

Albbahn

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Albbahn

Engstingen – Schelklingen (Nebenbahn)

mit den Bahnhöfen Marbach, Münsingen, Oberheutal

gültig ab 13.12.2026

RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH

Pfählerstraße 17

72574 Bad Urach

Gültig ab	Dateiname	Erstellt	Freigabe
13.12.2026	SbV_SAB_2026	Team Albbahn	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
Mail post@erms-neckar-bahn.de
www.erms-neckar-bahn.de

Genehmigt und in Kraft gesetzt durch:



Gerd Junginger, Eisenbahnbetriebsleiter

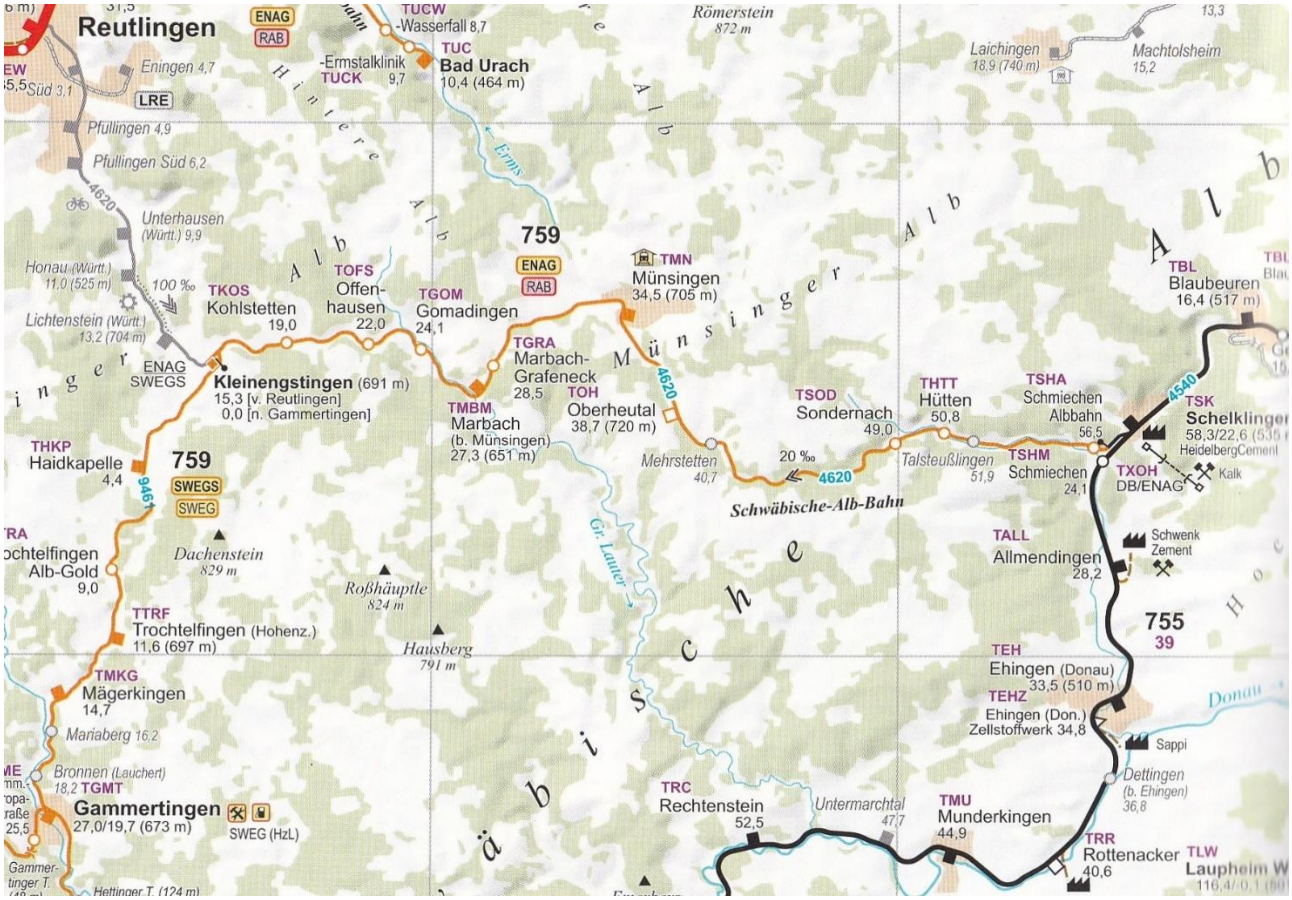
Anwenderkreis:

Infrastrukturbetreiber (EIU) mit den Fachbereichen

- Bahnbetrieb
- Fahrbahn
- Leit- und Sicherungstechnik (LST)

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
Zuständige Aufsichtsbehörden
An die Albbahn anschließende EIU

Lage im Netz



Gültig ab	Dateiname	Erstellt	Freigabe
13.12.2026	SbV_SAB_2026	Team Albbahn	Gerd Junginger

1.1 Übersicht der Aktualisierungen

1	2	3	4	5	6
geprüft		Aktualisierungen			
am	durch	lfd. Nr.	gültig ab	In SbV eingearbeitet	
				am	durch
		Neuherausgabe	13.12.2026	Neudruck	

Autoren Team Albbahn: Gerd Junginger, Günther Hörnle, Tomislav Drk, Alina Thieß

Gültig ab	Dateiname	Erstellt	Freigabe
13.12.2026	SbV_SAB_2026	Team Albbahn	Gerd Junginger

1.2 Inhaltsverzeichnis

	Titelseite	1
1	**Vorbemerkungen**	**2**
1.1	Übersicht der Aktualisierungen	4
1.2	Inhaltsverzeichnis	5
1.3	Zuständige Behörden	13
1.4	Geltungsbereich	13
1.5	Dienstvorschriften	13
1.6	Stellen, auf denen die SbV ausgelegt ist	14
1.7	Verteilungsplan SbV	14
2	**Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE**	**15**
2.1	**Allgemeines**	**15**
Zu § 1 (2)	Geltungsbereich	15
Zu § 1 (3)	Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften, örtliche Verhältnisse	15
Zu § 1 (3)	Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen auf der Albbahn	15
Zu § 1 (3)	Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zuglaufstellen	15
Zu § 1 (4)	Elektrischer Betrieb	16
Zu § 1 (6)	Gemeinschaftsbetrieb	16
Zu § 2 (3)	Leitung und Überwachung	16
Zu § 2 (4)	Befähigung	16
Zu § 2 (9)	Dienstübergabe	17
Zu § 3 (11)	Zugschlussstellen	17
Zu § 3 (13 – 15)	Zugmeldestelle, Zugleitstelle, Zuglaufstellen und Zuglaufmeldestellen	18
Zu § (16) a)	Zugsicherungssystem	18
Zu § 5 (2)	Fahrpläne	19
Zu § 5 (3)	Buchfahrplan	19
Zu § 5 (4)	Bahnhofsfahrordnung	19
Zu § 5 (7)	Verteilung	19
2.2	**Fahrdienst auf den Betriebsstellen**	**20**
Zu § 7 (5)	Sichern der Reisenden	20
Zu § 8 (2)	Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen	20
Zu § 9 (1)	Schriftliche Befehle für Züge	20
Zu § 10 (1)	Zuglaufmeldungen	20

Zu § 10 (4)	Fahranfrage und Fahrerlaubnis	21
Zu § 10 (5)	Ankunftsmeldung	21
Zu § 10 (5) b)	Zugvollständigkeitsmeldung	21
Zu § 13 (1)	Zugverspätungen	21
Zu § 15 (5) u. (10)	Handverschlüsse, Weichenschlüssel und Aufbewahrung der Schlüssel	22
Zu § 17 (2)	Gleichzeitige Fahrten	22
Zu § 17 (3)	Einfahrt in Stumpfgleise, verkürzter D-Weg, Einfahrweg verkürzt	22
Zu § 18 (3)	Benachrichtigung der Bahnübergangsposten (BÜP)	23
Zu § 18 (5)	Benachrichtigung der Rotten	24
Zu § 19	Verhalten bei gefahrdrohender Witterung	25
Zu § 19 (3)	Spitzensignal nicht in Ordnung	25
Zu § 25 (1)	Verkehren von Sonderzügen, Ausfall von Zügen	25
Zu § 25 (3)	Fahrplan	25
Zu § 26 (2)	Planmäßige Sperrung	26
Zu § 26 (3) u. (4)	Baugleis	26
Zu § 26 (10)	Warnen vor Fahrten	26
Zu § 26a (2)	Sperrung von Bahnhofsgleisen oder -weichen	26
Zu § 26a (3) u. (4)	Baugleis	26
Zu § 26a (7)	Dokumentation der Sperrung	26
Zu § 26a (10)	Warnen vor Fahrten	26
Zu § 27 (3)	Durchführung	27
Zu § 27 (14)	Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke	27
Zu § 30 (3)	Geeignete Nebenfahrzeuge	27
Zu § 30 (7)	Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen	27
2.3	**Zugfahrdienst**	**28**
Zu § 32 (1)	Länge der Züge	28
Zu § 32 (6) – (7)	Wagen mit gefährlichen Gütern; Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen	28
Zu § 32 (8)	Einschränkungen in der Zulassung von Wagen	29
Zu § 38 (1)	Führen des Fahrtberichts	29
Zu § 38 (3)	Abgabe des Fahrtberichts	29
Zu § 41 (3)	Mindestbremshundertstel	30
Zu § 41 (2)	Mindestbremshundertstel nicht erreicht	30
Zu § 47 (1)	Liegenbleiben eines Zuges	30
Zu § 47 (4)	Spitzensignal nicht in Ordnung	30

Zu § 47 (4a)	Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört	31
Zu § 48 (4)	Unregelmäßigkeiten in der Einschaltstrecke von Bahnübergängen	31
Zu § 48 (6)	Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung	31
Zu § 48 (9)	Schienenbrüche	31
Zu § 48 (10)	Dokumentation und Weitergabe der Meldungen	31
2.4	**Rangierdienst**	**32**
Zu § 51 (13)	Örtliche Besonderheiten	32
Zu § 53 (5)	Rangieren im Gefälle	32
Zu § 55 (1)	Sichern von Bahnübergängen	32
Zu § 56 (1)	Abstoßen und Ablaufen	32
Zu § 57 (9)	Luftbremskopf	32
Zu § 58 (2)	Aufbewahren der Festlegemittel	32
Zu § 61 (2)	Maßnahmen nach Auffahren	32
2.5	**Anlagen zur FV-NE**	**33**
Zu Anlage 1	Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur	33
Zu Anlage 3	Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb	33
Zu Anlage 9	Richtlinien für den Funksprechverkehr	34
2.6	**Anhänge zur FV-NE**	**38**

3	**Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken**	**39**
3.1	**Ergänzungen zum Signalbuch**	**39**
Zu 301.0002 Abschn. 2	Standort der Signale	39
Zu 301.0002 Abschn. 2 (2)	Kennlicht	39
Zu 301.0002 Abschn. 5 (1)	Anschließender Weichenbereich	39
Zu 301.0002 Abschn. 8 (1b)	Mastschilder	39
Zu 301.0101 Abschn. 2	Signal Hp 0	40
Zu 301.0501 Abschn. 1 (2)	Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3	40
Zu 301.0501 Abschn. 2 (4), 4 (5) u. 5 (6)	Signale Lf 2 und Lf 3	40
Zu 301.0501 Abschn. 8 u. 9	Signale Lf 6 und Lf 7	40
Zu 301.0501 Abschn. 8 (4)	Signale Lf 7 mit der Aufschrift „BÜ“	40
Zu 301.0601 Abschn. 4 (2)	Signal Sh 2	40
Zu 301.0801 Abschn. 2 (1 – (3) u. Abschn. 3 (1) – (4)	Signale Wn 1, Wn 2	41
Zu 301.0703 Abschn. 1 (3)	Signal Ra 10 – Rangierhaltfel	41
Zu 301.1101 Abschn. 2 (2)	Signal Zg 1 – Spitzensignal	42
Zu 301.1401 Abschn. 1	Signal Ne 1 – Trapeztafel	42
Zu 301.1401 Abschn. % (4) u. (5)	Aignal Ne 5 - Halttafeln	42
Zu 301.9001 Abschn. 1 (2)	Orientierungszeichen – TUZ	43
Zu 301.9001 Abschn. 4 (4)	Orientierungszeichen – Kennzeichnung zur Sicherung am BÜ – ET	43

3.2	**Ergänzungen zur Bahnbetriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)**	**44**
Allgemeines	Allgemeines	44
Zu Abschn. 5.2	Unfallmeldestelle	44
Zu Abschn. 5.6	Unfallmeldetafeln	44
Zu Abschn. 7	Aufnahme und Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses	45
	Verhalten der Mitarbeiter	45
	Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen	45
	Schienenersatzverkehr / Busnotverkehr	45
	Grenze der Zuständigkeit der Rettungsleitstellen	46
	Unfallmeldetafel I	47
3.3	**Ergänzungen zur Vorschrift für die Bedienung der Signalanlagen (Sig-VB-NE)**	**48**
Zu § 1	Umfang der Signalanlagen	48
Zu § 3 (4), (7), (8)	Ersatzschlüssel und deren Benutzung	48
Zu § 10 (7)	Meldung von Unregelmäßigkeiten	49
3.4	**Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE)**	**50**
Zu § 5 (1)	Straßenverkehrszeichen	50
Zu Anlage 7 Abschn. 2.5.2	Zu § 12 (3) Stromversorgung	50
3.5	**Ergänzungen zu den Oberbau-Richtlinien für NE (Obri-NE)**	**51**
Zu § 1 (1)	Einteilung der Gleise und Weichen	51
Zu § 1 (2)	Haupt- und Nebengleise	51
Zu § 9 (1)	Hektometertafeln; Hektometersteine	51
Zu § 31 (7)	Prüfungsunterlagen der Weichen	51
Zu § 33 (2)	Zuständigkeit für Betriebs- und Bauanweisungen	51
Zu Abschn. IV	Prüfung der bautechnischen Anlagen	51
3.5.1	**Brücken der Albbahn**	**52**
3.5.2	**Überquerungen der Albbahn (fremde Baulastträger)**	**52**
3.6	**Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB)**	**53**
Zu § 19 (3)		53
3.7	Unfallverhütungsvorschriften (UVV)	54
	Allgemeines	54
	Konstruktive Bauwerke	54
	Engstellenverzeichnis	54

4.	**Sonstige Bestimmungen**	**55**
4.1	Betra, LA und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb	55
4.2	Schneedienst	55
4.3	Außenbeleuchtung	55
5	**Anlagen zur SbV**	**56**
Anlage 5.1	**Lageplanskizze**	**57**
Anlage 5.2	**Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen**	**71**
5.2.1	Strecke Engstingen – Schelklingen	71
5.2.2	Bestimmungen für den Bf Engstingen (TKL)	75
5.2.3	Bestimmungen für den Bf Marbach b. Mün. (TMN)	79
5.2.4	Bestimmungen für den Bf Münsingen (TMN)	82
5.2.5	Bestimmungen für den Bf Oberheutal	87
Anlage 5.3	**Bahnübergänge**	**90**
5.3.1	Verzeichnis der Bahnübergänge	91
5.3.4	Anweisung für das Befahren vereister Spurrillen	93
Anlage 5.4	**Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen von Betriebsstellen**	**94**
Anlage 5.5	**Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)**	**95**
5.5.1	Fahrtrichtung Engstingen – Schelklingen	96
5.5.2	Fahrtrichtung Schelklingen – Engstingen	96
Anlage 5.6	**Merkblatt Schienenbrüche**	**110**
Anlage 5.7	**Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten**	**113**
Anlage 5.8	**Vordrucke**	**117**
5.8.1		117
5.8.2	Fernsprechbuch	118
5.8.3	Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten	119

6.	**Anhang Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (TUZ)**	**120**
6.1	**Allgemeines**	**120**
6.2	**Betriebliche Regelungen für das Betriebspersonal**	**120**
6.2.1	Grundsätze	120
6.2.2	Zugfahrten	122
6.2.3	Rangieren	126
6.3	**Betriebliche Regelungen für den Zlr**	**128**
6.3.1	Bildschirmanzeige	128
6.3.2	Ausfall der technischen Einrichtung Technisch unterstützter Zugleitbetrieb auf der Strecke Engstingen – Schelklingen	128
6.3.3	Unregelmäßigkeiten, Arbeiten an technischer Einrichtung	129
6.3.4	Reset von Bahnhöfen bzw. Streckenabschnitten	130
6.3.5	Generalreset	130
6.3.6	PZB-Zwangsbremsung	130
6.3.7	Elektrische Schlüsselsperre gestört	130
6.3.8	Aufbewahren von Ersatzschlüsseln	130
6.3.9	Baumaßnahmen	131
6.3.10	Störungsliste, Fehlersuche	131
6.3.11	Arbeiten an der technischen Einrichtung durch den Signaldienst	131
6.4	Be3dienungsanleitung / Anwenderhandbuch des Herstellers Voestalpine für die TUZ	131

- Bleibt frei -

1.3 Zuständige Behörden

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

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

1.4 Geltungsbereich

Die Albbahn (SAB) ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Sie wird als Nebenbahn von der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH (RSBNA SI GmbH) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betrieben.

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

Die Strecke zwischen dem Signal Ne 1 (km 16,002) des Bf Engstingen (SWEG) und dem Einfahrsignal 5G (km 57,367) des Bf Schelklingen (DB InfraGO) wird im Folgenden auch als die Zugleitstrecke bezeichnet.

1.5 Dienstvorschriften

(1) Für den Betriebsdienst auf der Strecke Engstingen - Schelklingen gelten nachstehende Vorschriften und Verordnungen in ihrer jeweils aktuellen Fassung:

- Richtlinie 301 Signalbuch (SB) der DB InfraGO AG (enthält die Eisenbahnsignalordnung (ESO))
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV–NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO–NE)
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE-Bahnen (SIG–VB–NE)
- Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der VBG Verwaltungs-Berufsgenossenschaft – unter anderem zuständig auch für der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen
- Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

(2) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu den Vorschriften und Verordnungen.

(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 geordnet.

(5) Berichtigungen werden vom EBL bekanntgegeben.

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

1.6 Stellen, auf denen die SbV ausgelegt ist

- Zlr Dettingen-Gsaidt
- RSBNA SI GmbH, Betriebsbüro, Raiffeisenstraße 1/3, 72581 Dettingen an der Erms
- Den übrigen Betriebsbediensteten zugänglich zu machen.

.

1.7 Verteilungsplan der SbV

- Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)
- Landeseisenbahnaufsicht (LEA)
- Bundesnetzagentur (BNetzA)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die an die Albbahn anschließen
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Nutzungsvertrag
- Regionalstadtbahn Neckar-Alb Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH (RSBNA SI GmbH)

2. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

2.1 Abschnitt – Allgemeines

Zu § 1 (2)
Geltungsbereich

Der Zugverkehr auf der Strecke Engstingen bis Schelklingen wird im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TUZ) durchgeführt
Der Zugleiter (Zlr) hat seinen Sitz im Bf Dettingen-Gsaidt.
Er ist unter der Postrufnummer: 07123-304 9700 und DMR-Funk Nr. 7300 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. Betriebs- und / oder Bauanweisungen sowie Fahrplananordnungen sind in die Mappe „Besondere betriebliche Anweisungen“ 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 Albbahn

Siehe Anlage 5.2

Zu § 1 (3)
Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zuglaufstellen

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

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

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

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

Zu § 1 (4)
Elektrischer Bahnbetrieb

Die Albbahn ist nicht elektrifiziert!

Zu § 1 (6)
Gemeinschaftsbetrieb

Der Einführungsbahnhof Schelklingen ist Bahnhof der DB InfraGO AG. Ab Einfahrsignal 5G (km 57+367) beginnt der Betriebsführungsbereich der DB InfraGO AG – es gelten hier deren Vorschriften.

Der Bf Engstingen ist Gemeinschaftsbahnhof mit der SWEG Schienenwege. Ab der Trapeztafel aus Richtung Münsingen (km 16+002) beginnt der Betriebsführungsbereich der SWEG Schienenwege. Betriebliche Regelungen sind in Anlage 5.2.2 getroffen.

Zu § 2 (3)
Leitung und Überwachung

Es ist ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) mit Vertretern des EBL, sowie örtliche Betriebsleiter (öBl) eingesetzt. Diese sind fachliche Vorgesetzte der Zlr und sind den auf der Albbahn eingesetzten Betriebsdienstmitarbeitern gegenüber weisungsbefugt.
Sie weisen sich gegenüber Mitarbeitern anderer Eisenbahnunternehmen mit dem Firmenausweis aus.

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.

Zu § 2 (9)
Dienstübergabe

Durch den Zlr Dettingen-Gsaidt der RSBNA SI GmbH werden getrennt für die NE geführt:
- Auftragsbuch (SAB)
- Mappe „Besondere betriebliche Anweisungen“.

Schriftstücke (Fplo, Betra usw.) sind bis zum Gültigkeitstag in der Mappe „Besondere betriebliche Anweisungen“ aufzubewahren. Spätestens zu Beginn des Gültigkeitstages sind sie im Merkblatt zu vermerken und rechtzeitig vor Inkrafttreten am Arbeitsplatz aufzulegen.

Die Dienstübergabe erfolgt im Meldebuch für den Zlr.

