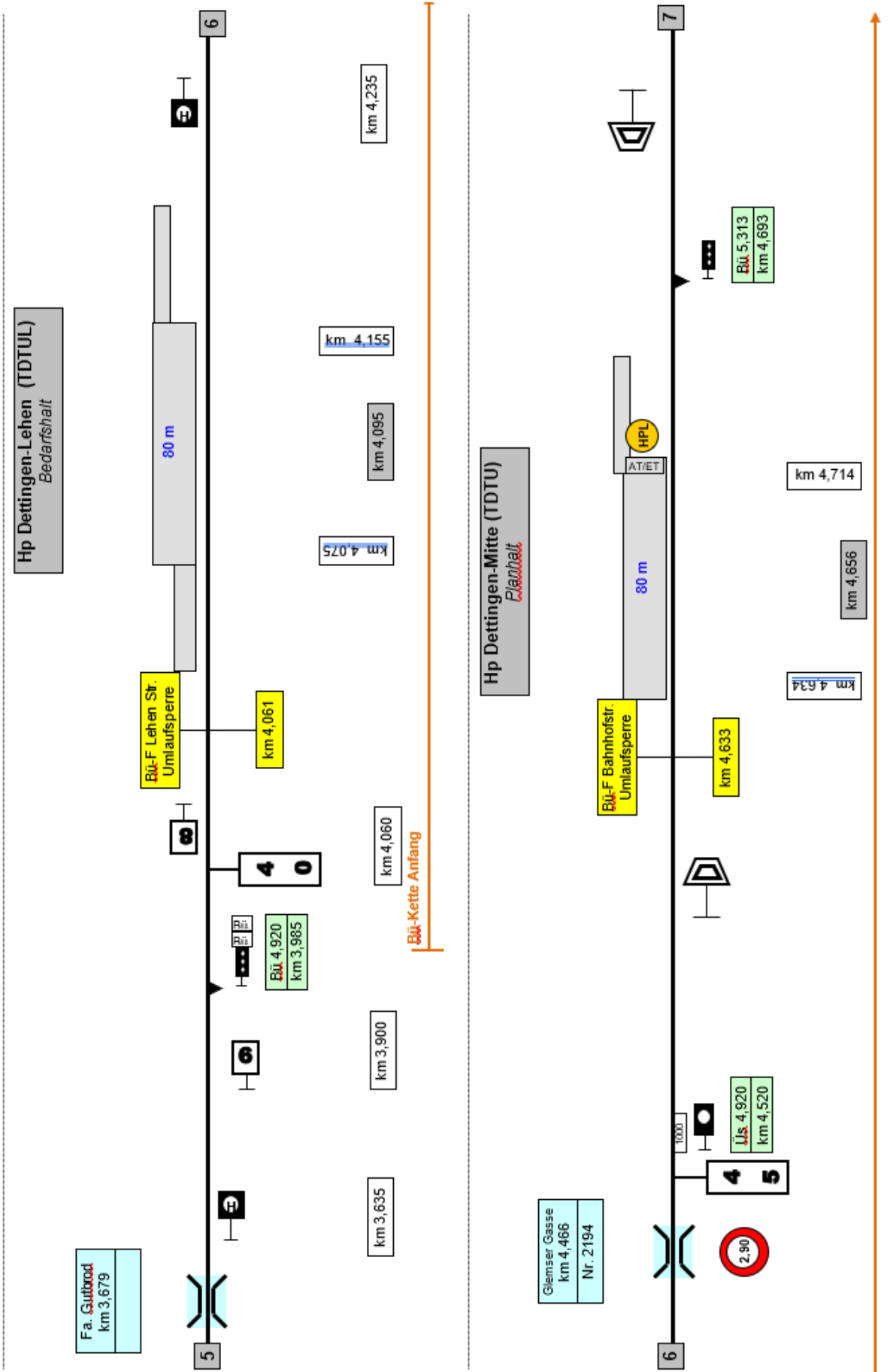
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