Zu § 3 (11)
Zugschlussstellen

Einfahrten:

Bahnhof	Einfahrt aus Richtung	Nach Gleis	Lage der Zugschlussstelle	Markanter Punkt
Engstingen	Münsingen	2	km -0,174	Ne 5 der Gegenrichtung
Marbach	Münsingen	1 oder 2	km 27,932	Ne 5 der Gegenrichtung
	Engstingen	1 oder 2	km 27,441	Ne 5 der Gegenrichtung
Münsingen	Engstingen	1	km 34,497	Ne 5 der Gegenrichtung an Gl. 1
		2	km 34, 514	Ne 5 der Gegenrichtung an Gl. 2
		4	Km 34,617	Ne 5 der Gegenrichtung an Gl. 4
	Schelklingen	1	Km 34,742	Ne 5 der Gegenrichtung an Gl. 1
		2	Km 34,742	Ne 5 der Gegenrichtung an Gl. 2
Oberheutal	Münsingen	1	Km 38,203	Ra 10 der Gegenrichtung
	Schelklingen	1	Km 39,205	Ra 10 der Gegenrichtung

Ausfahrten:

Bahnhof	Ausfahrt in Richtung	Aus Gleis	Lage der Zugschlussstelle	Markanter Punkt
Engstingen	Münsingen	1 oder 4	km 16,002	Ne 1 der Gegenrichtung
Marbach	Münsingen	1 oder 2	Km 27,895	Ne 1 der Gegenrichtung
	Engstingen	1 oder 2	km 26,950	Ne 1 der Gegenrichtung
Münsingen	Schelklingen	1 oder 2	km 35,310	Ne 1 der Gegenrichtung
	Engstingen	1, 2 oder 4	km 33,990	Ne 1 der Gegenrichtung
Oberheutal	Schelklingen	1	km 39,305	Ne 1 der Gegenrichtung
	Münsingen	1	km 38,003	Ne 1 der Gegenrichtung

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

Zugleitstelle ist der Bf Dettingen-Gsaidt.
Zuglaufstellen sind:

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

Zuglaufmeldestellen sind in den Fahrplänen der Züge benannt.

Zu § 3 (16) a)
Zugsicherungssystem

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

Zu § 5 (2)
Fahrpläne

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

Zu § 5 (3)
Buchfahrplan

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

Zu § 5 (4)
Bahnhofsfahrordnung

Für die Bahnhöfe Marbach b. Müns. und Münsingen wird durch die RSBNA SI GmbH eine Bahnhofsfahrordnung erstellt. Die darin festgelegte Gleisbelegung wird in die Buchfahrpläne aufgenommen.

Im Bahnhof Oberheutal gibt es nur das Hauptgleis 1, weshalb für den Bf Oberheutal keine Bahnhofsfahrordnung erstellt wird.

Zu § 5 (7)
Verteilung

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

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

Der Zlr Dettingen-Gsaidt darf die Bedarfszüge, für die ein gültiger Buchfahrplan vorliegt, nach Prüfung der Durchführbarkeit (z.B. Betra, Fplo, Kreuzungsverlegung, usw.) eigenständig einlegen. Diese Züge sind am Monatsende der Betriebsabteilung der RSBNA SI GmbH schriftlich zu melden.

2.2 Abschnitt – Fahrdienst auf Betriebsstellen

Zu § 7 (5)
Sichern der Reisenden

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

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

Zu § 8 (2)
Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Nothaltaufträge oder Notrufe werden über den Zugfunk gegeben.
Alle fahrdienstlichen Aufträge und Meldungen werden im Regelbetrieb über Funk abgewickelt. Der Zf muss ein betriebsbereites Mobiltelefon als Rückfallebene mitführen. Er teilt dem Zlr bei der Einfahrt in die Zugleitstrecke im Rahmen der Fahranfrage seine die Rufnummer seines Mobiltelefons mit. Der Zlr vermerkt die Rufnummer im Meldebuch für Zlr.

Bei ausgefallenem Funk ist nur noch Einzugbetrieb zwischen Engstingen - Münsingen und Münsingen - Schelklingen zugelassen!
Im Bf Münsingen ist Richtungsbetrieb einzurichten und mit Sh 2 Tafeln und Radvorlegern zu sichern! Am Ende beider Einfahrstraßen an der H-Tafel im Gleis 1 in km 34,587 aus Richtung Engstingen und der H-Tafel in Gleis 2 in km 34,617, muss je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlossen an der Schiene angebracht sein. Die Schlüssel befinden sich im Stw Münsingen am Schlüsselbrett. Der Notfallmanager ist zu verständigen.
Der Zf hat dies dem Zlr in Dettingen-Gsaidt zu melden und dieser hat dies im Meldebuch für Zlr einzutragen.

Zu § 9 (1)
Schriftliche Befehle für Züge

Auf der Albbahn wird der Vordruck nach Anlage 11 FV-NE verwendet.

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

Wird für den Bereich ab Signal Ne 1 (km 16,002) bis zum gewöhnlichen Halteplatz im Bf Engstingen für einen Zug der Fahrtrichtung Marbach – Engstingen ein schriftlicher Befehl erforderlich, so darf der Zlr Gammertingen dem Zug den Befehl bereits während des Haltes auf einer Zuglaufmeldestelle der Albbahn übermitteln, bevor er den Zug im Rahmen des Zugmeldeverfahrens annimmt.

Zu § 10 (1)
Zuglaufmeldungen

Zuglaufmeldungen sind in den Fahrplanunterlagen vorgeschrieben.
Der Zugführer führt den Fahrtbericht. Der Zlr führt das „Meldebuch für den Zugleiter“.

Zu § 10 (4)
Fahranfrage und Fahrerlaubnis

Für Züge, die von Schelklingen aus in die Zugleitstrecke einfahren, ist immer zuerst die Fahrerlaubnis vom Zlr Dettingen-Gsaidt notwendig, bevor der Zug vom Zf / Tf dem Fdl Schelklingen vorbereitet gemeldet wird.

Für Züge, die von Engstingen in die Zugleitstrecke einfahren, ist zuvor immer die Fahrerlaubnis des Zlr Dettingen-Gsaidt erforderlich. Hierzu stellt der Zf des Zuges beim Zlr Dettingen-Gsaidt die Fahranfrage. Der Zlr Dettingen-Gsaidt erteilt die Fahrerlaubnis, nachdem der Zug im Rahmen des Zugmeldeverfahrens vom Zlr Dettingen-Gsaidt angenommen und vom Zlr Gammertingen abgemeldet wurde.

Für den Bahnhof Marbach bei Münsingen gilt folgende Besonderheit:
Für Züge der Fahrtrichtung Münsingen – Engstingen, die eine Fahrerlaubnis nur bis Marbach bei Münsingen erhalten haben, gilt diese Fahrerlaubnis bis zur ersten H Tafel in Gl.1 oder Gl. 2 in km 27+392.

Zu § 10 (5)
Ankunftsmeldung

Für den Bf(u) Marbach bei Münsingen gilt folgende Regel: Wenn Zuglaufmeldungen vorgeschrieben sind, dürfen sie ausschließlich nach Halt vor dem Signal Ne 5 in den Gleisen 1 oder 2 des Bahnhofs Marbach abgegeben werden, wenn die Zugschlussstelle geräumt ist.

Nach der Ankunft eines Zuges aus der Zugleitstrecke im Bf Engstingen gibt der Zf des Zuges dem Zlr Gammertingen eine Ankunftsmeldung ab. Sie ist Grundlage für die Rückmeldung des Zuges vom Zlr Gammertingen an den Zlr Dettingen-Gsaidt.

Zu § 10 (5b)
Zugvollständigkeitsmeldung

Eine Zugvollständigkeitsmeldung darf der Zf auch während der Fahrt abgeben, wenn er die Vollständigkeit seines Zuges auch während der Fahrt mit Sicherheit feststellen kann.

Zu § 13 (1)
Zugverspätungen

Der Zugführer meldet Verspätungen von mehr als 10 Minuten an den Zlr Dettingen-Gsaidt.

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

Allgemeines:
Es ist ein Schlüsselschrank beim Zlr Dettingen-Gsaidt vorhanden.

Bei Bahnhöfen mit Signalanlagen und Mehrfachschlüsselsperren befinden sich die Schlüssel der Weichen bzw. Gleissperren in den Mehrfachschlüsselsperren, sofern sie nicht am Schlüsselbrett hängen. Die an den Schlüsselbrettern befindlichen Ersatzschlüssel müssen stets verplombt sein. Bei der Dienstübernahme hat sich der Zlr davon zu überzeugen, dass sämtliche Schlüssel, einschließlich der Ersatzschlüssel, vollzählig vorhanden bzw. verplombt sind. Der Verlust eines Schlüssels ist unverzüglich dem öBl anzuzeigen.
Eine neue Verplombung findet immer durch den signaltechnischen Wartungsdienst der RSBNA SI GmbH statt.

Verlust von Schlüsseln:
Wird ein fehlender Schlüssel festgestellt, ist sofort der Zlr Dettingen-Gsaidt zu verständigen. Der Zlr Dettingen-Gsaidt hat dies im Störungsbuch zu dokumentieren und sofort den öBl und den signaltechnischen Wartungsdienst RSBNA SI GmbH zu verständigen.
Bis zum Wiederauffinden des Schlüssels oder Schlösseraustausch werden alle Züge mit Befehl unterwiesen, die betroffene Betriebsstelle auf Sicht zu befahren (Grund: aufgehobene Signalabhängigkeit).
Weitere Maßnahmen wegen aufgehobener Signalabhängigkeit sind durch die Streckenhöchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h nicht erforderlich.

In den Bahnhöfen Marbach und Münsingen sind Handverschlüsse HV 73 an den EOW-Weichen ständig angebracht.
Die Schlösser zu diesen HV 73 befinden sich im Schalthaus TUZ bzw. Schalthaus BÜ und werden bei Bedarf durch die RSBNA SI GmbH zum Verschließen angebracht.

Zu § 17 (2)
Gleichzeitige Fahrten

Im Bf Marbach und Bf Münsingen werden gleichzeitige Einfahrten zugelassen.

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

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

Im Bf Marbach sind für die Gleise 1 und 2 die Durchrutschwege verkürzt. Die Einfahrgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, dies ist mit Signal Zs 3 Kennziffer „2“ als Formsignal in km 27,392 (Fahrtrichtung TKL-TMN) und in km 27,441 (Fahrtrichtung TMN-TKL) gekennzeichnet.

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

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

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 Zlr 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. Als Rückfallebene ist ein Mobilfunktelefon vorzusehen. Die Rufnummer ist vom BÜP vor Beginn der Sicherung dem Zlr Dettingen-Gsaidt bekannt zu geben.

Zu § 18 (5)
Benachrichtigung der Rotten

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

Außer den Eintragungen im Meldebuch für den Zlr kennzeichnet der Zlr die Arbeitsstelle der Rotte durch einen senkrechten roten Strich im Meldebuch für den Zlr und vermerkt dort Beginn und Ende der Arbeiten einschließlich Uhrzeitvergleich und Name des Anmeldenden.
Für die zusätzliche Ankündigung der Züge gilt § 18 (1).

Bei unsichtigem Wetter darf nur unter Gleissperrung gearbeitet werden.

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

Sicherung von Arbeitsstellen der freien Strecke

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

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

Zu § 19
Verhalten bei gefahrdrohender Witterung

a) Die Tf melden dem Zlr gefahrdrohende Witterung bzw. heraufziehende, möglicherweise gefahrdrohende Witterung und halten ihn möglichst über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden.

b) 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 Zlr zu melden.

c) Nach Eingang einer Meldung eines Tf oder dem Eingang einer Unwettermeldung über außergewöhnliche Witterungsverhältnisse verständigt der Zlr die nachfolgenden Tf über die Witterungsverhältnisse. Der Zlr erteilt Befehl „Fahren auf Sicht“ Grund (Unwettermeldung); die Beobachtungen sind an den Zlr zu melden.

d) Lässt die Wetterlage vermuten, dass Spurrillen an Bahnübergängen vereist sind, teilt der Zlr dies den Tf durch schriftlichen Befehl mit entsprechendem Grund (Spurrillen mit 20 km/h als Höchstgeschwindigkeit) mit der jeweiligen Kilometerangabe mit.

e) Nach Durchführung der Fahrt haben die Tf dem Zlr entsprechende Hinweise über die tatsächliche Situation an den Bahnübergängen zu geben.

Zu § 19 (3)
Spitzensignal nicht in Ordnung

Siehe Zu § 47 (1)

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

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

Zu § 25 (3)
Fahrplan

Für Sonderfahrten, die der Zlr Dettingen-Gsaidt bekannt gibt, ist der Fahrplan durch schriftlichen Befehl Nr. 95.95 bekanntzugeben. Darin wird auf einen Vergleichsfahrplan eines Buchfahrplanes verwiesen.

Zu § 26 (2)
Planmäßige Sperrung

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch Fahrplananordnung bzw. Betriebsanweisung.

Zu § 26 (3 und 4)
Baugleis

Die Regeln für das Einrichten, Befahren und das Aufheben eines Baugleises werden in einer Betriebs- und Bauanordnung (Betra) festgelegt.

Zu § 26 (10)
Warnen vor Fahrten

In Gleise die für Arbeiten am oder im Gleis gesperrt sind, ist das Einlassen von Fahrten zugelassen.

Diese Fahrten sind mit schriftlichen Befehl 12 (höchstens 20 km/h und auf Sicht) Grund Nr. 25 und Befehl 12.5 zu unterweisen, Personen im gesperrten Gleis zu warnen und vor Personen anzuhalten, die das Gleis nicht verlassen.

Zu § 26a (2)
Sperrung von Bahnhofsgleisen oder -weichen

Planmäßige Gleissperrungen von Bahnhofsgleisen oder -weichen erfolgen durch Fahrplananordnung bzw. Betriebsanweisung.

Zu § 26a (3 und 4)
Baugleis

Die Regeln für das Einrichten, Befahren und das Aufheben eines Baugleises werden in einer Betriebs- und Bauanordnung (Betra) festgelegt.

Zu § 26a (7)
Dokumentation der Sperrung

Das Sperren sowie die Aufhebung der Sperrung von Gleisen oder Weichen ist vom Zlr im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

Zu § 26a (10)
Warnen vor Fahrten

In Gleise, die für Arbeiten am oder im Gleis / Weiche gesperrt sind, ist das Einlassen von Fahrten zugelassen.

Diese Fahrten sind mit schriftlichem Befehl 6 (höchstens 20 km/h und auf Sicht) Grund Nr. 25 und Befehl 95.30 zu unterweisen, Personen im gesperrten Gleis zu warnen und vor Personen anzuhalten, die das Gleis nicht verlassen.

Zu § 27 (3)
Durchführung

Gesperrte Gleisabschnitte und/oder Betriebsstellen werden durch wirksame Gleismagneten in und entgegen der Fahrtrichtung an den jeweiligen Grenzen gesichert (Standorte Ne 1 bzw. Ne 5 oder Ra 10). Dies ist vor der Einfahrt in gesperrte Abschnitte grundsätzlich zu beachten.

Die Vorbeifahrt an den jeweiligen mit wirksamen Gleismagneten ausgerüsteten Signalen Ne 1 bzw. Ne 5 oder Ra 10 sowie die Fahrt in das gesperrte Gleis muss durch schriftlichen Befehl oder Betra angeordnet werden.

Wird die Vorbeifahrt mit schriftlichem Befehl angeordnet, so ist zugelassen, dass bei der Vorbeifahrt an mehreren Signalen Ne 1, Ne 5 und / oder Ra 10 mit wirksamen Gleismagneten diese im Befehl 95.95 genannt sind. Auf das Ausfertigen von Befehlen 95.50 darf dann verzichtet werden.

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

Fahrzeuge dürfen nicht regelmäßig auf der freien Strecke abgestellt werden. Das ausnahmsweise 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.

2.3 Abschnitt – Zugfahrdienst

Zu § 32 (1)
Länge der Züge

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

Güterzüge:
Güterzüge dürfen nicht länger als 200 m sein.
Übersteigt ausnahmsweise ein Güterzug diese Länge, sind betriebliche Regelungen in der Fplo oder Betriebsanordnung bekannt zu geben.

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

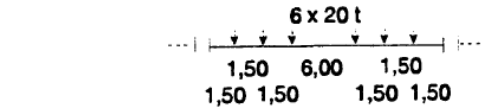
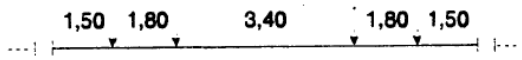
Zu § 32 (6-7)
Wagen mit gefährlichen Gütern / Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

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

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

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

Radsatzschema:

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

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

Zu § 38 (1)
Führen des Fahrberichts

Auf der Albbahn wird durch das EVU der Fahrbericht geführt, der mindestens die nach Anlage 19 FV-NE vorgesehenen Angaben beinhaltet.

Zu § 38 (3)
Abgabe des Fahrtberichts

Die Fahrtberichte sind beim jeweiligen EVU abzugeben und bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

Zu § 41 (1)
Mindestbremshundertstel

Bremsweg in Richtung Engstingen - Schelklingen
Dieser ist auf 400 m festgelegt.

Bremsweg in Richtung Schelklingen - Engstingen
Dieser ist auf 400 m festgelegt.

Es gelten die Bremstafeln der FV-NE Anlage 22. Die erforderlichen Mindestbremshundertstel 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)
Mindestbremshundertstel nicht erreicht

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

Zu § 47 (1)
Liegenbleiben eines Zuges

Das Liegenbleiben eines Zuges muss der Tf sofort dem Zlr 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.

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 30 km/h.

Die Unregelmäßigkeit ist dem Zlr zu melden.

Zu § 47 (4a)
Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört

Bei ausgefallener Zugbeeinflussung am Tfz ist nur noch Einzugbetrieb zwischen Engstingen - Münsingen und Münsingen - Schelklingen zugelassen!
Im Bf Münsingen ist Richtungsbetrieb einzurichten und mit Sh 2 Tafeln und Radvorlegern zu sichern! Am Ende beider Einfahrstaßen an der H-Tafel im Gleis 1 in km 34,587 aus Richtung Engstingen und der H-Tafel in Gleis 2 in km 34,617, muss je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlossen an der Schiene angebracht sein. Die Schlüssel müssen sich im Stw Münsingen am Schlüsselbrett befinden.
Der Zugführer hat dies dem Zlr in Dettingen-Gsaidt zu melden und dieser hat dies im Meldebuch für Zlr einzutragen.
Ist das gestörte Tfz abgestellt, entfällt vorgenannte Regelung.

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

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

Die Trapeztafeln Ne 1 km 26,950 (Bf Marbach) und Ne 1 km 34,000 (Bf Münsingen) befinden sich in BÜ-Einschaltstrecken. Bei Halt vor einer der beiden Trapeztafeln ist der nachfolgende BÜ km 27,195 bzw. 34,390 nach FV-NE §48 (4) zu sichern.

Zu § 48 (6)
Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung

Eine PZB-Zwangsbremsung kann durch Beeinflussung an einem Überwachungssignal oder technischer Einrichtung der Zugleitstrecke (TUZ-Element) erfolgen. In beiden Fällen ist der Zlr Dettingen-Gsaidt sofort zu verständigen und gemeinsam mit ihm festzustellen, welche Einrichtung die PZB-Zwangsbremsung ausgelöst hat.

Bei PZB-Zwangsbremsung an einem Signal Ne1 oder Ne 5 darf die Weiterfahrt nur mit schriftlichem Befehl des Zlr erfolgen.

Bei PZB-Zwangsbremsung an einem Überwachungssignal oder an einem Signal Ra 10 darf mit mündlicher Zustimmung des Zlr Dettingen-Gsaidt weitergefahren werden.

Zu § 48 (9)
Schienenbrüche

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

Zu § 48 (10)
Dokumentation und Weitergabe der Meldungen

Der Zlr dokumentiert eingehende Meldungen im Arbeitsbuch, Fernsprechbuch bzw. Meldebuch für Zlr und gibt sie den entsprechenden Fachdienst weiter.

2.4 Abschnitt – Rangierdienst

Zu § 51 (13)
Örtliche Besonderheiten

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

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

Zu § 53 (5)
Rangieren im Gefälle

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

Zu § 55 (1)
Sichern von Bahnübergängen

Siehe Anlage 5.3.2 und 5.3.3 zur SbV.

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 Betra oder Fplo angeordnet werden.

Zu § 58 (2)
Aufbewahren der Festlegemittel

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

Zu § 61 (2)
Maßnahmen nach Auffahren

Der Zlr ist vom Verursacher unverzüglich über das Auffahren der Weiche zu unterrichten. Das gilt auch für Weichen in Nebengleisen, unabhängig von der Art ihres Antriebs.
Der ordnungsgemäße Zustand einer aufgefahrenen Weiche darf nur durch einen Betriebsbediensteten/ Mitarbeiter Fahrbahn oder LST der RSBNA SI GmbH festgestellt werden. Mit seiner Zustimmung darf die Weiche vom verursachenden Fahrzeug in Auffahrrichtung geräumt werden.
Bis zur Feststellung des ordnungsgemäßen Zustands gilt die Weiche als nicht befahrbar.

2.5 Abschnitt – Anlagen zur FV-NE

Zu Anlage 1
Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur

Bleibt frei – Strecke ist nicht elektrifiziert

Zu Anlage 3
Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

Es wird ein vom Muster abweichender Buchfahrplan verwendet:

(Zug-Nr.) **Engstingen - Schelklingen**

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

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

Zeichenerklärung:

¥ Ende anschließender Weichenbereich

ET vor der Abfahrt ist die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten

Zu Anlage 9
Richtlinien für den Funksprechverkehr

I Allgemeines, Begriffe, Betriebsarten

(1) Betriebsart:

Zugfunk DMR Albbahn: Engstingen – Schelklingen

Funkmasten an:

1. Schmiechen km 55,7
2. Sondernach km 49,1
3. Mehrstetten Kläranlage km 44,6
4. Mehrstetten Bahnhof km 40,7
5. Münsingen Schützenhaus km 35,9
6. Marbach km 27,3
7. Engstingen km 16,2

Der Zlr Dettingen-Gsaidt ist mit Dispatcher ausgerüstet.

Die Züge sind mit Fahrzeugfunkgerät oder Handfunkgerät auszurüsten.

Ortsfeste Teilnehmer Zugfunk

Lfd.-Nr.	Rufnummer	Beschreibung
1	7300	Zlr Gettingen-Gsaidt
2	7000	Zlr SWEG Schienenwege Gammertingen

Mobile Teilnehmer Zugfunk

Lfd.-Nr.	Rufnummer	Beschreibung
1	8006	Handfunkgerät
2	8007	Handfunkgerät

II Durchführung des Funksprechverkehrs

(5) Funkdisziplin, Vorrang von Gesprächen

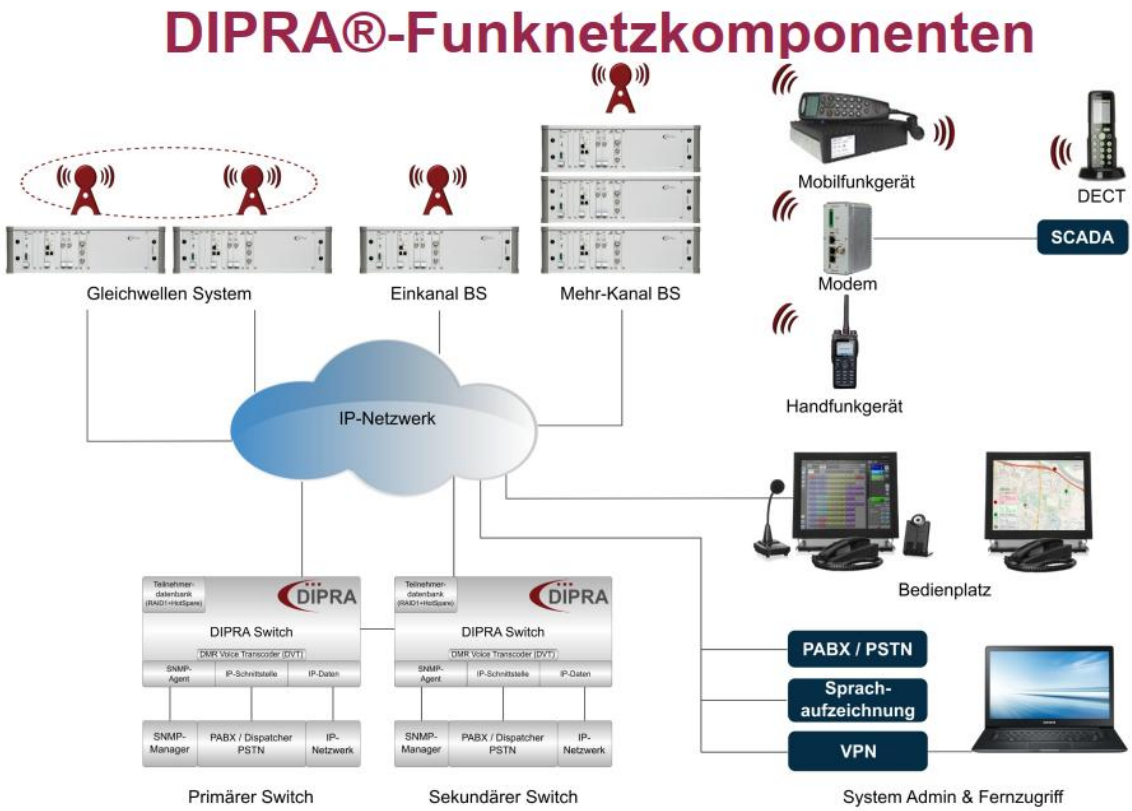
Ein vom Zlr abgegebener Notruf ist durch die Einleitung der priorisierten Notrufverbindung einzuleiten und anschließend durch die Sprachdurchsage zu ergänzen.

Nothaltaufträge sind stets zweimal zu geben,

z.B. **„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Engstingen und Schelklingen sofort anhalten; ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Engstingen und Schelklingen sofort anhalten“.**

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 Zlr Dettingen-Gsaidt fortgesetzt werden.



(10) Gesprächsablauf, Wiederholung

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

- Zlr Dettingen-Gsaidt (Name des Zlr)
- Zugnummer
- Arbeitsstelle km ... (Name des Arbeitenden)

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

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 Zlr Dettingen-Gsaidt 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.

Funkgeräte müssen während des Betriebseinsatzes durchgehend eingeschaltet sein.

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.

(12) Funkausfall

Bei Ausfall oder gestörtem Zugfunk wird für die Abgabe der betrieblichen Meldungen und Gespräche die Verwendung der vom Tf / Zf mitgeführten Mobiltelefone zugelassen. Ausfälle an Funkgeräten sind sofort dem Zlr Dettingen-Gsaidt zu melden. Siehe dazu auch SbV zu § 8 (2) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen.

III Zusätzliche Bestimmungen für den Zugleitbetrieb

(13) Rangfolge von Zugfunkgesprächen

-Der Zlr Dettingen-Gsaidt und die Triebfahrzeugführer (Tf) auf der Strecke Engstingen – Schelklingen können über den digitalen Zugfunk (**DMR**) Sprechverbindungen zueinander herstellen (Wechselsprechen).

Alle betrieblichen Meldungen und Gespräche werden auf dem Zugfunk geführt.

Sonstige Gespräche dürfen nur in unvermeidbaren, dringenden Fällen auf dem Zugfunk geführt werden.

Die Sprechverbindung kann sowohl vom Zlr Dettingen-Gsaidt 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.

Sprechdisziplin ist unbedingt erforderlich. Notrufe haben verdrängende Wirkung und unterbrechen bestehende Funkgespräche.

IV zusätzliche Bestimmungen für den Rangierfunk

(17a) Zielsprechen

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

(18) gestörte Sprechverbindung

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 Zlr Dettingen-Gsaidt zu melden.

Sprachaufzeichnung Sprachspeicher

Sprachaufzeichnung für die Albbahn 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 mindestens dreimal jährlich 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 SI GmbH mit der Sicherstellung des Sprachspeichers zu beauftragen.

2.6 Abschnitt – Anhänge zur FV-NE

Bleibt frei

3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken

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

3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301

Zu 301.0002 Abschn. 2
Standort der Signale

Nachstehende Signale stehen links vom Gleis:

Richtung Engstingen - Schelklingen
- km 26,218 – Überwachungssignal
- km 57,367 – Esig 5G Bf Schelklingen

Richtung Schelklingen – Engstingen
- km 27,392 – Ne 5 H-Tafel (Bf Marbach, Gleis 2)

Zu 301.0002 Abschn. 2 (2)
Kennlicht

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

Zu 301.0002 Abschn. 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.

Zu 301.0002 Abschn. 8 (1b)
Mastschilder

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

Zu 301.0101 Abschn. 2
Signal Hp 0

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

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

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

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

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

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

Die Signale sind aufgestellt. Vor Bahnübergängen sind die Signale Lf 6 nicht im Bremswegabstand der Strecke (400 m) aufgestellt, sondern im erforderlichen Abbremsweg zum Signal Lf 7 (gem. BÜV-NE Anlage 5).

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

Die Signale sind auf der gesamten Strecke aufgestellt.

Zu 301.0601 Abschn. 4 (2)
Signal Sh 2

Die Nachtzeichen werden nicht verwendet.

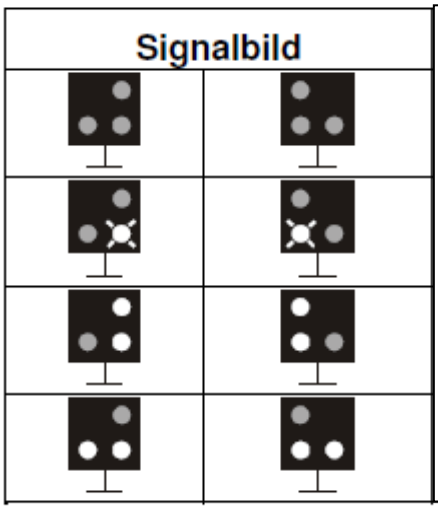
Zu 301.0801 Abschn. 2 (1) – (3) und Abschn. 3 (1) – (4)
Signal Wn 1, Wn 2

Bf Marbach:

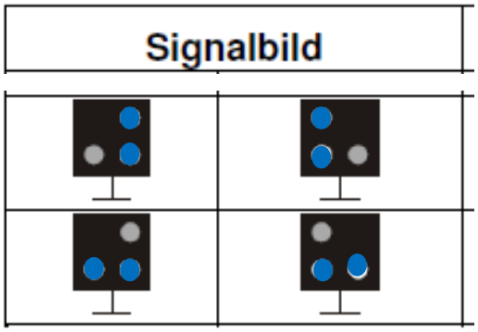
Weiche 1 Wn 1 nach Gleis 1 - Wn 2 nach Gleis 2
Weiche 2 Wn 1 nach Gleis 1 - Wn 2 nach Gleis 2

Bf Münsingen:

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

Signalbild	Bedeutung:
	Grundstellung oder Stromausfall größer drei Stunden a) Weichenumlauf während Umstellvorgang b) keine Endlage erreicht Endlage erreicht (Rangiervorgang) Endlage erreicht (Rangiervorgang)

Für Zugfahrten bei erfolgter Fahrwegreservierung, oder wenn die Weiche gegen Umstellen gesperrt ist, sind die Weichenlagemelder blau ausgeleuchtet.

Signalbild


Hinweis: Bei nicht ordnungsgemäßer Blauschaltung der Weichenlagemelder bleiben die 2000 Hz-Magnete wirksam geschaltet.

Als unterbrechungsfreie Stromversorgung ist eine Batteriereserve von drei Stunden vorhanden.

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

Alle Bahnhöfe sind mit Signal Ra 10 ausgestattet, die mit 2000 Hz-Gleismagneten ausgerüstet sind.

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

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

Zu 301.1101 Abschn. 3 (2)
Signal Zg 2 – Schlusssignal

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

Zu 301.1401 Abschn. 1
Signal Ne 1 – Trapeztafel

Alle Bahnhöfe sind mit Signal Ne 1 ausgestattet, die mit 2000 Hz-Magneten ausgerüstet sind.

Zu 301.1401 Abschn. 5 (4) und (6)
Signal Ne 5 – Halttafel

Es sind sowohl H-Tafeln mit schwarzem „H“ auf weißem Grund, als auch H-Tafeln mit inverser Darstellung (weißes „H“ auf schwarzem Grund) aufgestellt.

H-Tafeln mit schwarzem „H“ auf weißem Grund sind mit 2000 Hz-Gleismagneten ausgestattet. Entsprechend der Fahrerlaubnis ist in der Regel an der zugehörigen H-Tafel zu halten.



H-Tafeln mit inverser Darstellung (weißes „H“ auf schwarzem Grund) sind nicht mit 2000 Hz-Gleismagneten ausgerüstet. Sie kennzeichnen von der obigen Regel abweichende gewöhnliche Halteplätze und sind aufgestellt in:



Betriebsstelle	Km	In Fahrtrichtung	Zweck
Hp Gomadingen	km 24,063	Ri Engstingen	wegen Bedienung ET für BÜ km 24,038
Bf Marbach	km 27,262	Ri Engstingen	wegen Bedienung ET für BÜ km 27,195
Bf Münsingen	km 34,617	Ri Engstingen	Gleis 2 vor RÜ
	km 34,742	Ri Schelklingen	Gleis 1 vor RÜ
	km 34,690	Ri Schelklingen	Gleis 4 als Zielsignal
Bf Oberheutal	km 38,266	Ri Engstingen	Gleis 1 Kennzeichnung gewöhnlicher Halteplatz für Güterzüge
	km 39,200	Ri Schelklingen	Gleis 1 Kennzeichnung gewöhnlicher Halteplatz für Güterzüge
Hp Schmiechen	km 56,422	Ri Engstingen	wegen HET-Einschaltschleife BÜ km 56,405. (Diese soll nicht unzeitig belegt werden, damit die Ausschaltung mittels AT möglich bleibt)

Auf der TUZ-Bedienoberfläche beim Zugleiter sind nur die H-Tafeln mit schwarzem „H“ auf weißem Grund dargestellt.



Zu 301.9001 Abschn. 1 (2)
Orientierungszeichen – TUZ

Kennzeichnet den Beginn der Streckensicherung „Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (TUZ)“. Das Orientierungszeichen steht in km 57,488 und ist mit 2000 Hz-Gleismagneten gesichert. Es gelten die Regeln des Abschnittes 6 der SbV.

Zu 301.9001 Abschn. 4 (4)
Orientierungszeichen – Kennzeichnung zur Sicherung am BÜ – ET

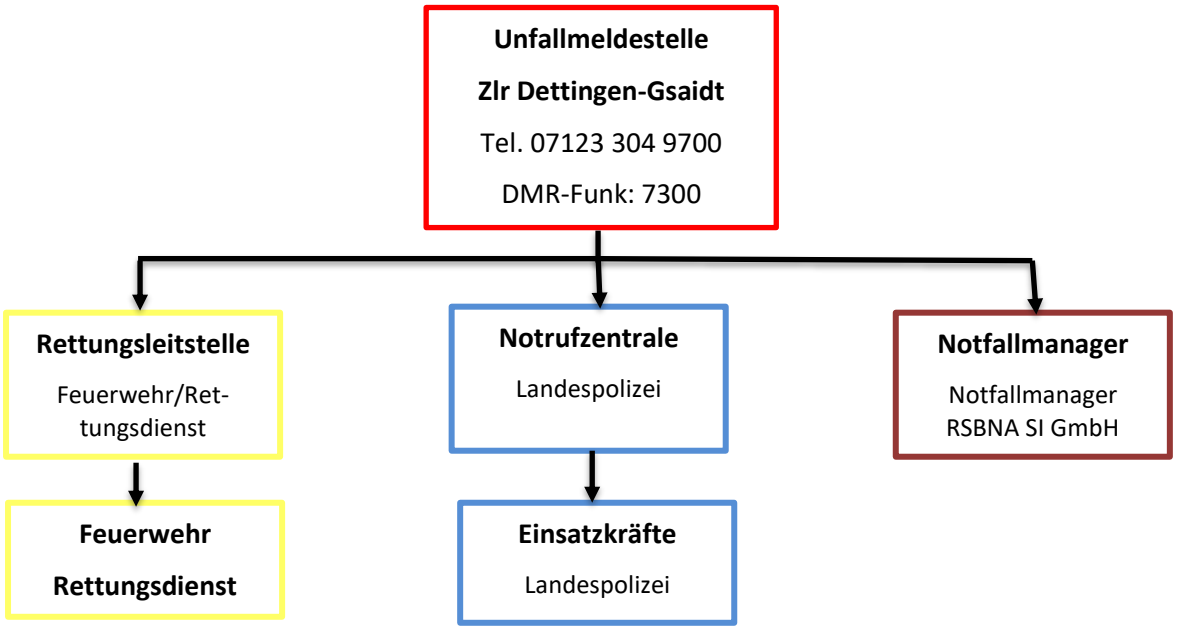
Aufstellung in Fahrtrichtung Engstingen in Marbach in km 27,303 und Gomadingen in km 24,072, jeweils am Bahnsteig. Einschalttaster mit Aufkleber „ET“.

3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)

Allgemeines

Das operative Notfallmanagement wird durch die RSBNA SI GmbH übernommen.
Die Informationsbeschaffung (Gefahrgutblätter, Aufgleisblätter) erfolgt über den Notfallmanager. Das EVU als Beförderer von Gefahrgut hat Regelungen zur schnellen Bereitstellung der Begleitpapiere zu treffen und diese dem EBL der RSBNA SI GmbH mitzuteilen. Gleichzeitig informiert der Zlr Dettingen-Gsaidt im Rahmen einer telefonischen Sofortmeldung den EBL/EBL-V bzw. öBl/ öBl-V der RSBNA SI GmbH. Die EVU werden durch den Zlr Dettingen-Gsaidt durch Meldung an die jeweilige Leitstelle informiert.

Die Erstmeldung an den Notfallmanager erfolgt mit den Angaben gemäß BUVO-NE.



Zu Abschn. 5.2
Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle ist der Zlr Dettingen-Gsaidt.

Zu Abschn. 5.6
Unfallmeldetafeln

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

Die Unfallmeldetafel II dient dem Zlr im Fall eines Gefährlichen Ereignisses gleichzeitig als Fernsprechbuch. Sie liegt beim Zlr Dettingen-Gsaidt aus.

Zu Abschn. 7
Aufnahme und Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) RSBNA SI GmbH ist Untersuchungsführer bei der Untersuchung gefährlicher Ereignisse auf der Albbahn.
Den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist unbenommen, für ihre eigenen Zwecke gefährliche Ereignisse, an denen sie beteiligt sind, zu untersuchen. Das EIU unterstützt hierbei in dem für die Beurteilung des Ereignisses gebotenen Maße.

Der öBl führt die Untersuchung im Auftrag des EBL durch. Bei Bedarf fordert er von anderen Stellen und den beteiligten EVU Informationen an und verwertet deren Feststellungen.

Bei Ereignissen, die nach Unfallmeldetafel III dringlich zu melden sind, hat sich der Notfallmanager sofort an die Unfallstelle zu begeben. Zusätzlich ist der EBL oder sein Vertreter zu informieren.

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

Die Bundespolizei ist für die Albbahn nicht zuständig, da sich die Strecke zwar im Eigentum der DB InfraGO AG befindet, aber an die RSBNA SI GmbH verpachtet ist.

Nach einer unzulässigen Anfahrt gegen ein Signal Ne 5 oder der unzulässigen Vorbeifahrt an den Signalen Ne 1 oder Ne 5 oder unzulässigen Fahrt ohne Fahrerlaubnis hat der Zlr den Notfallmanager zu verständigen, dieser trifft weitere Entscheidungen.

Verhalten der Mitarbeiter

Jeder Mitarbeiter hat sich im Rahmen seiner Möglichkeiten an Hilfsmaßnahmen zu beteiligen. Für die Leitung an der Unfallstelle gilt BUVO-NE Abs. 5.8. Bis zum Eintreffen des Leiters 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, er darf keine Aussagen über Schuldfragen treffen. Andere Mitarbeiter müssen bei Äußerungen Zurückhaltung üben. Gegenüber Bahnfremden dürfen keine Auskünfte über Hergang und Schuldfrage gegeben werden, dies obliegt dem EBL.

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 Notfallmanager 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.

Schienenersatzverkehr / Busnotverkehr

Wird von den EVU in eigener Zuständigkeit geregelt.

Grenze der Zuständigkeit der Rettungsleitstellen

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

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

Für Fax an die Rettungsleitstelle zur Bestätigung einer Gleissperrung, ist der Vordruck der Anlage 3 zu Abschnitt 3.2 SbV zu verwenden.

RSBNA Erms-Neckar-Bahn
Schieneninfrastruktur GmbH
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Anlage 1

Unfallmeldetafel I

Strecke	Engstingen - Schelklingen	Betriebs-stelle:	Zugleiter Dettingen-Gsaidt
	Albbahn		

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

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

Funk: Zugfunk 7300 Telefon: 07123 304 9700

Gleissperrung veranlassen
Was ist geschehen?
Ort: Strecke von Engstingen nach Schelklingen; **Bahn-km**
Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
Feuer ausgebrochen?
Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?
Unfallstelle sichern

Erste Hilfe leisten
Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:
… Spuren und Beweisstücke sichern
… Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
… Eintreffende Helfer einweisen
… Für Absperrung sorgen
… Untersuchenden Stellen Auskunft geben-Presse usw. nur über Notfallmanager, EBL
… Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

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

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

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

Zu § 1
Umfang der Signalanlagen

a) Auf der Strecke von Engstingen bis Schelklingen sind die ortsbedienten Weichen gesichert:
   - im Hauptgleis durch EOW-Weichen (Marbach W 1 und W 2 und Münsingen W 2 und W 18) sowie
   - die anderen Weichen und Gleissperren mit Flankenschutzfunktionen durch Handverschlüsse gem. Sig VB NE § 5 (2).

b) Es ist ein Schlüsselschrank beim Zlr in Dettingen-Gsaidt vorhanden.

Zu § 3 (4), (7), (8)
Ersatzschlüssel und deren Benutzung

Ersatzschlüssel sind im Schlüsselschrank beim Zlr Dettingen-Gsaidt.

Es werden nachstehende **Schlüsselformen** vorgehalten:

Betriebsstelle	Weichen	Schlüssel-formen	Weichen	Schlüssel-formen
Engstingen	4	w_0	8	m_0
	5	d_0		
	6	a_0	Schlüssel-werk 80 ES1	c_0
Bf Marbach (b.M.)	Schlüssel für Rangiermodus	i_0		
Bf Münsingen	3 links	p_0	3 rechts	c_0
	6a/b links	a_0	6a/b rechts	b_0
	6c/d links	c_0	6c/d rechts	g_0
	10 links	s_0	10 rechts	r_0
	17 links	u_0	17 rechts	v_0
	19 links	b_0		
	Gs I L	a_0	Gs I Ra	n_0
	Gs III L	v_0	W16 R	t_0
	Gs IV La	s_0	Schlüssel für Rangiermodus ES1	a4
	Schlüssel für Rangiermodus ES2	b4	Schlüssel für Rangiermodus ES3	c4

Betriebsstelle	Weichen	Schlüssel-formen	Weichen	Schlüssel-formen
Bf Oberheutal	1 links	d_0	1 rechts	k_0
			2 rechts	d_0
	11 links	h_0	11 rechts	e_0
			12 rechts	h_0
	Schlüssel für Rangiermodus ES 43	h4		

Zu § 10 (7)
Meldung von Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen sind dem Zlr unverzüglich mündlich oder fernmündlich zu melden. Er sorgt für eine ggf. sofortige Benachrichtigung des Wartungsdienstes.