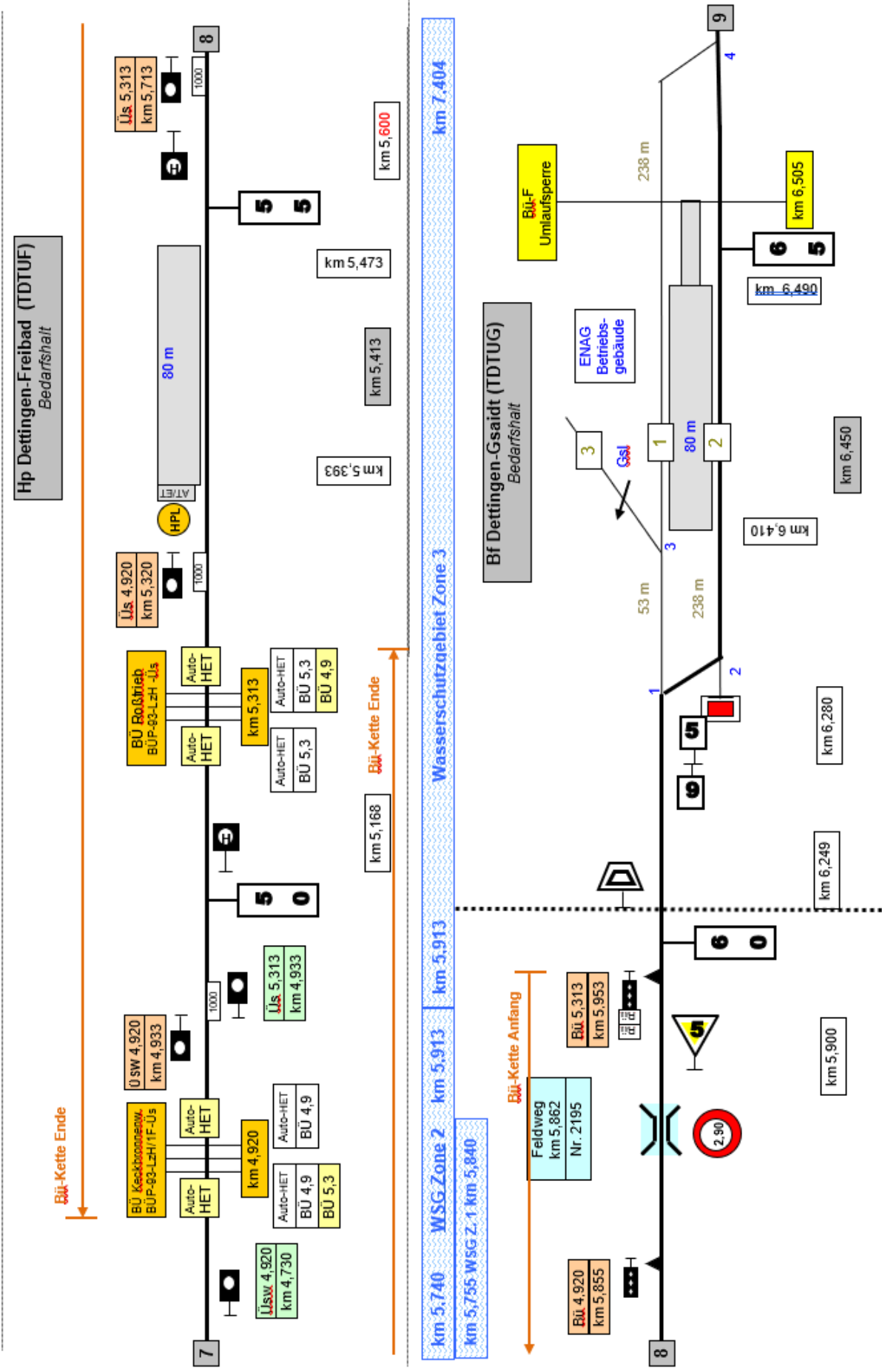
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