3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE)

Zu § 5 (1)
Straßenverkehrszeichen

a) Alle Bahnübergänge (BÜ) sind mit Andreaskreuzen (EBO Anlage 4) zu kennzeichnen.

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

Zu Anlage 7
2.5.2 Zu § 12 (3) Stromversorgung

Bei Netzausfall beträgt die Versorgungszeit der Netzersatzbatterien in den Schalthäusern bis zu 3 Std.

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

Zu § 1 (1)
Einteilung der Gleise und Weichen

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

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

Zu § 1 (2)
Haupt- und Nebengleise

Hauptgleise sind die Streckengleise und die folgenden Hauptgleise in den Bahnhöfen:

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

Alle anderen Gleise sind Nebengleise.

Zu § 9 (1)
Hektometertafeln; Hektometerstein

Beidseitig beschriftete Hektometersteine sind im Abstand von 500 m aufgestellt.

Zu § 31 (7)
Prüfungsunterlagen der Weichen

Für alle Weichen sind Weichenprüfkarten zu führen.

Zu § 33 (2)
Zuständigkeit für Betriebs- und Bauanweisungen

Für das Aufstellen der Betra ist der öBl zuständig.

Zu Abschnitt IV
Prüfung der bautechnischen Anlagen

Der EBL oder sein Beauftragter prüft jährlich alle bautechnischen Anlagen.

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

Sämtliche Gleisanlagen sind halbjährlich zu begehen.

Die Prüfungen und Begehungen sind in den Prüfprotokollen nachzuweisen.

3.5.1 Brücken der Albbahn

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

3.5.2 Überquerungen der Albbahn (fremde Baulastträger)

Bauwerksname	Bahnkilometer	Bauwerkslänge in m	vor Betreten Gleissperrung
Fußgängerüberweg	35,087	18,00	
Verladestraße	37,123	23,30	
K 6754	39,070	30,0	

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 der RSBNA SI GmbH und gesonderter Anordnung befördert werden.

Das EVU als Beförderer von Gefahrgut hat Regelungen zur schnellen Bereitstellung der Begleitpapiere zu treffen und diese im Rahmen des Genehmigungsprozesses dem EBL der RSBNA SI GmbH mitzuteilen.

3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Allgemeines

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

Konstruktive Bauwerke

Bei Unterschreitung der Mindestabstände sind gemäß der gültigen Richtlinien UVV (VBG 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 Gleissperrung“

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

Engstellenverzeichnis

Folgende Einragungen im Regellichtraum sind vorhanden:

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

4. Sonstige Bestimmungen

4.1 Betra, La und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb

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

Der Zlr 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 Zlr Dettingen-Gsaidt und an die zuständigen Fachbereiche verteilt. Der Zlr hat den Eingang dem öBl zu bestätigen.

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

4.2 Schneedienst

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

4.3 Außenbeleuchtung

Die Außenbeleuchtungen 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.

5. Anlagen zur SbV

5.1 Streckenband Skizze

5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen

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

5.3 Bahnübergänge

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

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

5.5 Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

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

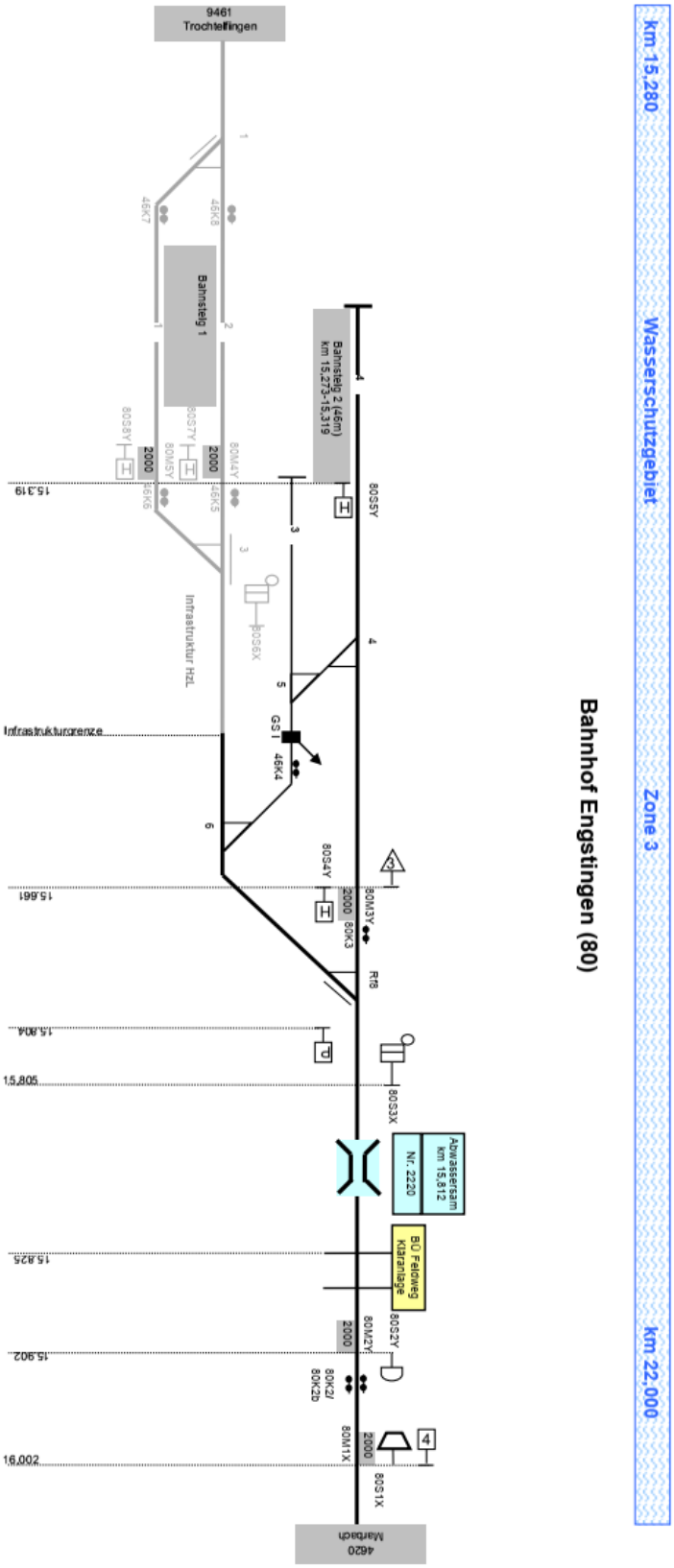
5.6 Merkblatt Schienenbrüche

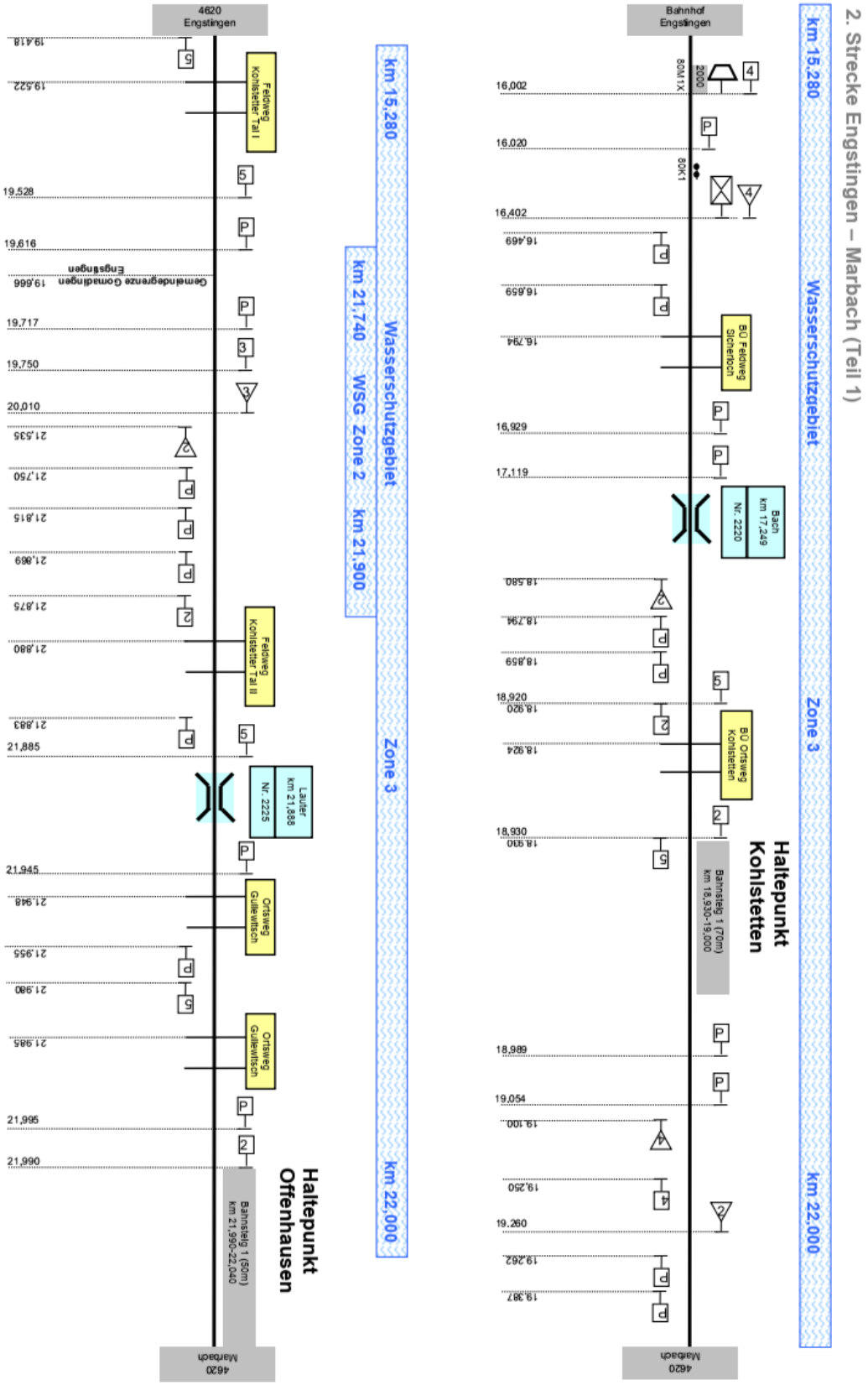
5.7 Bestimmungen für Dampfzugfahrten

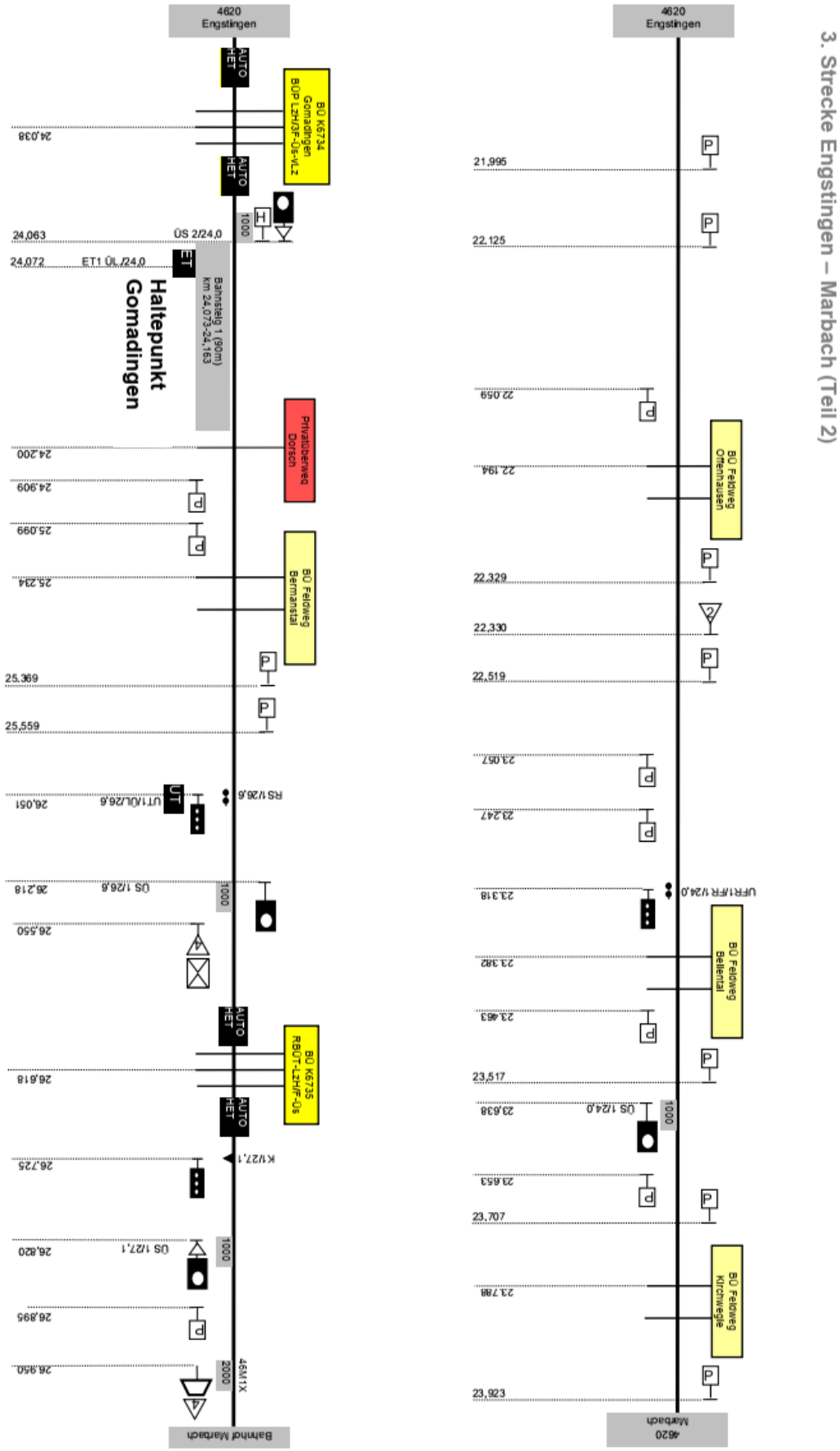
5.8 Vordrucke

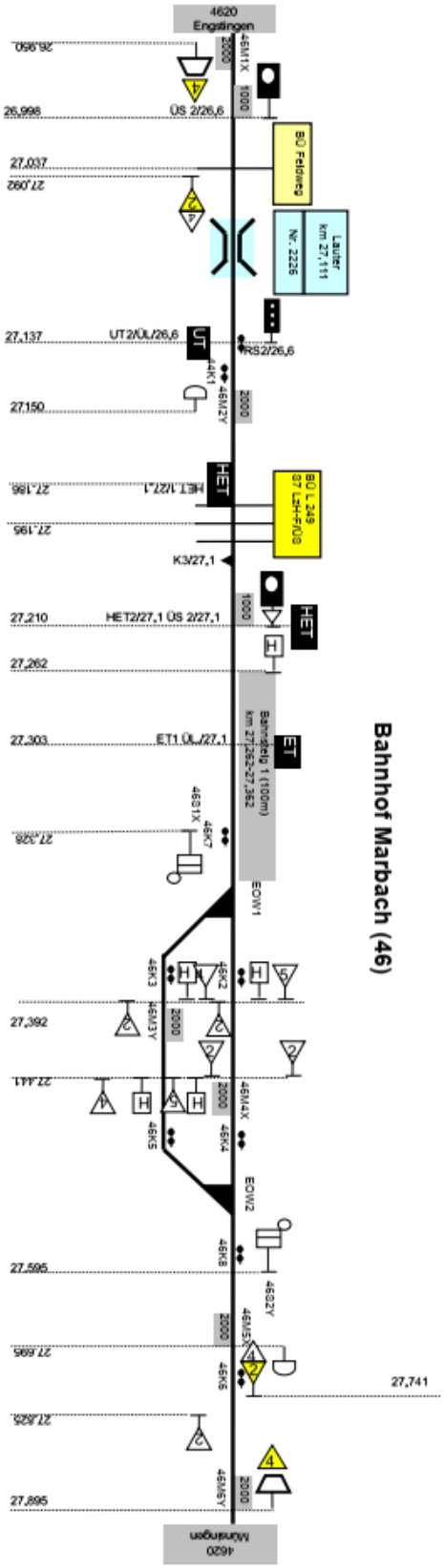
- 5.8.1 Merkblatt
- 5.8.2 Fernsprechbuch
- 5.8.3 Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

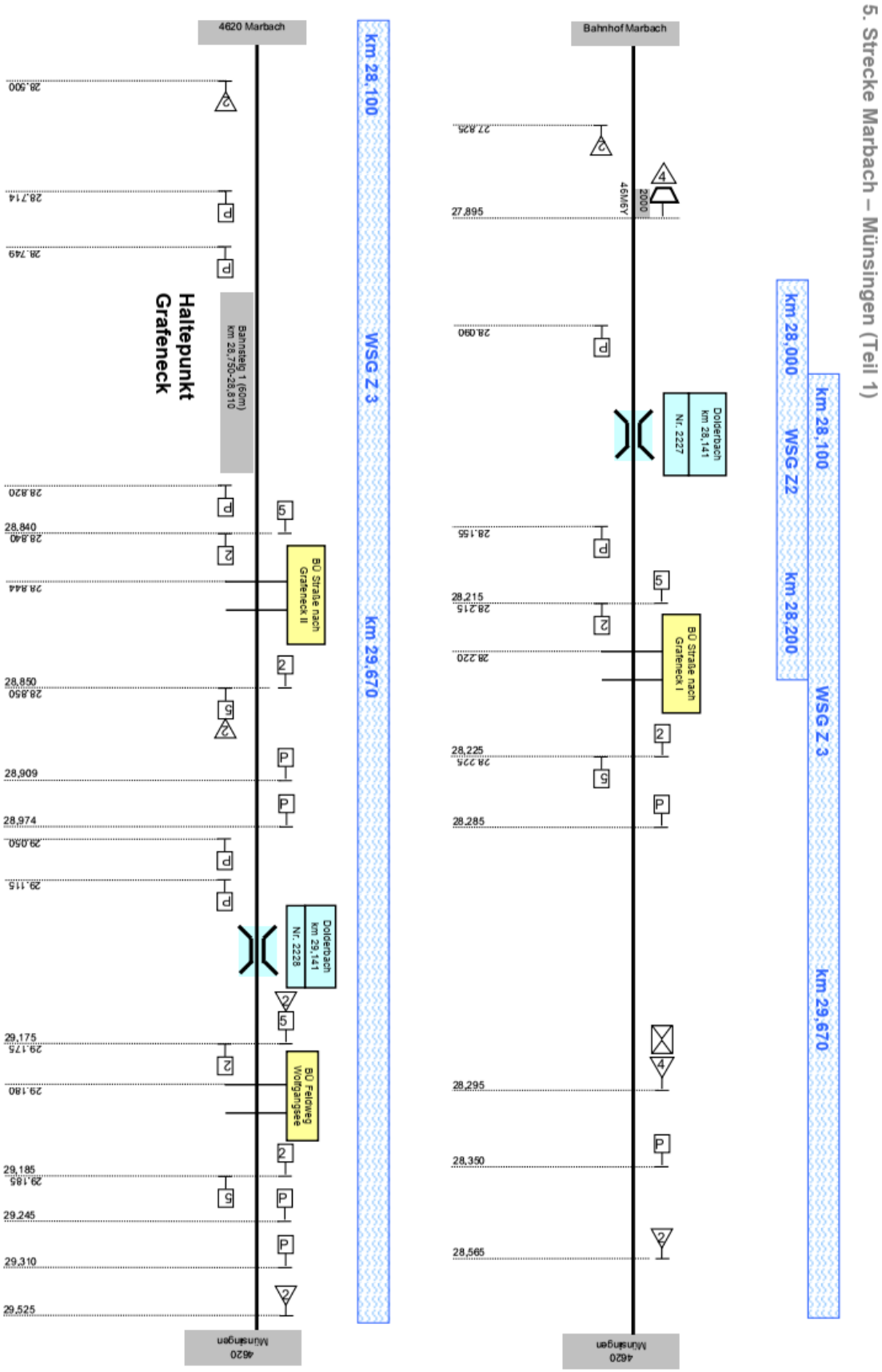
Anlage 5.1 Lageplanskizze




2. Strecke Engstingen – Marbach (Teil 1)
km 15,280
Wasserschutzgebiet
Zone 3
km 22,000
km 15,280
Wasserschutzgebiet
Zone 3
km 22,000
km 21,740 WSG Zone 2 km 21,900
Bahnhof Engstingen
4620 Engstingen
Marbach
4620
Haltepunkt Kohlstetten
Haltepunkt Offenhausen
Bahnsteig 1 (70m) km 18,930-19,000
Bahnsteig 1 (50m) km 21,990-22,040
BÜ Feldweg Sicherbach
BÜ Ortsweg Kohlstetten
Bach km 17,249 Nr. 2220
Feldweg Kohlstetter Tal I
Feldweg Kohlstetter Tal II
Ortsweg Gullewitsch
Lauter km 21,888 Nr. 2225
Gemeindegrenze Gomadingen Engstingen
80M1X
80K1
2000

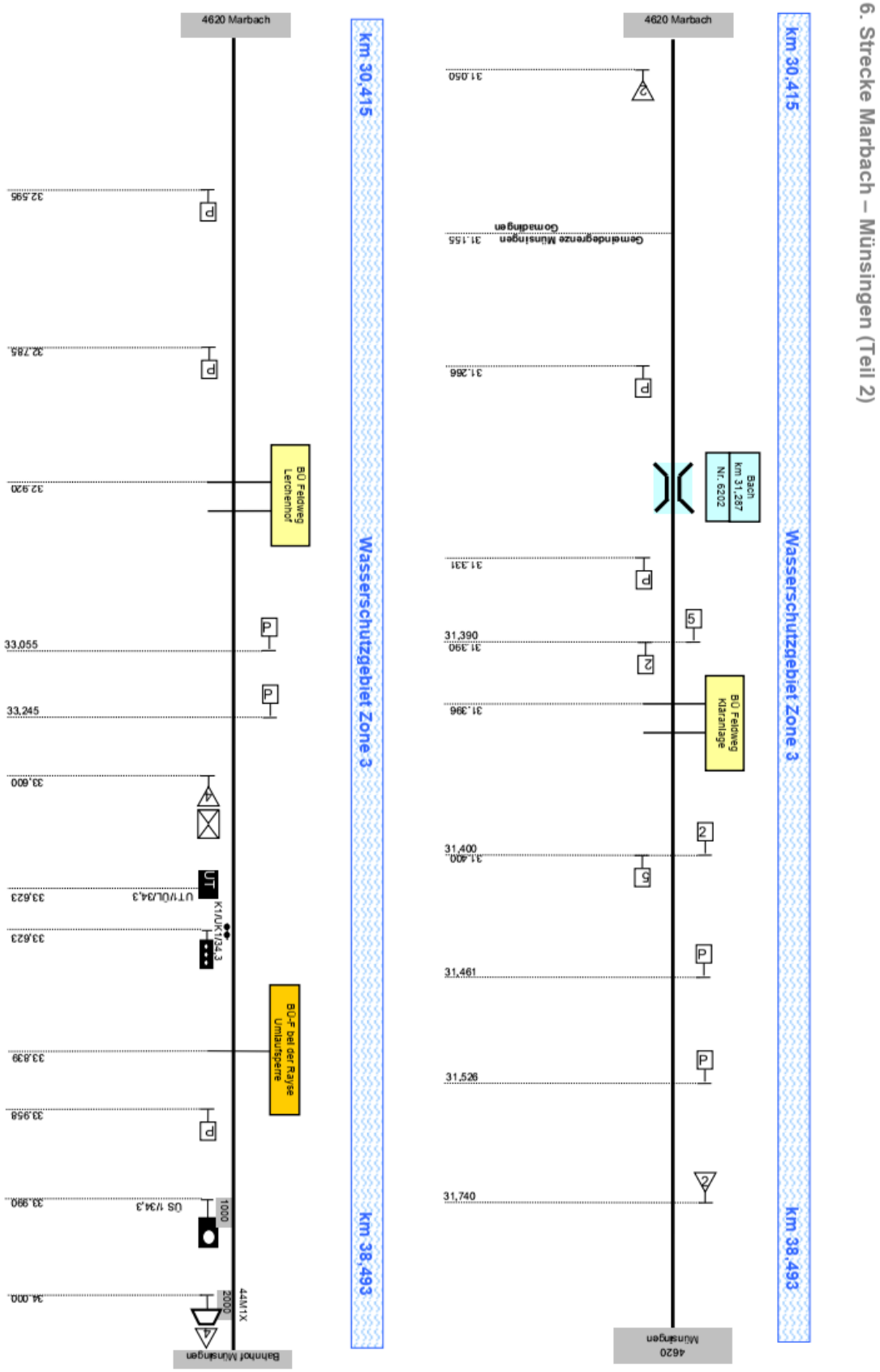

4620
Engstingen
AUTO
HET
BÜ K6734
Gomadingen
BÜP LZH/SF-Üs-VLz
24,038
24,063
ÜS 2/24,0
1000
24,072
ET1 ÜL/24,0
ET
Haltepunkt
Gomadingen
Bahnsteig 1 (90m)
km 24,073-24,163
Privatüberweg
Dorfen
24,200
24,909
25,099
25,234
BÜ Feldweg
Bermanstal
25,369
25,559
UT
UT1/ÜL/26,6
26,051
RS 1/26,6
ÜS 1/26,6
26,218
26,550
BÜ K6735
RBÜT-LZH/F-Üs
26,618
K 1/27,1
26,725
ÜS 1/27,1
26,820
26,895
26,950
2000
45M1X
Bahnhof Marbach
4620
Engstingen
21,995
22,125
22,059
BÜ Feldweg
Offenhausen
22,194
22,329
22,330
22,519
23,057
23,247
UFR1/FR 1/24,0
23,318
BÜ Feldweg
Bellental
23,382
23,463
23,517
ÜS 1/24,0
23,638
23,653
23,707
BÜ Feldweg
Kirchwiesle
23,788
23,923
4620
Marbach


4620
Engstingen
26,950
46N1X
2000
1000
ÜS 2/26,6
26,998
BÜ Feldweg
27,037
27,082
Lauter
km 27,111
Nr. 2226
27,137
UT2/ÜL/26,6
UT
RS2/26,6
46K1
46N2Y
2000
27,150
HET
HET1/27,1
27,186
BÜ L 249
St7 L3H-FÜG
27,196
K3/27,1
1000
27,210
HET2/27,1 ÜS 2/27,1
HET
27,262
Bahnsteig 1 (100m)
km 27,262-27,362
27,303
ET1 ÜL/27,1
ET
46S1X
46K7
27,328
EOW1
46K3
46S2
46M3Y
2000
27,392
27,441
46M4X
46K5
46K4
EOW2
46K8
27,595
46S2Y
46M5Y
2000
27,696
46K6
27,741
27,825
46M6Y
2000
27,895
4620
Münsingen
Bahnhof Marbach (46)

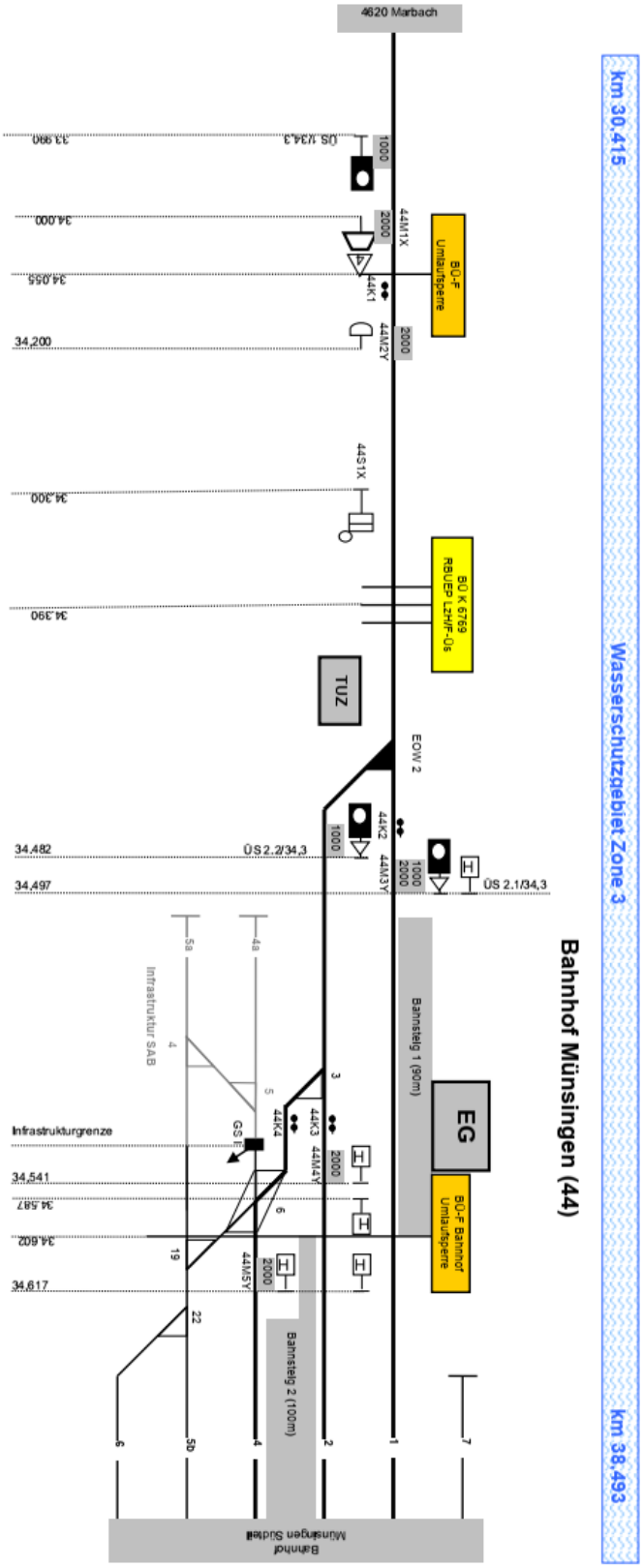


Gültig ab	Dateiname	Erstellt	Freigabe
13.12.2026	SbV_SAB_2026	Team Albbahn	Gerd Junginger

6. Strecke Marbach – Münsingen (Teil 2)



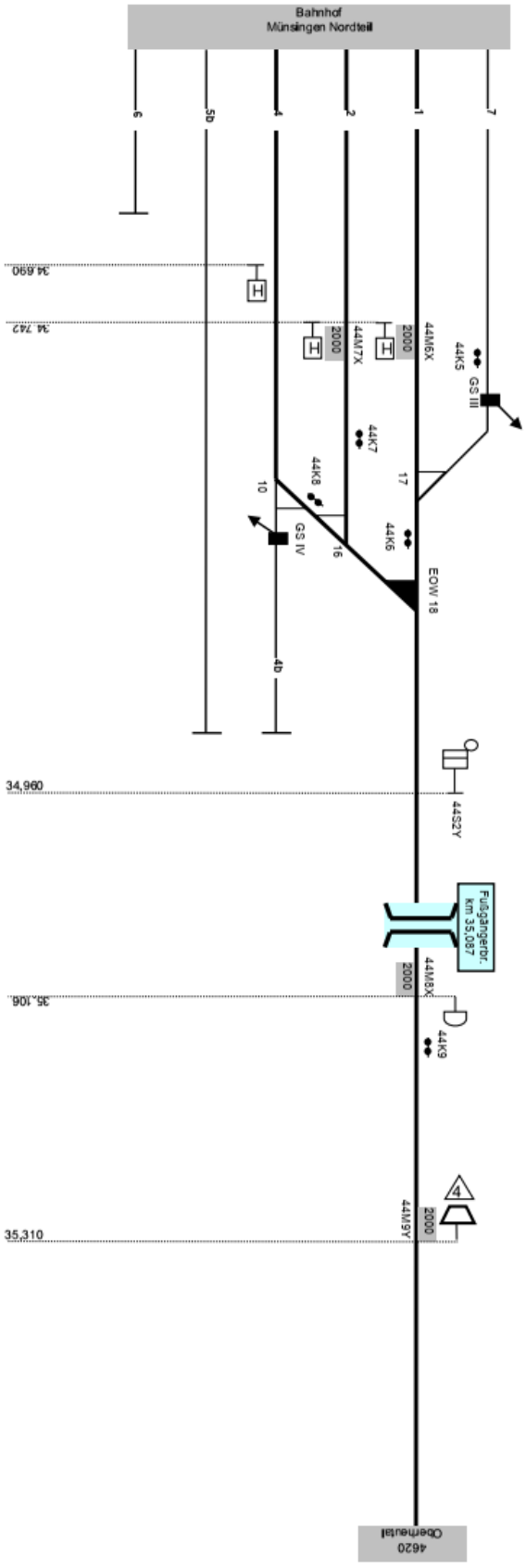
7. Bahnhof Münsingen (Nordteil)



8. Bahnhof Münsingen (Südteil)

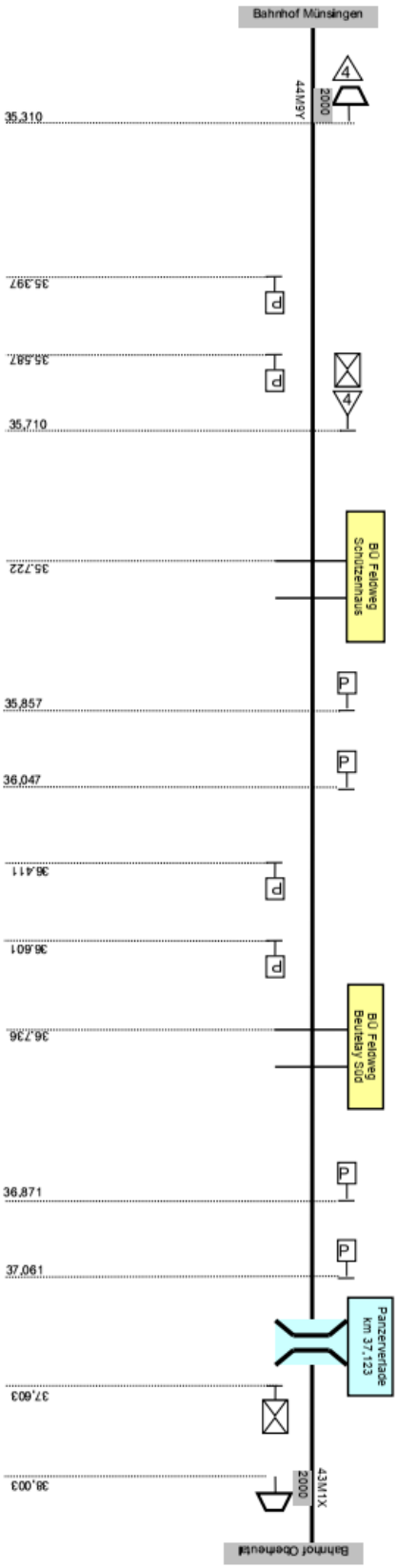
Bahnhof Münsingen (44)

km 30,415 — Wasserschutzgebiet Zone 3 — km 38,493



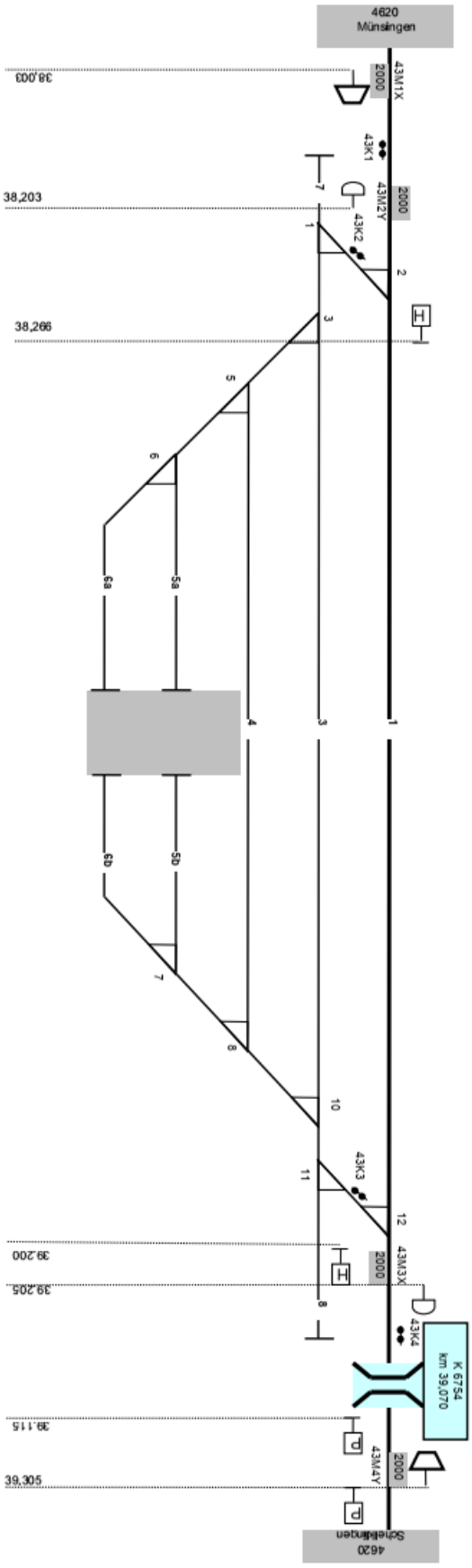
9. Strecke Münsingen – Oberheutal

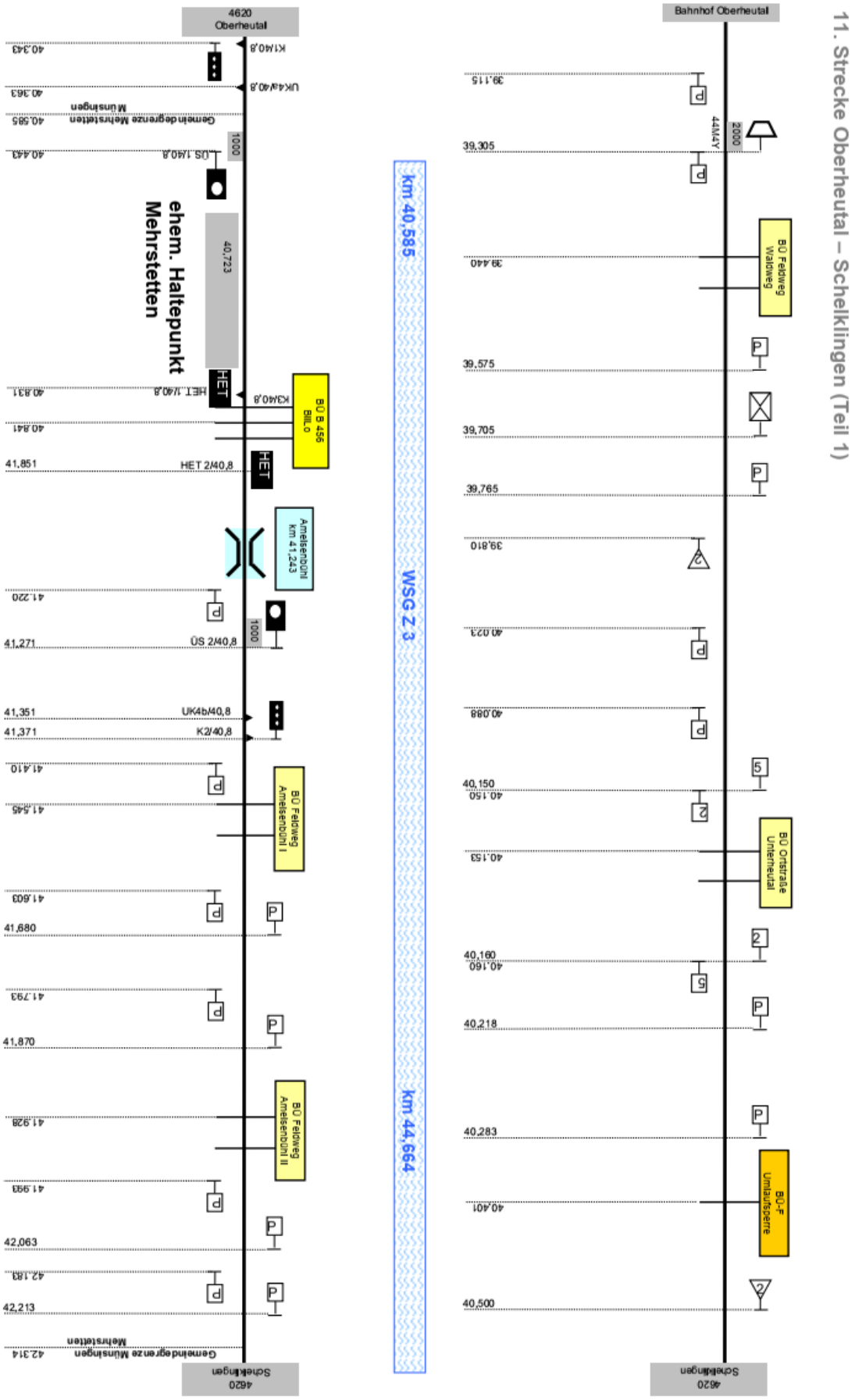
km 30.415 Wasserschutzgebiet Zone 3 km 38.493