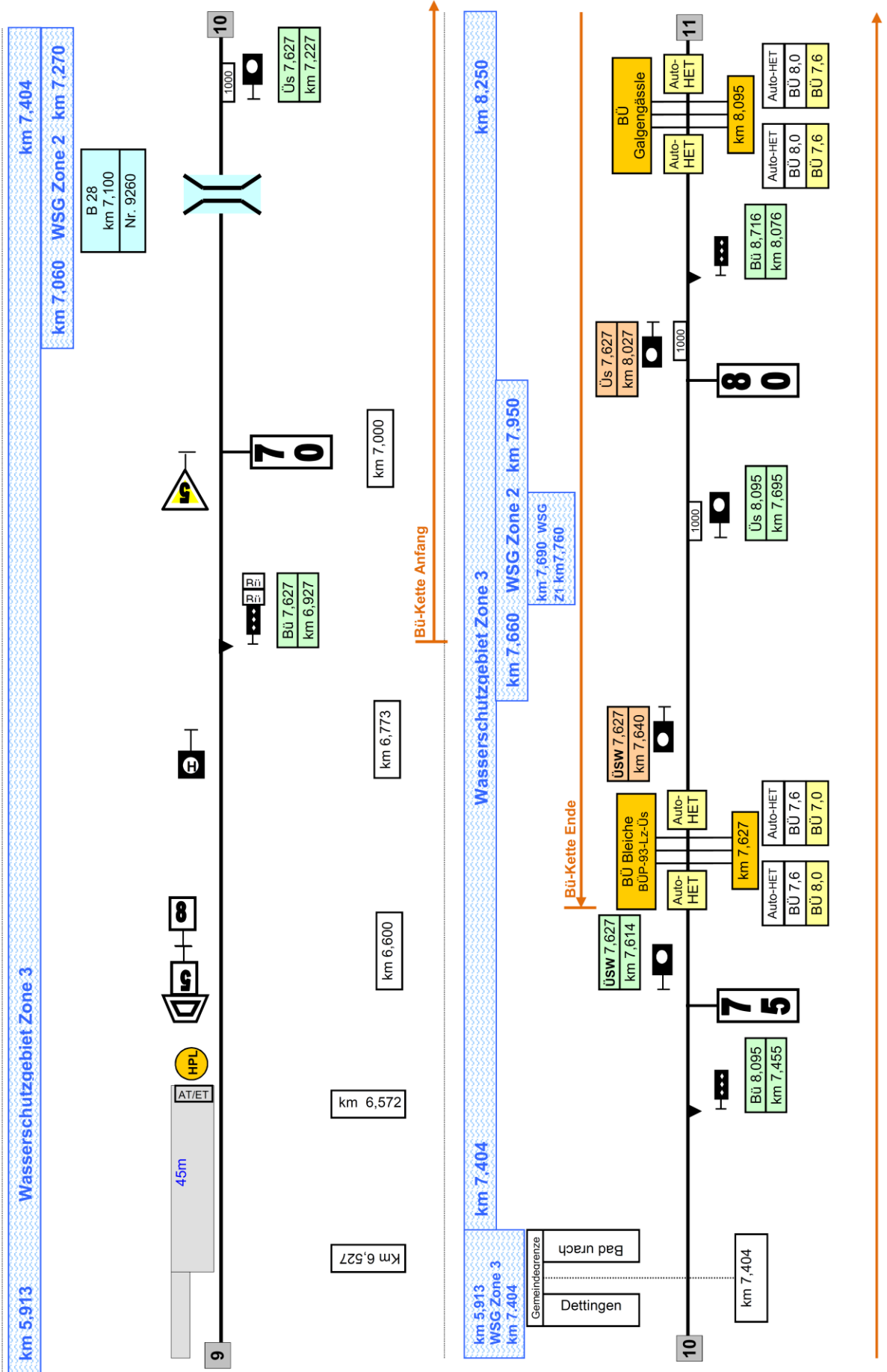
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



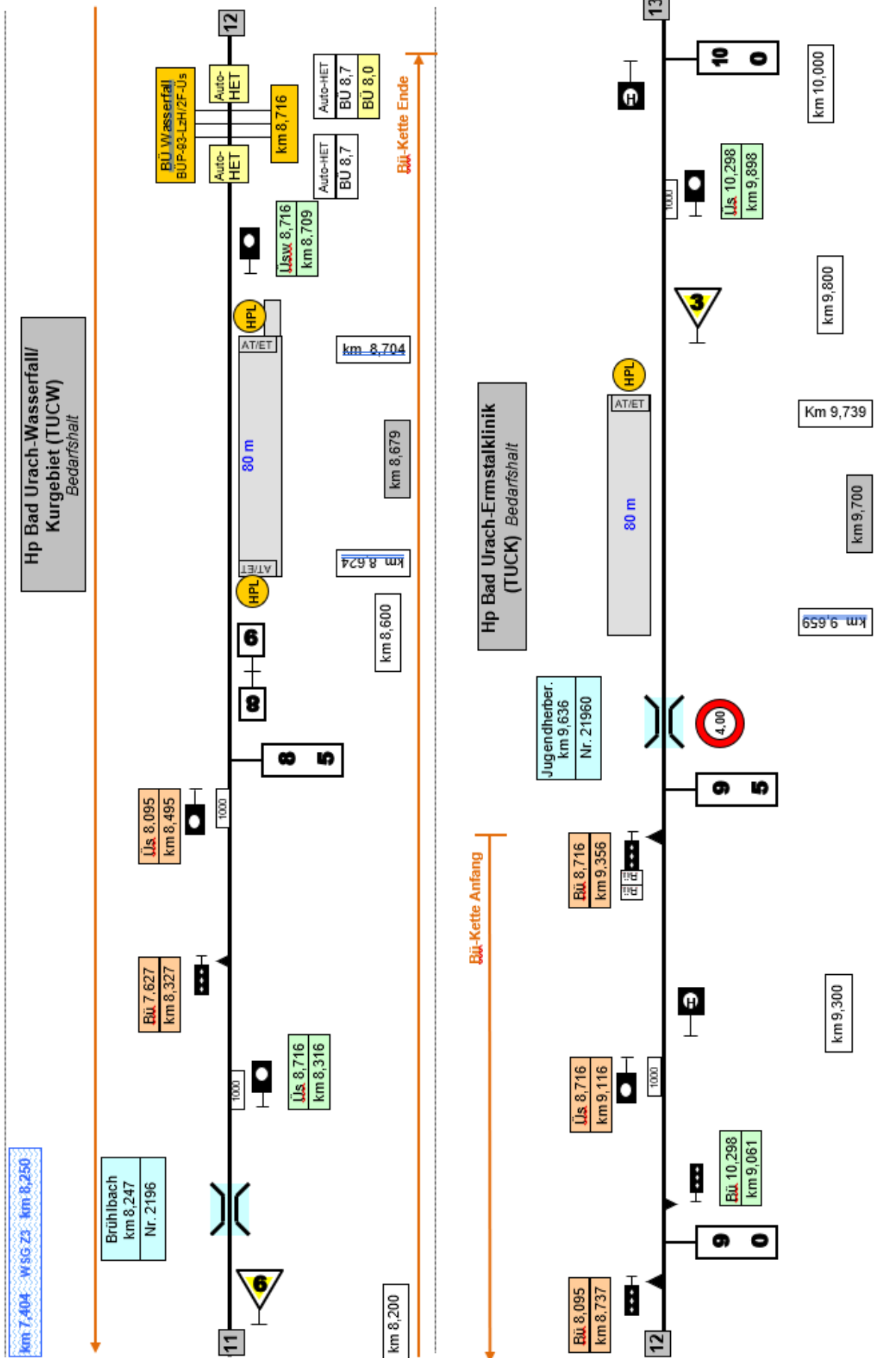
Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger



Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.2

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 örtliches Regelwerk der DB InfraGO AG des Bahnhof Metzingen (W).

Hp Neuhausen (TNHU)**Lage des Haltepunkts Neuhausen:**

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

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!

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- Kelternstraße

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

Hp Dettingen-Lehen (TDTUL)

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Lage des Haltepunkts Dettingen-Lehen:

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

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!

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger**F a h r r i c h t u n g****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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Hp Dettingen-Mitte (TDTU)**Lage des Haltepunkts Dettingen-Mitte:**

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Fahrgast-Informations-Anlage

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung**Metzingen – Bad Urach**

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

F a h r r i c h t u n g**Bad Urach – Metzingen**

- entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger

- entfällt -

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Hp Dettingen-Freibad (TDTUF)**Lage des Haltepunkts Dettingen-Freibad:**

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Fahrgast-Informations-Anlage

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung**Metzingen – Bad Urach**

- entfällt -

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

F a h r r i c h t u n g**Bad Urach – Metzingen**

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

Bf Dettingen-Gsaidt (TDTUG)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.2)

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Hp Bad Urach-Wasserfall/Kurgebiet (TUCW)**Lage des Haltepunkts Bad Urach-Wasserfall/Kurgebiet:**

Km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
8,679	Metzingen	Bad Urach	1	ja

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Fahrgast-Informations-Anlage

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung**Metzingen – Bad Urach**

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

F a h r 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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Hp Bad Urach-Ermstallklinik (TUCK)**Lage des Haltepunkts Bad Urach-Ermstallklinik:**

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Fahrgast-Informations-Anlage

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

F a h r r i c h t u n g	
Metzingen – Bad Urach Bü-Haltepunktschaltung für Bü in km 10+298 - Freibad	Bad Urach – Metzingen - entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger

F a h r r i c h t u n g	
Metzingen – Bad Urach Bedarfshaltestelle mit Signal 301.14015(6) (<i>Haltewunschsignal</i>) ausgerüstet	Bad Urach – Metzingen Bedarfshaltestelle mit Signal 301.1401 5(6) (<i>Haltewunschsignal</i>) ausgerüstet

Bf Bad Urach (TUC)

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.3)

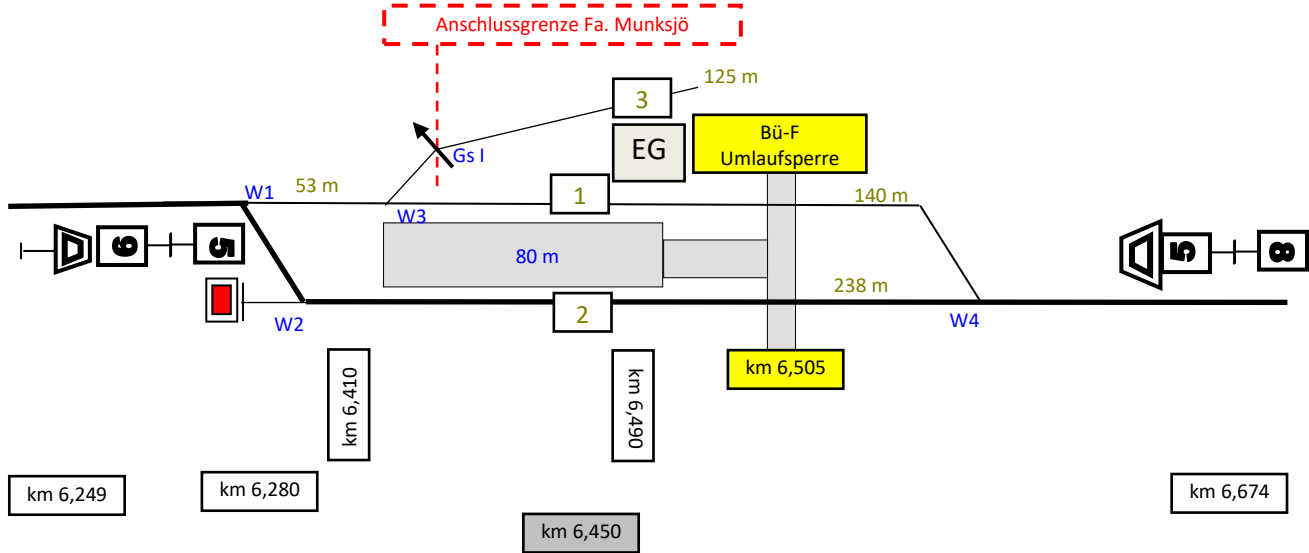
Maßnahmen im Störfall (gültig für gesamte Strecke)

Bei Störungen an den Bahnanlagen, ist für die Entstörungsveranlassung der Bereitschaftshabende über Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

5.2.2 Bestimmungen für den Bf Dettingen-Gsaidt (TDTUG) (VzG-Strecke 4621)

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



2. Allgemeines

Lage des Bahnhof Dettingen-Gsaidt:

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

Grenzen des Bahnhofs Dettingen-Gsaidt:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Metzingen (W)	Ne 1	6,249
Bad Urach	Ne 1	6,674

Weichen

Die Weichen W1, W2, W3, W4 und Gs I sind in Grundstellung verschlossen. Die Schlüssel sind beim ZL in Metzingen.

Rangierbezirke

Der Bahnhof Dettingen-Gsaidt bildet einen Rangierbezirk.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Ra 12 W1	Ra 12 W4	238	Nebengleis
2	Ra 12 W1	Ra 12 W4	238	Hauptgleis
1	Ra 12 W1	Spitze W3	53	Nebengleis
1	Ra 12 W3	Ra 12 W4	140	Nebengleis
3	Gs I	Bü Raiffeisen- straße	125	Anschluss- / Nebengleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 2.

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)	Ra12W1	km 6,260	6,061 ‰ – Gefälle Ri. Metzingen (W)
1 Richtung Bad Urach	6,500	Ra12 W4	15,714 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach
2 Richtung Metzingen (W)	Ne1	km 6,360	12,567 ‰ – Gefälle Ri. Metzingen (W)
2 Richtung Bad Urach	6,500	Ne1	15,714 ‰ – Steigung Ri. Bad Urach

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 W4 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.

Nach Beendigung des Rangierens, dürfen im Gleis 1 in der Regel keine Fahrzeuge abgestellt werden, Ausnahmen regelt der öBL!

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

Anschließer	Anschlussgrenze
Papierfabrik Fa. Munksjö	Ra 12 - Weiche 3

Ladestellen

entfällt

Bahnübergänge

Bü-F in km 6,605 mit Umlaufsperrung nur für Gleis 2

Sonstige Anlagen

entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZI Metzingen (W)	Fdl Metzingen (W)
Extern	07123-206266	0151 2740 2862
Fax	07123-9243338	
Funk	DMR 3604	