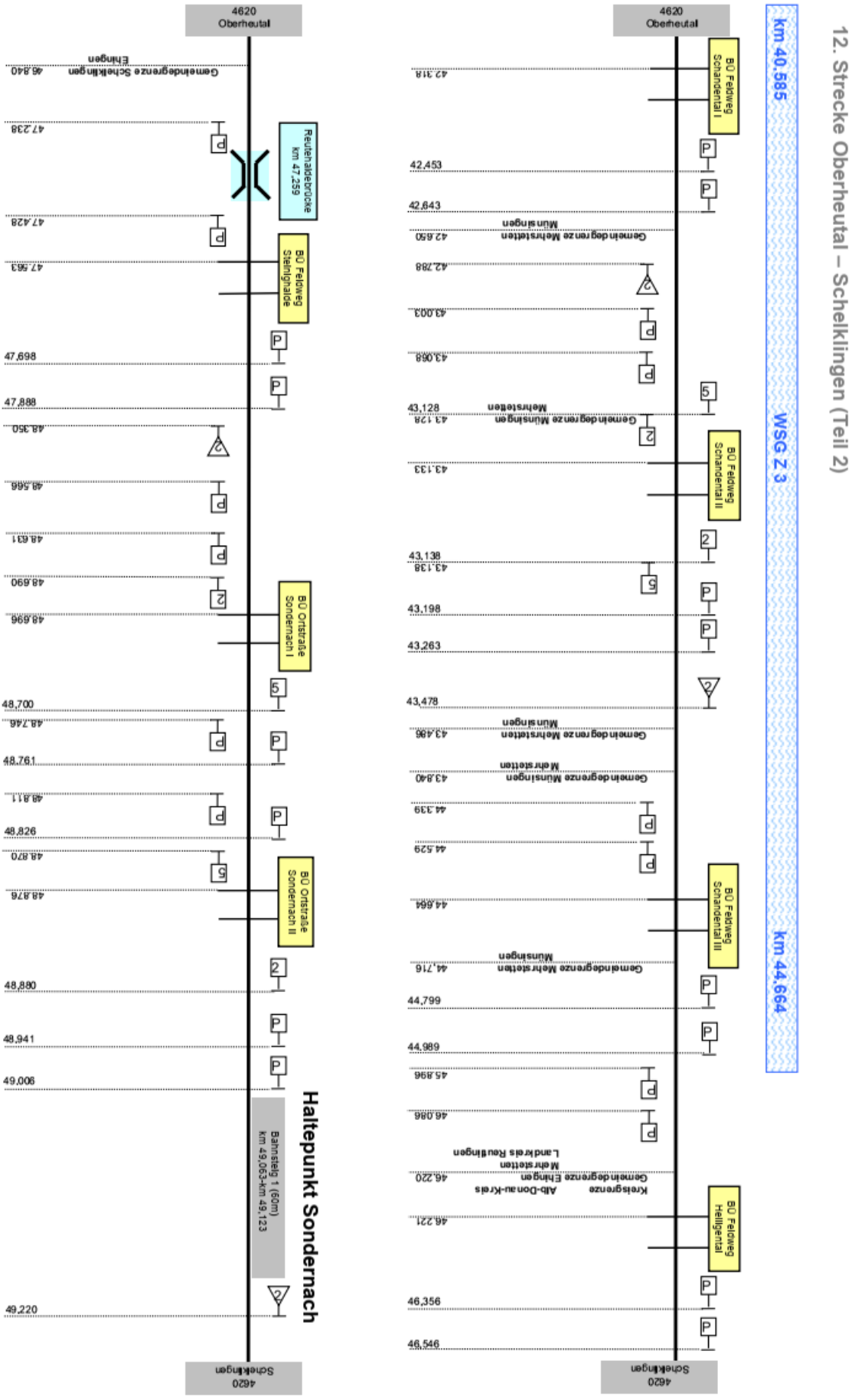
10. Bahnhof Oberheutal

km 30,415 Wasserschutzgebiet Zone 3 km 38,493

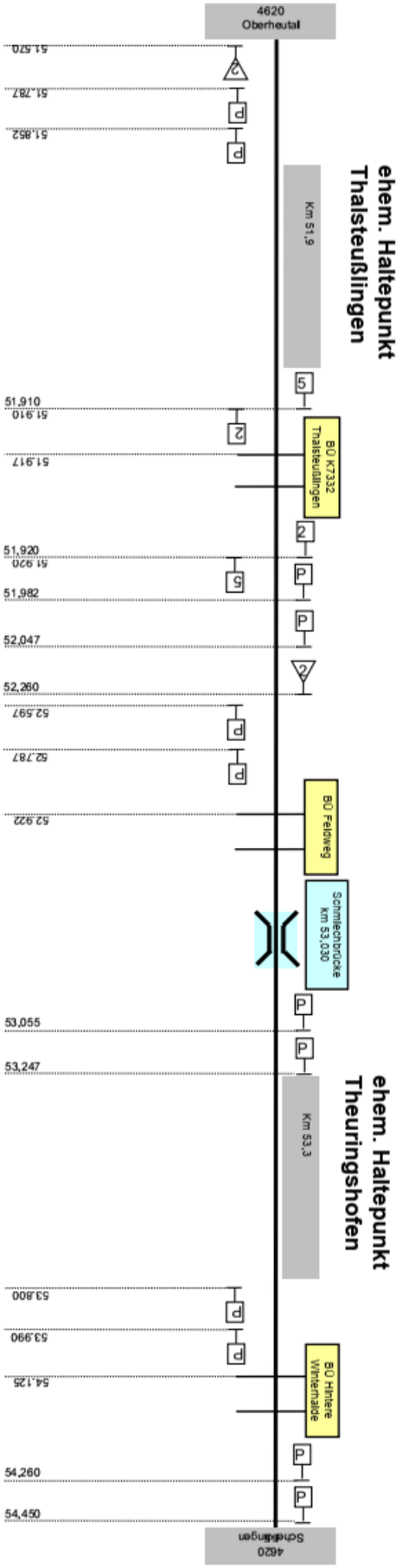


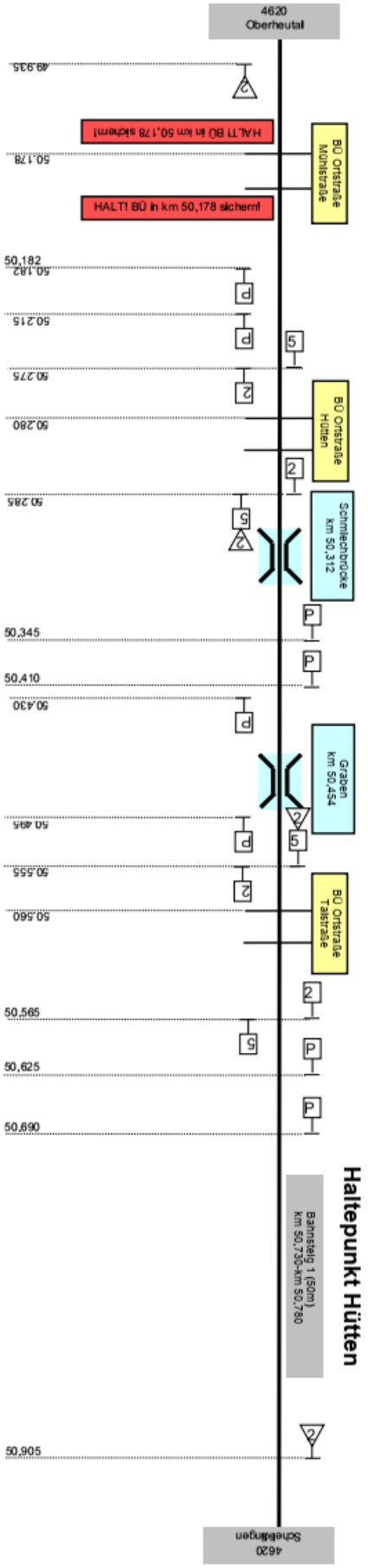


Gültig ab	Dateiname	Erstellt	Freigabe
13.12.2026	SbV_SAB_2026	Team Albbahn	Gerd Junginger

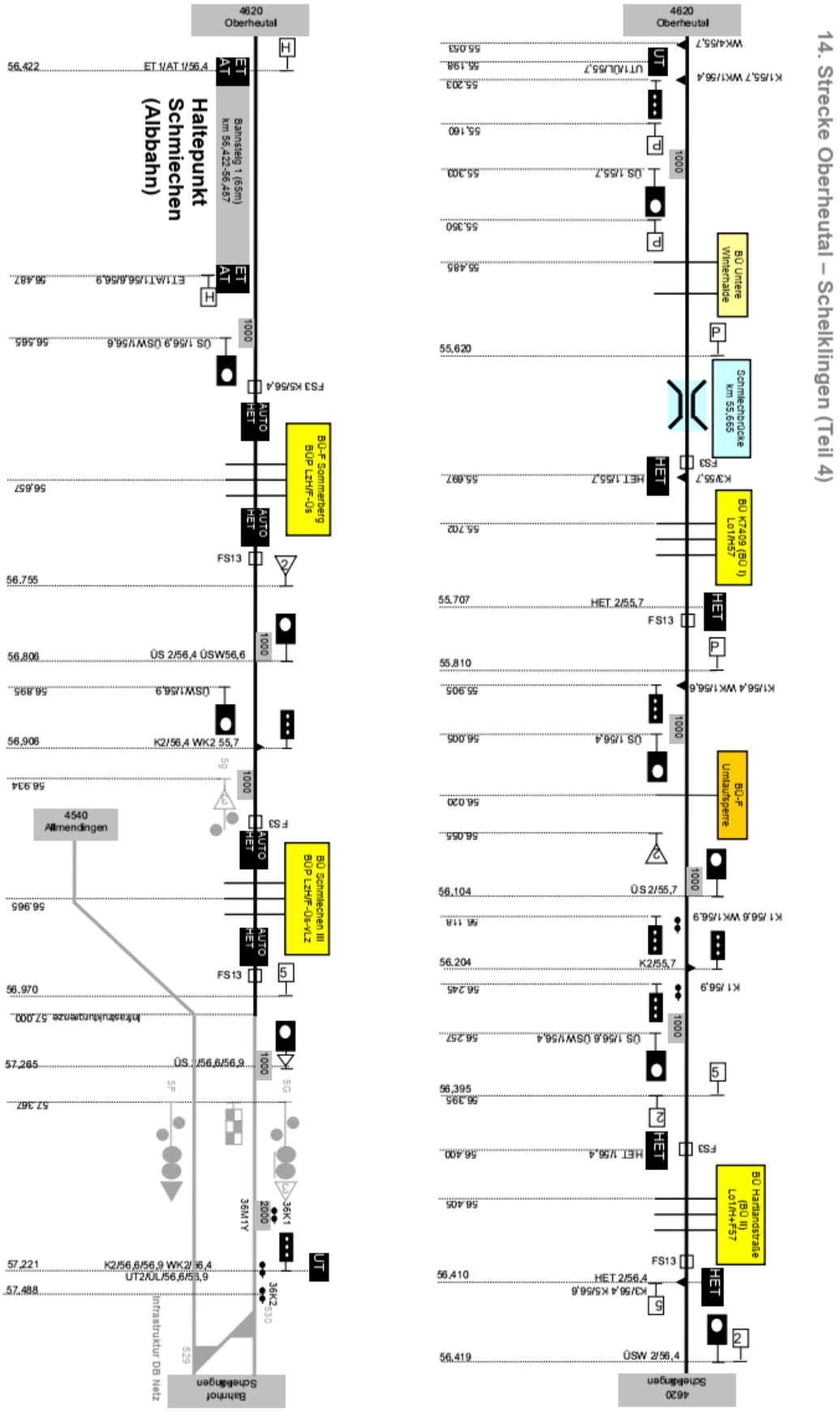

12. Strecke Oberheutal – Schelklingen (Teil 2)
km 40.585
WSG Z 3
km 44.664
4620 Oberheutal
4620 Schelklingen
Haltepunkt Sondernach
Bahnsteig 1 (60m)
Km 49,063-km 49,123
Reutlenaldebrücke km 47,259
BÜ Feldweg Steinghalde
BÜ Ortstraße Sondernach I
BÜ Ortstraße Sondernach III
BÜ Feldweg Schandental I
BÜ Feldweg Schandental III
BÜ Feldweg Heiligental
Gemeindegrenze Schelklingen Ehingen
Gemeindegrenze Mehrstetten Munsingen
Kreisgrenze Alb-Donau-Kreis Gemeindegrenze Ehingen Mehrstetten Landkreis Reutlingen

13. Strecke Oberheutal – Schelklingen (Teil 3)





Gültig ab	Dateiname	Erstellt	Freigabe
13.12.2026	SbV_SAB_2026	Team Albbahn	Gerd Junginger



Gültig ab	Dateiname	Erstellt	Freigabe
13.12.2026	SbV_SAB_2026	Team Albbahn	Gerd Junginger

Anlage 5.2

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

5.2.1 Strecke Engstingen – Schelklingen

Bf Engstingen *(TKL)*

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.2)

Hp Kohlstetten *(TKOH)*

Lage des Haltepunkts Kohlstetten:

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Hp Offenhausen *(TOFS)*

Lage des Haltepunkts Offenhausen:

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Hp Gomadingen *(TGOM)*

Lage des Haltepunkts Gomadingen:

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

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

Engstingen –Schelklingen
- bleibt frei -

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

Bf Marbach b. Mün. *(TMBM)*

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.3)

Hp Grafeneck *(TGRA)*

Lage des Haltepunkts Grafeneck:

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung
- bleibt frei -

Bf Münsingen *(TMN)*

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.4)

Bf Oberheutal *(TOH)*

- bleibt frei - (siehe Anlage 5.2.5)

Hp Sondernach *(TSOD)*

Lage des Haltepunkts Sondernach:

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Hp Hütten *(THTT)*

Lage des Haltepunkts Hütten:

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

- bleibt frei -

Hp Schmiechen-Albbahn *(TSHA)*

Lage des Haltepunkts Schmiechen-Albbahn:

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

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

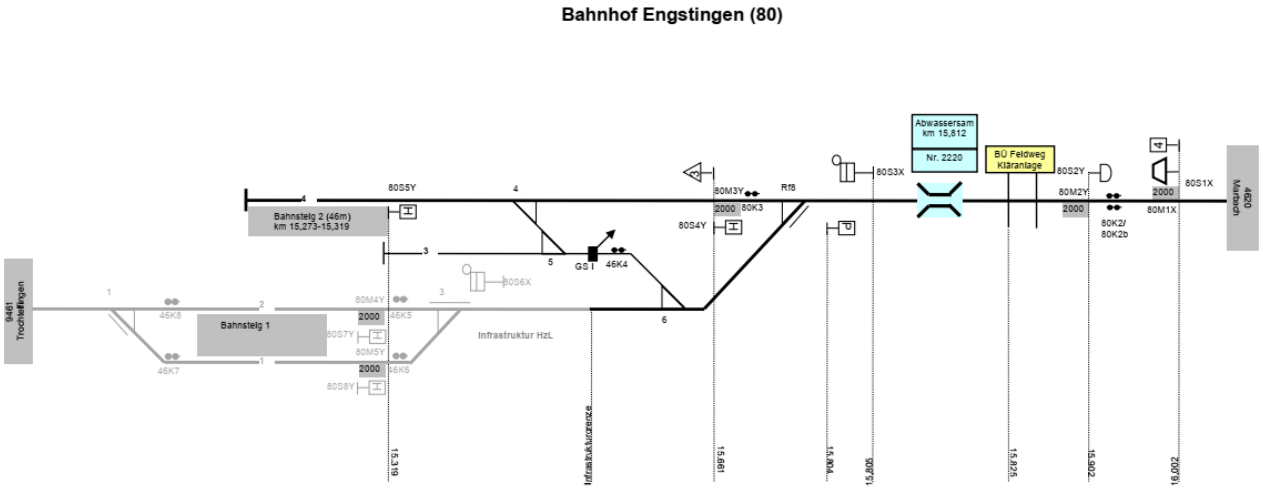
F a h r t r i c h t u n g

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

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

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

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



2. Allgemeines

Bf Engstingen ist ein Gemeinschaftsbahnhof mit dem EIU SWEG Schienenwege.

Es gelten die Regelungen der SWEG Schienenwege.

Lage des Bahnhof Engstingen:

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

Grenzen des Bahnhofs Engstingen:

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

Weichen

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

Rangierbezirke

Der Bahnhof Engstingen bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Ne 5 km -0,009	Ne 5 km -0,045	36 m	Hauptgleis SWEG Schienenwege
2	Ne 5 km -0,009	Ne 5 km -0,045	36 m	Hauptgleis SWEG Schienenwege
3	Sh 0 km 15,334	Ra 12 W5 km 15,374	40 m	Nebengleis
4	Sh2 km 15,273	Ne 5 km 15,319	46 m	Hauptgleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 1, 2 und 4.

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

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

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

Gleis	von	bis	Neigung (in ‰)
1 - 4	Ne 1/Sh 2	Ne 1 km 16,002	5,236 ‰ – Gefälle Ri. Schelklingen

Bestimmungen TUZ

Es gilt die SbV / Streckenbuch Strecke 9461 der SWEG Schienenwege in der jeweils gültigen Fassung.

Mit einer Schnittstelle zwischen der TUZ-Anlage der SWEG Schienenwege und der TUZ-Anlage der RSBNA SI GmbH sind beide Anlagen technisch voneinander abhängig.

Bestimmungen für Zugfahrten aus dem Bf Engstingen in die Zugleitstrecke:
Nach Erhalt der Fahrerlaubnis durch den Zlr Dettingen-Gsaidt ist unmittelbar vor der Abfahrt die Anforderung der TUZ über den jeweiligen Schlüsselschalter zu bedienen. Der Leuchtmelder am Schlüsselschalter zeigt durch Blinken an, dass die jeweiligen 2000 Hz-Gleismagnete unwirksam sind.

Zu bedienende Schlüsselschalter:

Ausfahrt aus Gleis	In Richtung	Schlüsselschalter	Standort (km)
1	Münsingen	80A2Y	0,009
2	Münsingen	80A4Y	0,009
4	Münsingen	80A1Y	0,050

Eine Fahrweganforderung der TUZ durch den Zlr Dettingen-Gsaidt ist im Bf Engstingen nicht möglich.

Der Betrieb und die Entstörung der TUZ-Elemente innerhalb des Bf Engstingen obliegen der SWEG Schienenwege. Störungen sind dem Zlr Gammertingen zu melden.

Lediglich der Achszähler 80K2b wird bei Störungen von der RSBNA SI GmbH entstört. Hierfür ist zur Entstörungsveranlassung die Mobiltelefonnummer aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

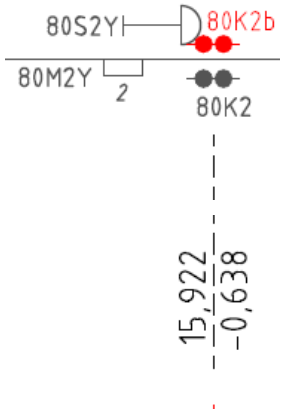


Bild: Planauszug Engstingen

3. Rangierdienst

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

Für das Befahren des BÜ km 15,825 im Einfahrgleis aus Richtung Schelklingen durch Rangierfahrten gilt folgende Regelung:
Vor dem BÜ km 15,825 müssen Rangierfahrten anhalten, wenn Wegebenutzer gefährdet werden können.
Soweit erforderlich, müssen die Wegebenutzer vor der Weiterfahrt durch Signal Zp 1 gewarnt werden.

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

entfällt

Ladestellen

Gleis 3 - Freiladegleis

Bahnübergänge

BÜ in km 15,825

Sonstige Anlagen

entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

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

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

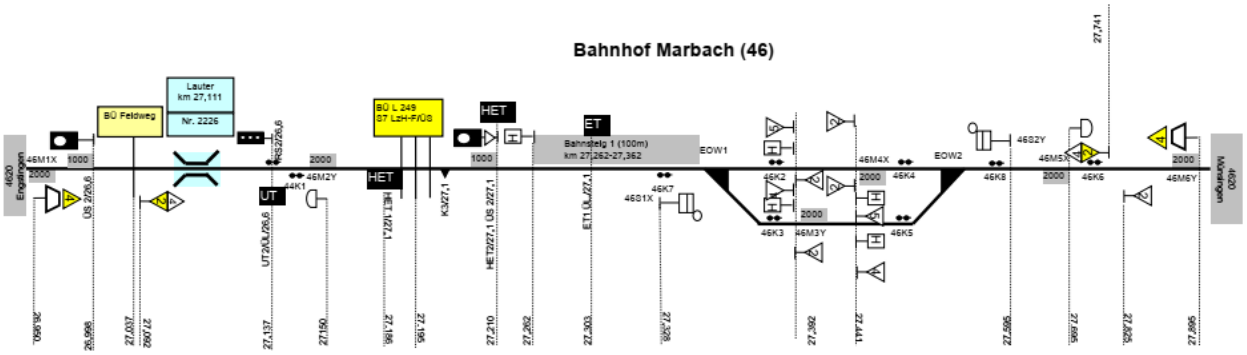
- bleibt frei -

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m;

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

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



2. Allgemeines

Lage des Bahnhof Marbach bei Münsingen:

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

Grenzen des Bahnhofs Marbach bei Münsingen:

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

Bestimmungen TUZ

Es gelten die Regeln in Abschnitt 6.2.2 „Bestimmungen TUZ – Fahrwegreservierungen“.

Weichen

Weichen W1 und W 2 sind elektrisch ortsgestellte Weichen.

Rangierbezirke
Der Bahnhof Marbach b. Mün. bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	km 27,396 (Az)	H-Tafel (km 27,441)	45	Hauptgleis
1	H-Tafel (km 27,932)	km 27,446 (Az)	54	Hauptgleis
2	H-Tafel (km 27,392)	km 27,446 (Az)	54	Hauptgleis
2	km 27,396 (Az)	H-Tafel (km 27,441)	45	Hauptgleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen
Gleis 1 und 2.

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen
Im Bahnhof Marbach b. Mün. dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

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

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

3. Rangierdienst

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

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen
entfällt

Ladestellen
entfällt

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

Es besteht keine Abhängigkeit zur TUZ-Anlage.