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1 und 2	55	80

Fahrgast-Informations-Anlage

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- entfällt -

Bedarfshaltestellenanzeiger

- entfällt -

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

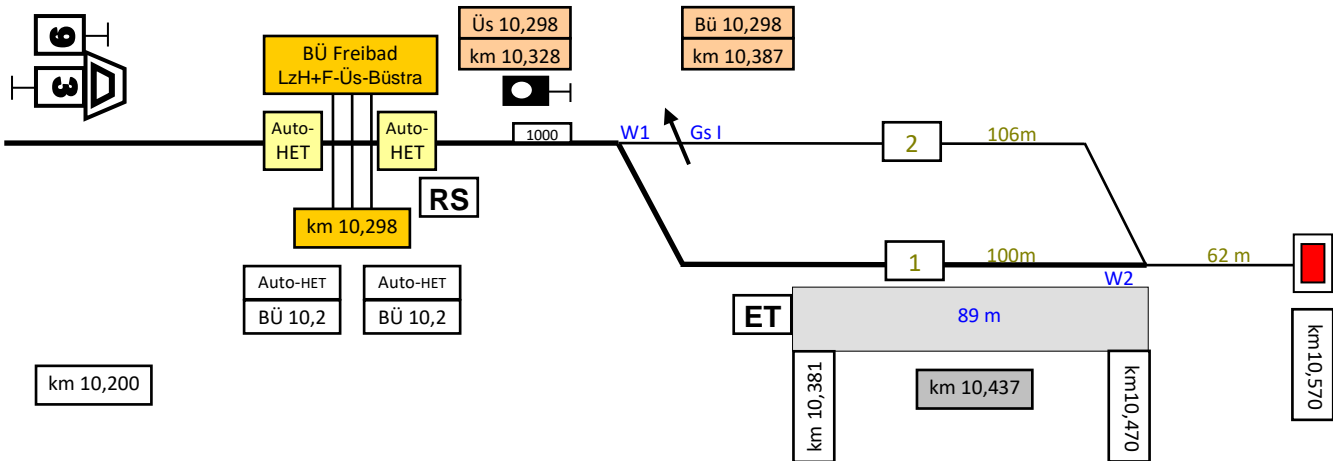
7. Sonstiges

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 Entstöruungsveranlassung der Bereitschaftshabende über Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	ja

Grenzen des Bahnhofs Bad Urach:

aus Richtung	Trapeztafel	in km
Metzingen (W)	Ne 1 (links vom Gleis)	10,200
Streckenende – Sh 2	-	10,570

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	62	Nebengleis
2 + Stumpfgl.	Gs I	Prellbock	205	Nebengleis
1 + Stumpfgl.	Ra 12 W1	Prellbock	211	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 in km 10,298 mit technischer Sicherung – Triebfahrzeugführerüberwacht – Einschaltung mit ET am Bahnsteig

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Sonstige Anlagen

entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZI Metzingen (W)	Fdl Metzingen (W)
Extern	07123-206266	0151 2740 2862
Fax	07123-9243338	
Funk	DMR 3604	

6. 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.

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, ist für die Entstörungsveranlassung der Bereitschaftshabende über Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	Umlaufsperre	
1,651	Kelternstraße	Ortsstraße	Metzingen	BÜP93 LzH/2F-Üs	Pintsch Bamag
1,760	Poststraße	Bü-F	Metzingen	Umlaufsperre	
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)	Umlaufsperre	
4,633	Bahnhofstraße	Bü-F	Dettingen (E)	Umlaufsperre	
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)	Umlaufsperre nur Gleis 2	
7,627	Bleiche	Feldweg	Bad Urach	BÜP93 Lz-Üs- <i>vor- gelagerte Lz</i>	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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.3.2

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-/ausschaltung	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 Detaillierte Bedienungsanweisung im Betriebsstellenbuch des Fdl Metzingen (W)	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 - Keltternstraße – Metzingen-Neuhausen

Strecke:	Metzingen (W) – Bad Urach	
Kreuzende Straße:	Ortsstraße - Keltterstraße	
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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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-/auschaltung	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-/auschaltung	AT/ET am Bahnsteigende HP Er- mstalklinik – 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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.3.3

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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

DMR

Bahnübergang		Art der Störung		Ma ß n a h m e				B a h n ü b e r g a n g				
BÜ- Tech- nik	Lage [km]	lfd. Nr.		Sicherung durch Posten		HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesi- chert	Ist nicht gesi- chert		
				Schw	BÜP ¹⁾						9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
BÜP93-LzH/F-Hp	0,405	1	Gesamtan- lage		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 vor-
schriftsmäßig ausgerüstet so ist der Bahnübergang nicht gesichert!**

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Maßnahmen bei Störung von technischen Einrichtungen an Bü für die mit Lichtzeichenanlagen ausgerüsteten Triebfahrzeugführerüberwachten 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 DMR

Bahnübergang		Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang		
				Sicherung durch Posten		HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Ist gesichert	Ist nicht ausreichend gesichert	Ist nicht gesichert
BÜ-Technik	Lage [km]	lfd. Nr.	Schw	BÜP ¹⁾						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BÜP93-Lz-Üs	-	1	Gesamtanlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X			
		2	Nichtaus-schalten der Anlage		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X			
		3	nur Halbschranken		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr			X
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr mit Kunststoffbändern	X			
		4	Bü-Akustik		kein	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr		X	
				1	kein	von 0.00 – 24.00 Uhr	X			

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

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

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

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

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

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.3.4

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.4

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

Streckenkilometrierung

Betriebsstelle	Kürzel Ril 100	km durchge- hend	Bf/Bf	Tarif-Km
Metzingen (DB InfraGo)	TME	0,0	./.	0
Neuhausen	TNHU	1,7	1,7	2
Dettingen Lehen	TDTUL	4,1	2,4	2
Dettingen Mitte	TDTU	4,7	0,6	1
Dettingen Freibad	TDTUF	5,4	0,7	1
Dettingen Gsaidt	TDTUG	6,5	1,1	1
Bad Urach Wasserfall / Kurgebiet	TUCW	8,7	2,2	2
Bad Urach Ermstaklinik	TUCK	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	TNHU	80
Dettingen Lehen	TDTUL	80
Dettingen Mitte	TDTU	80
Dettingen Freibad	TDTUF	80
Dettingen Gsaidt	TDTUG	80
Bad Urach Wasserfall / Kurgebiet	TUCW	80
Bad Urach Ermstaklinik	TUCK	80
Bad Urach	TUC	89

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

5.5.1 Fahrtrichtung Metzingen – Bad Urach

1	2a	2b	3a	3b
km Geschwindigkeitswechsel	V zulässig in km/h		Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	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
0,400	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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	6,249
6,200	50	50	Signal Lf 7 „5“	6,280
			Bf Dettingen-Gsaidt W1	
			Dettingen-Gsaidt Bahnsteig (Mittelbahnsteig)	6,450
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr Übersicht	6,505
			Bf Dettingen-Gsaidt W4	
6,700	80	60	Signal Lf 7 „8“	6,674
			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

1	2a	2b	3a	3b
---	----	----	----	----

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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
8,600	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
10,200	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	10,570

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

5.5.2 Fahrtrichtung Bad Urach – Metzingen

1	2a	2b	3a	3b
km Geschwin- digkeits- wechsel	V zulässig in km/h		Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
	Reise- züge	Güterzüge sonstige Züge		
			Bf Bad Urach Gleisabschluss Sh 2	10,570
			Bf Bad Urach W2	
10,400	40	40	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-Ermstaklinik (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, Bahn- steig, AT/ET für Bü Galgengässle	8,679
8,600	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“	6,674
6,700	50	50	Ne 1 mit Signal Lf 7 „6“	6,674

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 4	
			BÜ-Fußgänger mit Umlaufsperr	6,505
			Bahnsteig Dettingen-Gsaidt (Mittelbahnsteig)	6,450
			Bf Dettingen-Gsaidt W1	
6,300	60	60	Signal Lf 7 „6“	6,280
			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
4,100	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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 – Kelternstraße)	2,306
			BÜ-Hofbühlstraße (LzH/2F-Üs) Auto-HET	2,285
			Signal Lf 6 „6“	2,200
			Üs 2 (Bü km 1,651 – Kelternstraße)	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 – Kelternstraße)	1,658
			BÜ-Kelternstraße (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
0,500	30	30	Esig G644 mit Signal Zs 3 „3“	0,477
			BÜ-Noyonallee (LzH/F-Hp)	0,405
			Weiche 624	
			Bf Metzingen Bahnsteig	0,000
			Asig P603	

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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.

Auszug aus der VDV-Schrift 612 – Obri-NE:

13.6 Sofortmaßnahmen bei Schäden am Oberbau

13.6.1 Schienenbruch

Ein Schienenbruch ist ein Durchbruch der ganzen Schiene oder ein Ausbruch von Teilen des Schienenkopfes.

Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem „Merkblatt für Schienenbrüche“ (Tab. 13-1) aufgeführt.

13.6.1.1 Befahrbarkeit

Es ist zu unterscheiden zwischen befahrbaren und unbefahrbaren Schienenbrüchen. Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn:

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

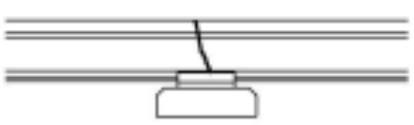




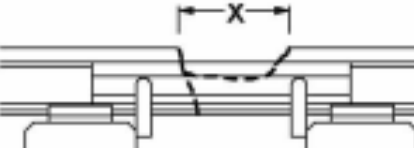
Entscheidung über die Befahrbarkeit

Der EBL legt fest, welche seiner Mitarbeiter zur Entscheidung über die Befahrbarkeit eines Schienenbruchs berechtigt sind. Das betreffende Personal muss darüber besonders unterwiesen sein.