Sonstige Anlagen
Entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	Zlr Dettingen-Gsaidt
Extern	
Fax	07123 – 304 9700
Funk	7300

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

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

Engstingen –Schelklingen	**Schelklingen – Engstingen**
- bleibt frei -	BÜ-Einschaltung für BÜ in km 27,195 – L 249 – ET-Bedienung

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m

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

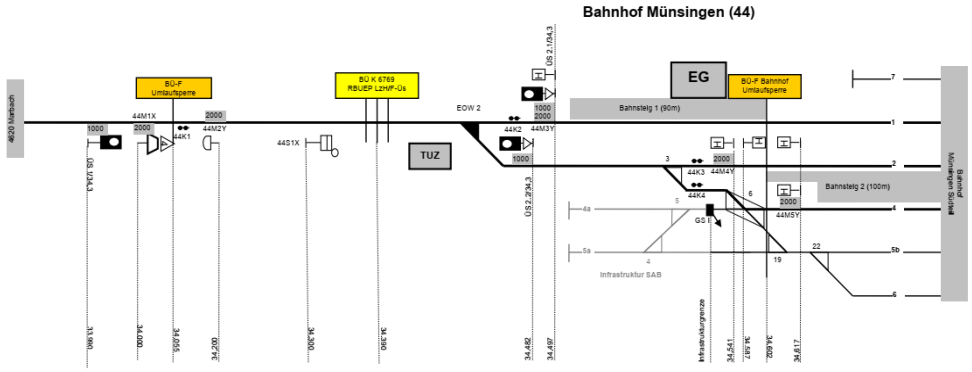
Engstingen –Schelklingen	**Schelklingen – Engstingen**
Einfahrt:	Einfahrt:
40 km/h von km 27,092 bis km 27,392	40 km/h von km 27,495 bis km 27,441
20 km/h von km 27,392 bis km 27,441	20 km/h von km 27,441 bis km 27,392
Ausfahrt:	Ausfahrt:
Gleis 1 50 km/h ab 27,441	Gleis 1 50 km/h ab km 27,392
Gleis 2 40 km/h ab 27,441 bis Spitze W 2	Gleis 2 40 km/h ab km 27,392 bis Spitze W 1

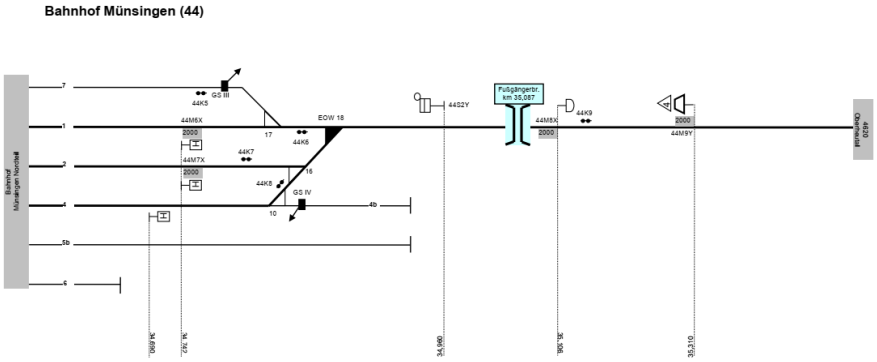
8. Maßnahmen im Störungsfall

Bei Störungen an den Bahnanlagen, ist für die Entstörungsveranlassung die Mitarbeiter aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

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

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle





Lage des Bahnhof Münsingen:

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

Grenzen des Bahnhofs Münsingen:

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

2. Bestimmungen TUZ

Es gelten die Bestimmungen im Abschnitt 5.2.1 „Bestimmungen TUZ – Fahrwegreservierungen“.

Besonderheiten beim Einstellen von Fahrwegen aus / nach Gleis 4 nach / von Marbach:
Wenn ein Fahrweg in bzw. aus Gleis 4 geschlüsselt wurde sind nur noch Fahrwegreservierungen in und aus Richtung Schelklingen möglich.

Bf Münsingen Gleis 4 – einstellbare Fahrwegreservierungen

	von	**nach**
Fahrwegreservierung	Münsingen Gleis 4	Marbach Gleis 1
Fahrwegreservierung	Münsingen Gleis 4	Marbach Gleis 2
Fahrwegreservierung	Marbach Gleis 1	Münsingen Gleis 4
Fahrwegreservierung	Marbach Gleis 2	Münsingen Gleis 4

Hinweis: Fahrwegreservierungen von Bf Münsingen Gleis 4 direkt bis Bf Engstingen oder von Engstingen direkt nach Gleis 4 Bf Münsingen sind nicht einstellbar.

Außerdem kann eine Bedienung durch den Zugführer am Bahnsteig an Gleis 4 über den Anforderungstaster 44A4Y erfolgen:

	von	**nach**
Fahrwegreservierung	Münsingen Gleis 4	Marbach Gleis 2

Weitere Regelungen siehe in Abschnitt 6 in dieser SbV.

Weichen
Die W 3, W 6a/b, 6c/d, W 10, W 16, W 17, W 19, Gs I, Gs III und Gs IV sind in Grundstellung verschlossen. Der Verschluss erfolgt über Riegelhandschlösser.
W 2 und W 18 sind elektrisch ortsgestellte Weichen.

Rangierbezirk
Der Bahnhof Münsingen bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

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

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen
Nur in Gleise 1, 2 und 4

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen
Im Bahnhof Münsingen dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

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

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

Bf Münsingen Gleis 4 – prüfen auf Frei-sein

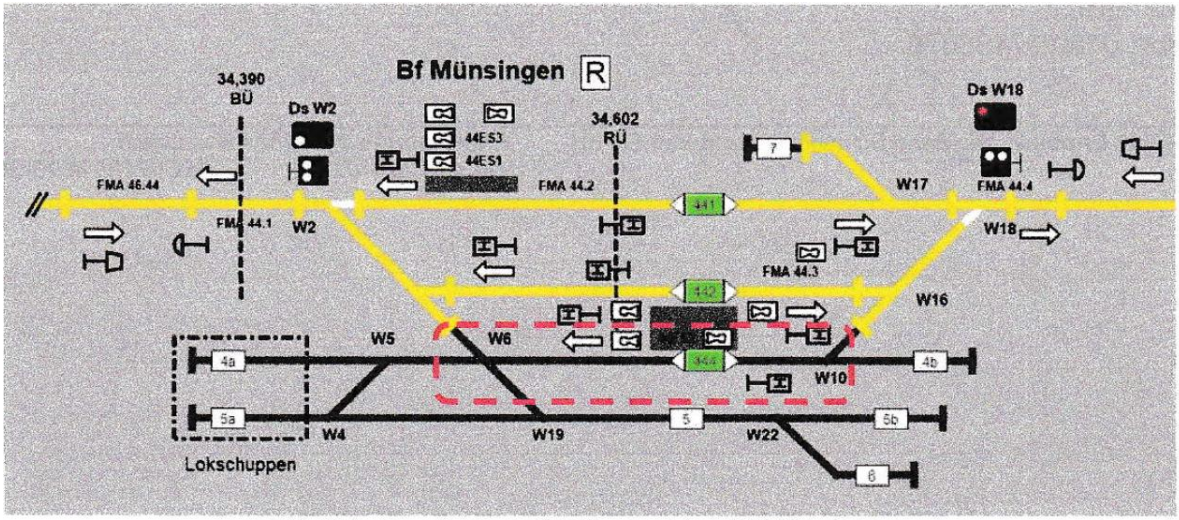


Abbildung – Auszug Bedienanzeige Bf Münsingen

Ein Mitarbeiter im Betriebsdienst gemäß § 2 FV-NE (z.B Triebfahrzeugführer, Zugführer, Rangierbegleiter, örtlicher Betriebsbeamter, usw.) meldet dem Zlr Dettingen-Gsaidt für Fahrwegreservierungen nach Gleis 4 das Frei-Sein (grenzeichenfrei von einschließlich Weiche 6 bis einschließlich Weiche 10) – i.d.R. im Rahmen der Rückgabe der Rangiererlaubnis - , bevor die Fahrwegreservierung eingestellt wird. Sinngemäß ist auch bei einer Abstellmeldung (§10 (5a) FV-NE) zu verfahren.

Der Zlr Dettingen-Gsaidt dokumentiert dies im Meldebuch für den Zugleiter.

3. Rangierdienst

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

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

Reisendenübergang in km 34+602
Beim Rangieren ist der Reisendenübergang in km 34+602 mit besonderer Vorsicht zu befahren. Benutzer des Reisendenübergangs sind vor Befahren zu warnen. Ggf. muss die Rangierfahrt hierzu vor dem Reisendenübergang anhalten.
Das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Reisendenübergang ist nicht zulässig.

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen

Anschließer	Anschlussgrenze
SAB GmbH	Ra 12 W 19 (km 34,580) und Ra 12 W 6a/b (km 34,550)

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

Bahnübergänge
BÜ im km 34,390 mit technischer Sicherung – lokführerüberwacht, ET km 34,525 (Bahnsteig 1) und ET km 34,617 (Bahnsteig 2).
Reisendenübergang in km 34,602 mit Umlaufsperre.

Bei der Ausfahrt von Gleis 4 ist die ET für BÜ km 34,390 in km 34,610 am Bahnsteig zu bedienen.

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

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZL Dettingen-Gsaidt
Extern	
Fax	–07123 – 304 9700
Funk	7300

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

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

Bahnübergänge mit Haltepunktschaltung

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

Engstingen –Schelklingen	**Schelklingen – Engstingen**
- bleibt frei -	BÜ-Einschaltung für BÜ in km 34,390 – K 6769 – ET-Bedienung

7. Sonstiges

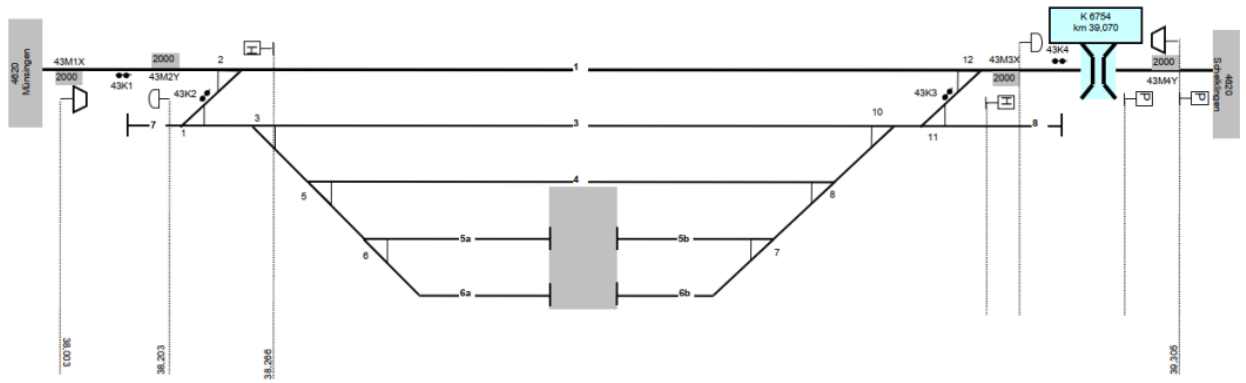
Bremsweg 400 m
Einfahrt 40 km/h (Zs 3v Kz „4“; Zs 3 Kz „4“)
Ausfahrt 40 km/h

8. Maßnahmen im Störungsfall

Bei Störungen an den Bahnanlagen, sind für die Entstörungsveranlassung die Mitarbeiter aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

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

1. Lageplanskizze der Betriebsstelle



Lage des Bahnhof Oberheutal:

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

Grenzen des Bahnhof Oberheutal:

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

2. Bestimmungen TUZ

Es gelten die Regl
Es gelten die Regelungen im Abschnitt 5.2.1 „Bestimmungen TUZ – Fahrwegreservierungen“

Weichen
Die Weichen W 1, W 2, W 11 und W 12 sind in Grundstellung verschlossen. Der Verschluss erfolgt über Riegelhandschlösser und Schlüsselsperre.

Rangierbezirke
Der Bahnhof Oberheutal bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Spitze W 1	Ra 12 W 12	745	Hauptgleis
3	Ra 12 W 3	Ra 12 W 10	745	Nebengleis
4	Ra 12 W 5	Ra 12 W 8	655	Nebengleis
5a	Ra 12 W 6	Prellbock	232	Nebengleis
5b	Ra 12 W 7	Prellbock	232	Nebengleis
6a	Ra 12 W 6	Prellbock	232	Nebengleis
6b	Ra 12 W 7	Prellbock	232	Nebengleis

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen
Nur in Gleis 1

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen
Im Bahnhof Oberheutal dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

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

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

3. Rangierdienst

Müssen für Rangierfahrten die Weichen aufgeschlossen werden, darf dies nur mit der Zustimmung des Zlr Dettingen-Gsaidt geschehen.

4. Zusatzanlagen

Anschlüsse / Anschlussstellen
entfällt

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

Bahnübergänge
entfällt

Sonstige Anlagen
Entfällt

5. Telekommunikationseinrichtungen

Art	ZL Dettingen-Gsaidt
Extern	
Fax	– 07123 – 304 9700
Funk	7300

6. Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

nicht vorhanden

7. Sonstiges

Bremsweg 400 m
Einfahrt 50 km/h
Ausfahrt 50 km/h

8. Maßnahmen im Störungsfall

Bei Störungen an den Bahnanlagen, sind für die Entstörungsveranlassung die Mitarbeiter aus dem Bereitschaftsplan zu verständigen.

Anlage 5.3

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

Anlage 5.3.1

5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge

km	Bahnübergang	Art	Ort	Bauform	Lieferfirma
15+825	Kläranlage	Feldweg	Engstingen		
16+794	bei Sickerloch	Feldweg	Engstingen		
18+924	Jägertal	Feldweg	Kohlstetten		
19+522	Kohlstetter Tal I	Feldweg	Kohlstetten		
21+878	Kohlstetter Tal II	Feldweg	Offenhausen		
21+948	Gullewitsch	Ortsstraße	Offenhausen		
21+985	Ortsstraße	Ortsstraße	Offenhausen		
22+194		Feldweg	Offenhausen		
23+382	Bellental	Feldweg	Gomadingen		
23+788	Kirchwegle	Feldweg	Gomadingen		
24+038	K 6734	Kreisstraße	Gomadingen	BÜP-LzH/3F-ÜS-vLz	Pintsch Bamag
25+234	Bermanstal	Feldweg	Gomadingen		
26+618	K 6735	Kreisstraße	Marbach	RBUEP-LzH/F-Üs	Pintsch Bamag
27+037	Gestütsweide	Feldweg	Marbach		
27+195	L 249	Landesstraße	Marbach	BÜ L 249 S7 LzH-F/ÜS	Siemens
28+220	Grafeneck I	Feldweg	Marbach		
28+844	Grafeneck II	Ortsstraße	Marbach		
29+180	Wolfgangsee	Feldweg	Marbach		
31+396	Kläranlage	Feldweg	Münsingen		
32+920	Lerchenhof	Feldweg	Münsingen		
33+839		BÜ-F	Münsingen	Umlaufsperre	
34+055		BÜ-F	Münsingen	Umlaufsperre	
34+390	Lautertalstraße	Kreisstraße	Münsingen	RBUEP-LzH/F-Üs	Pintsch Bamag
34+602		RÜ	Münsingen	Umlaufsperre	
35+722	Schützenhaus	Feldweg	Münsingen		

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

Anlage 5.3.4

5.3.4 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

Auf der gesamten Albbahn muss nach unterbrochener Arbeitszeit oder nach einer Zugpause von mehr als 3 Stunden und nach vorausgegangenem mäßigen bis starken Schneefall bzw. bei einsetzendem starkem Frost nach vorausgegangenem Tauwetter mit vereisten Spurrillen gerechnet werden.
Wenn dem Zlr keine aktuellen Informationen über das Freisein der Spurrillen vorliegen (z.B. durch den FB Fahrbahn oder Vertragskräfte), so muss er den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12, Grund Nr.11 anweisen, die Bahnübergänge mit höchstens 20 km/h zu befahren.

Anlage 5.4

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

Streckenkilometrierung

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

Anlage 5.5

5.5. Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

5.5.1 Richtung a) **Engstingen – Münsingen – Schelklingen**

5.5.2 Richtung b) **Schelklingen – Münsingen – Engstingen**

5.5.1 Fahrtrichtung Engstingen – Schelklingen

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		
15,27	**30**		Bf Engstingen Gl.4	15,273
			Signal Ne 5	15,319
			Signal Ne 5	15,661
15,72	**50**	**50**		
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	15,804
			BÜ Feldweg Kläranlage	15,825
			Signal Ra 10 – Rangierhalttafel	15,902
			Signal Ne 1 – Trapeztafel	16,002
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	16,469
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	16,659
			BÜ Feldweg Sicherloch	16,794
			Signal Lf 6 – Kz „2“	18,580
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	18,794
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	18,859
18,92	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	18,920
			BÜ Ortsweg Kohlstetten	18,924
18,93	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	18,930
			Hp Kohlstetten	18,930
			Signal Lf 6 – Kz „4“	19,100
19,25	**40**	**40**	Signal Lf 7 – Kz „4“	19,250
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	19,262
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	19,387
			Signal Lf 7 – Kz „5“	19,418
			BÜ Feldweg Kohlstetter Tal I	19,522
19,52	**50**	**50**		
			Signal Lf 6 – Kz „2“	21,535
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,750
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,815
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,869
21,88	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	21,875
			BÜ Feldweg Kohlstetter Tal II	21,880
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,883
			BÜ Ortsweg Gullewitsch	21,948

1	2a	2b	3a	3b
km Geschwin-digkeits-wechsel	V zulässig in km/h Reise-züge	 Güterzüge sonstige Züge	Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,955
21,98	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	21,980
			BÜ Ortsweg Gullewitsch	21,985
22,00	**50**	**50**	Hp Offenhausen	21,990
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	22,059
			BÜ Feldweg Offenhausen	22,194
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	23,057
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	23,247
			UFR1	23,318
			BÜ Feldweg Bellental	23,382
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	23,463
			ÜS - *BÜ km 24,038*	23,638
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	23,653
			BÜ Feldweg Kirchwegle	23,788
			BÜ K6734 Gomadingen *BÜP LzH/3F-Üs-vLz*	24,038
			Hp Gomadingen	24,073
			Privatüberweg Dorsch	24,200
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	24,909
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	25,099
			BÜ Feldweg Bermanstal	25,234
			UT – *BÜ km 26,618*	26,051
			Signal Lf 6 – Kz „4“ *Mit Ne 2 - Vorsignaltafel*	26,550
			BÜ K6735 *RBÜT-LzH/F-Üs*	26,618
			K1 – *BÜ km 27,195*	26,725
			ÜS – *BÜ km 27,195*	26,820
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	26,895
			Signal Lf 6 – Kz „4“ Signal Ne 1 – Trapeztafel	26,950
			BÜ Feldweg	27,037
27,00	**40**	**40**	Signal Zs 3v – Kz „2“ Signal Lf 7 – Kz „4“	27,092
			HET	27,186
			BÜ L 249 *S7 LzH-F/ÜS*	27,195

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		
			Bahnsteig Bf Marbach	27,262
			Ls 46S1X	27,328
27,39	**20**	**20**	Signal Zs 3 – Kz „2“	27,392
			Signal Ne 5 Gl. 1 und Gl. 2	27,441
27,44	**50**	**50**	Signal Zs 3 – Kz „5“ **Gl.1**	27,441
27,44	**40**	**40**	Signal Zs 3 – Kz „4“ **Gl.2**	27,441
			Signal Ra 10 – Rangierhalttafel	27,695
			Signal Lf 6 – Kz „2“	27,825
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,090
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,155
28,21	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	28,215
			BÜ Straße nach Grafeneck I	28,220
28,23	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	28,225
			Signal Lf 6 – Kz „2“	28,500
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,714
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,749
			Hp Grafeneck	28,750
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,820
28,84	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	28,840
			BÜ Straße nach Grafeneck II	28,844
28,85	**50**	**50**	Signal Lf 6 – Kz „2“ Signal Lf 7 – Kz „5“	28,850
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	29,050
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	29,115
29,18	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	29,175
			BÜ Feldweg Wolfgangsee	29,180
29,18	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	29,185
			Signal Lf 6 – Kz „2“	31,050
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	31,266
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	31,331
31,40	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	31,390
			BÜ Feldweg Kläranlage	31,396
23,595	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	31,400
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	32,595
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	32,785
			BÜ Feldweg Lerchenhof	32,920

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		
			Signal Lf 6 – Kz „4“ *Mit Ne 2 - Vorsignaltafel*	33,600
			UT 1 – *BÜ km 34,390*	33,623
			K1 - *BÜ km 34,390*	33,623
	80	**60**	BÜ – F bei der Rayse *Umlaufsperre*	33,839
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	33,958
			ÜS – *BÜ km 34,390*	33,990
34,00	**40**	**40**	Signal Lf 7 – Kz „4“ Signal Ne 1 – Trapeztafel	34,000
			BÜ-F Umlaufsperre	34,055
			Ls 44S1X	34,300
8,600	**60**	**60**	BÜ K 6769 RBUEP LzH/F-Üs	34,390
			Bahnhof Münsingen	
			Signal Ne 5 Bahnsteig 1	34,857
			BÜ-F Bahnhof Umlaufsperre	34,602
			Signal Ne 5 Bahnsteig 4	34,690
			Signal Ne 5 Bahnsteig 1 Signal Ne 5 Bahnsteig 2	34,742
34,86	**50**	**50**		
			Signal Ne 1 – Trapeztafel	35,106
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	35,397
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	35,587
			BÜ Feldweg Schützenhaus	35,722
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	36,411
10,200	**30**	**30**	Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	36,601
			BÜ Feldweg Beutelay Süd	36,736
			Ne 2 - Vorsignaltafel	37,603
			Signal Ne 1 – Trapeztafel	38,003
			Bahnhof Oberheutal (ohne Bahnsteig)	
			Signal Ne 5 Gleis 1	39,200
			Signal Ra 10 – Rangierhalttafel	39,205
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	39,115
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	39,305
			BÜ Feldweg Waldweg	39,440
			Signal Lf 6 – Kz „2“	39,810
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	40,023

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		
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	40,088
40,15	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	40,150
			BÜ Ortsstraße Unterheutal	40,153
40,16	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	40,160
			BÜ – F Umlaufsperre	40,401
			K1 – *BÜ km 40,481*	40,343
			ÜS – *BÜ km 40,841*	40,443
			HET - *BÜ km 40,841*	40,831
			BÜ B 456 BliLo	40,481
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	41,220
8,600	**60**	**60**	Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	41,410
			BÜ Feldweg Ameisenbühl I	41,545
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	41,603
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	41,793
			BÜ Feldweg Ameisenbühl II	41,928
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	41,993
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	42,183
			BÜ Feldweg Schandental I	42,318
			Signal Lf 6 – Kz „2“	42,788
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	43,003
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	43,068
43,13	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	43,128
			BÜ Feldweg Schandental II	43,133
43,14	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	43,138
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	44,339
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	44,539
			BÜ Feldweg Schandental III	44,664
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	45,896
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	46,086
			BÜ Feldweg Heiligental	46,221
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	47,238
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	47,428
			BÜ Feldweg Steinighalde	47,563
			Signal Lf 6 – Kz „2“	48,350
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	48,566