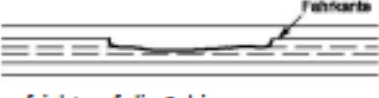

Die Beurteilung des Schienenbruchs bezüglich seiner Befahrbarkeit erfolgt durch das vom EBL dazu berechtigte Personal. Dieses beobachtet die Bruchstelle während des Befahrens.

Ein noch nicht gesicherter, aber befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

1	2	3	4
lfd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
1	Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagsplatte 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	Bruch Nr. 1, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	Querbruch innerhalb des Schwellenfaches 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	Bruch Nr. 2, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf (eingetreten oder zu befürchten) 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	Bruch Nr. 3, gesichert mit Notlaschenverband 	$x \leq 25 \text{ cm}$: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung $x > 25 \text{ cm}$: Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

1	2	3	
lfd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
3b	eingebaute Ersatzschiene über 4 Schwellenfelder 	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 ²⁾	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 ²⁾	wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 ²⁾	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante. Draufsicht auf die Schiene. 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung

1) Der EBL / ABL kann hiervon abweichende Festlegungen treffen.

2) Nr. 4 bis 8: Ersatzschienen einbauen oder Schienen auswechseln.

Tabelle 13.1 Merkblatt Schienenbrüche

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

13.6.1.2 Maßnahmen bei Schienenbrüchen

Meldung

Die Lage (Gleis und km-Station) des festgestellten Schienenbruchs ist sofort dem Zugleiter zu melden.

Ist die Beseitigung eines Schienenbruchs nicht sofort durch Auswechslung der gebrochenen Schiene möglich, so sind vor dem Befahren der Gefahrenstelle die nachstehenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen durchzuführen.

Schiene behelfsmäßig befahrbar machen

Die gebrochene Schiene ist wie folgt behelfsmäßig befahrbar zu machen:

- Anbringen eines Notlaschenverbandes
Zu einem Notlaschenverband gehören ein Notlaschenverbinder bzw. zwei Schraubzwingen sowie zwei Flach- bzw. Bauchlaschen.
- wenn kein Notlaschenverband zur Verfügung steht: Unterschieben einer Nachbarschwelle oder eines Schwellenstücks. Die Nachbarschwelle oder das Schwellenstück ist unter die Bruchstelle zu schieben und zu unterstopfen. Die beiden Schienenenden sind mit Schienennägeln oder Schwellenschrauben gegen seitliches Verschieben festzulegen.
- bei gebrochenen Schweißungen: Anbringen von zwei Bauchlaschen
Dazu werden eine innere und eine äußere Bauchlasche sowie zwei Schraubzwingen / zwei Notlaschenverbinder benötigt.
- Sicherung durch eine Schienenkopfhülse, wenn Teile des Schienenkopfes heraus gebrochen sind oder beim Befahren herausbrechen können.

Auf elektrisch betriebenen Strecken sind Erdungsverbinder für die Rückstromführung vorzusehen.

Sind Schienenbrüche durch die genannten Maßnahmen behelfsmäßig befahrbar gemacht, ist durch hierfür Berechtigte der Gleisabschnitt für den Betrieb bedingt freizugeben. Diese Berechtigten sind vom EBL festzulegen.

Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, wie z. B. Information des Personals oder Einrichtung einer Langsamfahrstelle, sind entsprechend den betrieblichen Vorschriften festzulegen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 Dampflokführer 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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.8

5.8 Vordrucke

Anlage 5.8.1

Zu Anlage FV-NE
Merkblatt

Es wird ein Merkblatt beim Zugleiter nach nachstehendem Muster verwendet:

RSBNA Erms-Neckar-Bahn

Schieneninfrastruktur GmbH

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Schieneninfrastruktur GmbH
Erms-Neckar-Bahn

Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436 – post@erms-neckar-bahn.de

Merkblatt

Für **ZL Metzingen (W)**

Datum: _____

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

Datum	Gültige Betren, La und sonstige be- triebliche Anordnungen:			Datum	Gültige Betren, La und sonstige be- triebliche Anordnungen:		

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

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 RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH 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	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.8.2

**Zu Anlage FV-NE
Fernsprechbuch**

Es wird ein Fernsprechbuch beim Zugleiter nach nachstehendem Muster verwendet:

**RSBNA Erms-Neckar-Bahn
Schieneninfrastruktur GmbH**



Pfählerstraße 17, 72574 Bad Urach - Telefon (07125) 407434 - Telefax (07125) 407436 – post@erms-neckar-bahn.de

Fernsprechbuch

für

Begonnen am..... , abgeschlossen am

Inhalt Seiten

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Freigabe
01.09.2024	SbV_ETB_2024	Team Ermstalbahn	Gerd Junginger