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		
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	48,631
48,70	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	48,690
			BÜ Ortsstraße Sondernach I	48,696
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	48,746
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	48,811
48,87	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	48,870
			BÜ Ortsstraße Sondernach II	48,876
			Hp Sondernach	49,063
			Signal Lf 6 – Kz „2“	49,935
			Halt! BÜ Ortstraße Mühlstraße	50,178
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,182
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,215
50,28	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	50,275
			BÜ Ortstraße Hütten	50,280
50,29	**50**	**50**	Signal Lf 6 – Kz „2“ Signal Lf 7 – Kz „5“	50,285
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,430
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,495
			Signal Lf 7 – Kz „2“	50,555
			BÜ Ortstraße Talstraße	50,560
50,57	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „5“	50,565
			Haltepunkt Hütten	50,730
			Signal Lf 6 – Kz „2“	51,570
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	51,787
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	51,852
51,91	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	51,910
			BÜ K7332 Thalsteußlingen	51,917
51,92	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	51,920
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	52,597
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	52,787
			BÜ Feldweg	52,922
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	53,800
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	53,990
			BÜ Winterhalde	54,125
			UT – *BÜ km 55,702*	55,198

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		
			K1 – *BÜ km 56,405*	55,203
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	55,160
			ÜS – *BÜ km 55,702*	55,303
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	55,350
			BÜ Untere Winterhalde	55,485
			HET	55,697
			BÜ K7409 (BÜI) Lo1/H57	55,702
			K1 – *BÜ km 56,657*	55,905
			ÜS – *BÜ km 56,405*	56,005
			BÜ – F	56,020
			Signal Lf 6 – Kz „2“	56,055
			K1 – *BÜ km 56,965*	56,118
			K1 – *BÜ km 56,965*	56,245
			ÜS – BÜ km 56,657 ÜSW – BÜ km 56,405	56,257
56,40	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	56,395
			HET	56,400
			BÜ Hartlandstraße (BÜ II) Lo1/H+F57	56,405
56,41	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	56,410
			Hp Schmiechen Albbahn	56,422
			Signal Ne 5 Bahnsteig 1 ET/AT – *BÜ km 56,657 und 56,965*	56,487
			ÜS – *BÜ km 56,965* ÜSW – *BÜ km 56,657*	56,565
			BÜ-F Sommerberg BÜP LzH/F-Üs	56,657
			ÜSW – *BÜ km 56,965*	56,895
			BÜ Schmiechen III BÜP LzH/F-Üs-vLz	56,965
			Infrastrukturgrenze zu DB InfraGO AG	57,000
57,37	**30**	**30**	Einfahrt TSK	

5.5.2 Fahrtrichtung Schelklingen - Engstingen

1	2a	2b	3a	3b
km Geschwin-digkeits-wechsel	V zulässig in km/h Reise-züge	V zulässig in km/h Güterzüge sonstige Züge	Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
	40	40	ÜS – *BÜ km 56,965 und BÜ km 56,657*	57,265
			Infrastrukturgrenze zu DB InfraGO AG	57,000
56,97	50	50	Signal Lf 7 – Kz „5“	56,970
			Auto-HET	
			BÜ Schmiechen III BÜP LzH/F-Üs-vLz	56,965
			K2 – *Bü km 56,405* WK2 – *BÜ km 55,702*	56,906
			Auto-HET	
			Signal Lf 6 – Kz „2“	56,755
			BÜ-F Sommerberg BÜP LzH/F-Üs	56,657
			Hp Schmiechen Albbahn	56,487
			Signal Ne 5 Bahnsteig 1 ET/AT – *BÜ km 56,405*	56,422
56,42	20	20	ÜS – *BÜ km 56,405* Signal Lf 7 – Kz „2“	56,419
			HET	56,410
			BÜ Hartlandstraße (BÜ II) Lo1/H+F57	56,405
56,40	50	50	Signal Lf 7 – Kz „5“	56,395
			K2 – *Bü km 55,702*	56,204
			ÜS – *BÜ km 55,702*	56,104
			BÜ – F Umlaufsperre	56,020
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	55,810
			HET	55,707
			BÜ K7409 (BÜ I) Lo1/H57	55,702
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	55,620
			BÜ Untere Winterhalde	55,485
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	54,450
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	54,260
			BÜ Hintere Winterhalde	54,125
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	53,247
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	53,055
			BÜ Feldweg	52,922
			Signal Lf 6 – Kz „2“	52,260

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		
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	52,047
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	51,982
51,92	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	51,920
			BÜ K7332 Thalsteußlinglingen	51,917
51,92	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	51,910
			Signal Lf 6 – Kz „2“	50,905
			Hp Hütten	50,780
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,690
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,625
50,57	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	50,565
			BÜ Ortstraße	50,560
50,55	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“ Signal Lf 6 – Kz „2“	50,555
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,410
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	50,345
50,28	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	50,285
			BÜ Ortstraße Hütten	50,280
50,17	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	50,275
			Halt! BÜ Ortstraße Mühlstraße	50,178
			Signal Lf 6 – Kz „2“	49,220
			Hp Sondernach	49,123
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	49,006
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	48,941
48,88	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	48,880
			BÜ Ortstraße Sondernach II	48,876
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	48,826
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	48,761
48,70	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	48,700
			BÜ Ortstraße Sondernach I	48,696
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	47,888
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	47,698
			BÜ Feldweg Steinighalde	47,563
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	46,546
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	46,356

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		
			BÜ Feldweg Heiligental	46,221
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	44,989
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	44,799
			BÜ Feldweg Schandental III	44,664
			Signal Lf 6 – Kz „2“	43,478
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	43,263
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	43,198
43,14	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	43,138
			BÜ Feldweg Schandental II	43,133
43,13	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	43,128
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	42,643
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	42,453
			BÜ Feldweg Schandental I	42,318
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	42,213
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	42,063
			BÜ Feldweg Ameisenbühl II	41,298
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	41,870
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	41,680
			BÜ Feldweg Ameisenbühl I	41,545
			K2 – *BÜ km 40,841*	41,371
			ÜS – *BÜ km 40,841*	41,271
			HET	41,851
			BÜ B 456 BiLo	40,841
			Signal Lf 6 – Kz „2“	40,500
			BÜ-F Umlaudsperre	40,401
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	40,283
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	40,218
40,16	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	40,160
			BÜ Ortstraße Unterheutal	40,153
40,17	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	40,150
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	39,765
			Ne 2 - Vorsignaltafel	39,705
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	39,575
			BÜ Feldweg Waldweg	39,440

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		
			Signal Ne 1 – Trapeztafel	39,305
			Bf Oberheutal	
			Signal Ne 5 Gleis 1	38,266
			Signal Ra 10 – Rangierhalttafel	38,203
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	37,061
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	36,871
			BÜ Feldweg Beutenlay Süd	35,736
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	36,047
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	35,857
			BÜ Feldweg Schützenhaus	35,722
			Signal Lf 6 – Kz „4“ Ne 2 - Vorsignaltafel	35,710
35,31	**40**	**40**	Signal Ne 1 – Trapeztafel Signal Lf 7 – Kz „4“	35,310
			Ls 44S2Y	34,960
			Bahnhof Münsingen	
			Signal Ne 5 Gleis 2 Signal Ne 5 Gleis 4	34,617
			Signal Ne 5 Gleis 2	34,541
			Signal Ne 5 Gleis 1 ÜS – *BÜ km 34,390*	34,497
			ÜS – *BÜ km 34,390*	34,482
			BÜ K 6769 RBUEP LzH/F-Üs	34,390
			Signal Ra 10 – Rangierhalttafel	34,200
			BÜ-F Umlaufsperre	34,055
			BÜ-F bei der Raysee Umlaufsperre	33,839
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	33,245
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	33,055
			BÜ Feldweg Lerchenhof	32,920
			Signal Lf 6 – Kz „2“	31,740
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	31,526
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	31,461
31,40	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	31,400
			BÜ Feldweg Kläranlage	31,396
31,39	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	31,390
			Signal Lf 6 – Kz „2“	29,525

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		
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	29,310
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	29,245
29,19	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	29,185
			BÜ Feldweg Wolfgangsee	29,180
29,18	**50**	**50**	Signal Lf 6 – Kz „2“ Signal Lf 7 – Kz „5“	29,175
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,974
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,909
28,85	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	28,850
			BÜ Straße nach Grafeneck II	28,844
28,84	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	28,840
			Signal Lf 6 – Kz „2“	28,565
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,350
			Signal Lf 6 – Kz „4“ Ne 2 - Vorsignaltafel	28,295
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	28,285
28,22	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	28,225
			BÜ Straße nach Grafeneck I	28,220
28,22	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	28,215
			Signal Ne 1 – Trapeztafel Signal Lf 6 – Kz „4“	27,895
27,74	**40**	**40**	Signal Zs 3v – Kz „2“ Signal Lf 7 – Kz „4“	27,741
			Ls 46S2Y	27,595
27,44	**20**	**20**	Signal Zs 3 – Kz „2“ Gleis 1 und Gleis 2	27,441
			Bf Marbach	
			Signal Ne 5 Gleis 2	27,392
			Bahnsteig Bf Marbach	27,362
			ET – *Bü km 27,195*	27,303
27,2	**50**	**50**		
			Signal Ne 5 Gleis 1	27,262
			HET Üs – *BÜ km 27,195*	27,210
			BÜ L 249 S7 LzH-F/Üs	27,195
			Signal Ra 10 – Rangierhalttafel	27,150
			BÜ Feldweg	27,037
			Üs – BÜ km 26,618	26,998

1	2a	2b	3a	3b
km Geschwin-digkeits-wechsel	V zulässig in km/h Reise-züge	 Güterzüge sonstige Züge	Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
			AUTO HET	
			BÜ K6735 RBÜT-LzH/F-Üs	26,618
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	25,559
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	25,369
			BÜ Feldweg Bermanstal	25,234
			Privatüberweg Dorsch	24,200
			Hp Gomadingen	24,163
			ET	24,072
			Signal Ne 5 Gleis 1 ÜS mehr als 5% verkürzter Bremswegabstand *– BÜ km 24,038*	24,063
			AUTO HET	
			BÜ K6734 Gomadingen BÜP LzH/3F-Üs-vLz	24,038
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	23,923
			BÜ Feldweg Kirchwegle	23,788
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	23,707
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	23,517
			BÜ Feldweg Bellental	23,382
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	22,519
			Signal Lf 6 – Kz „2“	22,330
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	22,329
			BÜ Feldweg Offenhausen	22,194
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	22,125
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,995
			Hp Offenhausen	22,040
21,99	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	21,990
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,995
			Ortsweg Gullewitsch	21,985
			Ortsweg Gullewitsch	21,948
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	21,945
21,88	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	21,885
			Feldweg Kohlstetter Tal II	21,880
			Signal Lf 6 – Kz „3“	20,010
19,75	**30**	**30**	Signal Lf 7 – Kz „3“	19,750
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	19,717

1	2a	2b	3a	3b
km Geschwin-digkeits-wechsel	V zulässig in km/h Reise-züge	 Güterzüge sonstige Züge	Betriebsstellen, Signale, BÜ, ständige Langsamfahrstellen	Ortslage km
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	19,616
19,52	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	19,528
			Feldweg Kohlstetter Tal I	19,522
			Signal Lf 6 – Kz „2“	19,260
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	19,054
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	18,989
			Hp Kohlstetten	19,000
19,93	**20**	**20**	Signal Lf 7 – Kz „2“	18,930
			BÜ Ortsweg Kohlstetten	18,924
18,92	**50**	**50**	Signal Lf 7 – Kz „5“	18,920
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	17,119
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	16,929
			BÜ Feldweg Sicherloch	16,794
			Signal Lf 6 – Kz „4“ Ne 2 - Vorsignaltafel	16,402
			Signal BÜ 4 – Pfeiftafel	16,020
16,00	**40**	**40**	Signal Ne 1 – Trapeztafel Signal Lf 7 – Kz „4“	16,002
			BÜ Feldweg Kläranlage	15,825
			Ls 80S3X	15,805
			Bahnhof Engstingen	
15,70	**30**	**30**	Signal Lf 7 – Kz „3“	15,651
			Bahnsteig Gleis 4	15,319

Anlage 5.6

5.6 Merkblatt Schienenbrüche

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten.

Für die Beurteilung eines baulich gesicherten Schienenbruchs sind Maßnahmen bei Schienen-brüchen sowie das Merkblatt für Schienenbrüche aus den Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (VDV-Schrift 612 – Obri NE; Abschnitt 13.6) 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.

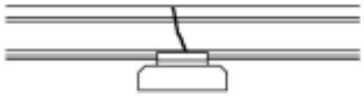
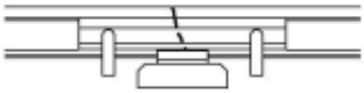
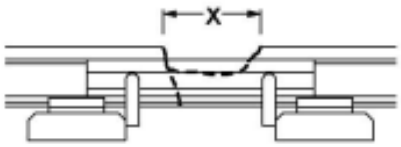
b) auf Brücken wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches während des Befahrens nicht möglich ist.
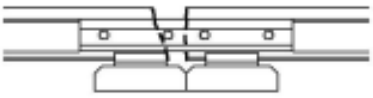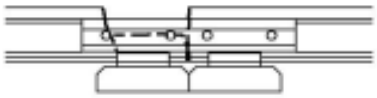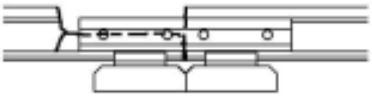
Entscheidung über die Befahrbarkeit

Der EBL legt fest, welche seiner Mitarbeiter zur Entscheidung über die Befahrbarkeit eines Schienenbruches 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.

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 ≤ 25 cm: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung x > 25 cm: Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar

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 für Schienenbrüche

Anlage 5.7

5.7 Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten

Brandschutzmaßnahmen:

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

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

- Das EVU sorgt für die ordnungsgemäße Indienststellung der Lok und der Wagen.

- Zur Vermeidung von Funkenflug und Herausfallen von glühenden Schlacken müssen die einschlägigen Vorschriften nach DAT erfüllt sein.

- während der Fahrt sind auf der Dampflok Handfeuerlöscher mitzuführen

- zur Verhütung von Flächenbränden weisen wir die Triebfahrzeugbediensteten besonders an, dass bei der Fahrt, insbesondere durch oder vorbei an Waldungen, feuergefährdeten Anlagen, Brückenbauwerken mit hölzernem Belag, Schwellenstapeln usw. zur Verhinderung von Funkenflug möglichst nicht gefeuert, die Regler möglichst wenig geöffnet und die Aschkastenklappen geschlossen werden. Putzwolle und andere zu Flugfeuer Veranlassung gebende Stoffe dürfen nicht in die Feuer-Büchse, glühende Schlacken nicht auf oder neben den Bahnkörper geworfen werden.

- Am Feuer ist mit allergrößter Sorgfalt zu arbeiten.

- Das Qualmen der Lok ist dort zu vermeiden, wo Personen belästigt werden könnten.

- Wenn die Gefahr von Bränden besteht, stellt das EVU bei allen Zügen mit Dampflok eine Brandwache, die sich auf der Plattform des letzten Wagens aufzuhalten hat und Sofortmaßnahmen gegen beginnende Brände durchführt, zusätzliche Begleitung der Züge auf der Straße durch Feuerwehr oder EVU mit entsprechender Brandbekämpfungsausrüstung. Die Brandwache hat mit dem Lokpersonal Funkkontakt zu halten.

- Besteht bei trockener Witterung unmittelbare Gefahr von Bränden, muss für die Dampflok eine Diesellok eingesetzt werden.
  Bei anhaltender Trockenheit mit akuter Waldbrandgefahr (siehe aktuelle Wetterdaten, evtl. auch über DWD) sind alle Dampflok bespannten Züge durch Dieseltraktion zu ersetzen. Verantwortlich für die Einhaltung dieser Bestimmung ist das bestellende EVU.

- Des Weiteren ist das Merkblatt der DBAG „123.0117V01 Merkblatt zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven“ zu beachten.

Merkblatt



Bild: Gerd Junginger

Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven

unter dem besonderen Gesichtspunkt des Brandschutzes auf dem Streckennetz der RSBNA SI GmbH

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 Faile 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 > 60 km/h)

Hinweise:

Der Triebfahrzeugführer benötigt neben der baureihenbezogenen Qualifikation auch umfassende Praxiserfahrung, um aus brandschutztechnischer Sicht eine optimale Sicherheit zu gewährleisten. Ais 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 Streckentopografien genügend Dampfenergie für die planmäßige Fortbewegung vorhanden ist. Dies erfordert vorausschauendes Feuern und richtige Feuerbehandlung.

Angelehnt an DB InfraGO Merkblatt für Rostgefeuerte Dampflokomotiven Vordruck 124.0600V01

2. Maßnahmen vor einer Fahrt (technische Voraussetzungen)

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

Dichtheit des Aschkastens (insbesondere Bodenklappen, sowie vordere, hintere und seitliche Luftklappen),

- Gängigkeit der Boden- und aller Luftklappen am Aschkasten,
- Funktion der Kohlenässeinrichtung (Tenderbrause)
- Funktion der Aschkastennässeinrichtung,
- Funktion der Rauchkammernässeinrichtung,
- Zustand des Funkenfängers in der Rauchkammer,
- Zustand des Feuerschirms

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

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

3. Verhalten und Maßnahmen während der Fahrt

Allgemeine Maßnahmen, die immer zu beachten sind:

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

Maßnahmen, die an besonderen Streckenabschnitten zu beachten sind:

- Besondere Streckenabschnitte werden durch die Fahrplanordnung vorgegeben.
- Es darf möglichst kein Feuern und keine Feuerbehandlung stattfinden (ein Feuern muss somit strecken-bezogen und vorausschauend erfolgen)
- Alle Aschkastenluftklappen sind möglichst geschlossen zu halten.
- Die Aschkastennässeinrichtung ist bereits vor dem Streckenabschnitt zu betätigen
- Die Rauchkammernässeinrichtung ist vor dem Streckenabschnitt zu betätigen

Maßnahmen bei stürmischen und/oder trockenen Verhältnissen:

- Die Maßnahmen sind stets den jeweiligen Verhältnissen anzupassen:
- Bei stürmischen Witterungsverhältnissen sind neben der hinteren Luftklappe auch die seitlichen Luft-klappen des Aschkastens zu schließen. Eine genügende Luftzufuhr zum Feuer ist trotzdem zu gewähr-leisten
- Die Kohle, vor allem Klarkohle, ist vor dem Aufwerfen stärker zu Nässen.
- Bei trocknen Verhältnissen ist die Aschkastennässeinrichtung sowie Rauchkammernässeinrichtung häufiger anzustellen

Angelehnt an DB InfraGO Merkblatt für Rostgefeuerte Dampflokomotiven Vordruck 124.0600V01

4. Erläuterungen zu brandschutzrelevanten Einrichtungen

- **Funkenfänger:**

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

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

- **Schürgeräte zur Feuerbehandlung:**

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

- **Bodenklappen des Aschkastens:**

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

- **Luftklappen des Aschkastens:**

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

- **Aschkastenklappen:**

Die Bodenklappen und Luftklappen werden als Sammelbegriff Aschkastenklappen genannt.

- **Aschkastennässeinrichtung:**

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

- **Feuerschirm:**

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

- **Rauchkammernässeinrichtung:**

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

- **Kohlenässeinrichtung:**

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

Angelehnt an DB InfraGO Merkblatt für Rostgefeuerte Dampflokomotiven Vordruck 124.0600V01

Anlage 5.8

5.8 Vordrucke

Anlage 5.8.1

- Bleibt frei -

Anlage 5.8.2

Zu Anlage FV-NE
Fernsprechbuch

Der Zlr Dettingen-Gsaidt und der ggf. nach Betriebsanweisung eingesetzte öBb Münsingen führen ein Fernsprechbuch.

Es wird ein Fernsprechbuch nach nachstehendem Muster verwendet.

(Titel)

Fernsprechbuch

für ……

Begonnen am…….. , abgeschlossen am ……..

Inhalt …….. Seiten

(Einlage)

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

Anlage 5.8.3

Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

Dieser Vordruck wird beim Zlr nach nachstehendem Muster verwendet:

Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

ZL Dettingen-Gsaidt

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

6. Anhang Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (TUZ)

6.1 Allgemeines

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

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

6.2 Betriebliche Regelungen für das Betriebspersonal

6.2.1 Grundsätze

Funktionsweise

Alle Betriebsstellen und die dazwischen liegenden Streckenabschnitte sind durch PZB-Magnete gegeneinander gesichert. Mit den installierten PZB-Magneten ist auf der Strecke ein wirksamer Gegen- und Nachfahrschutz realisiert. An jedem Bahnhof sind die Signale Ne 1- bzw. für die Streckensicherung relevanten H-Tafeln (siehe Streckenskizze) wie auch die Ra 10-Tafeln (siehe Streckenskizze) mit 2000Hz-Magnete ausgestattet, die in der Grundstellung wirksam geschaltet sind und Zug- und Rangierfahrten bei der unzulässigen Vorbeifahrt an den jeweiligen Signalen zwangsbremsen.

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

Der Richtungsanstoß erfolgt im Regelfall durch eine Bedienhandlung des Zlrs Dettingen-Gsaidt am Zlr-Bedienplatz. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, den Richtungsanstoß vom Gleis aus anzufordern. Dies erfolgt direkt durch den Zugführer über sogenannte Anforderungstasten (AFT). Anforderungstasten sind an allen Standorten der TUZ-relevanten Signale Ne 5 angebracht. Je Fahrtrichtung ist eine separate Anforderungstaste erforderlich.

Bei der RSBNA Erms-Neckar-Bahn SI GmbH verwendeten TUZ sind keine integrierten Systemmelder (blaue Leuchtdiode) vorhanden.

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

Systematik und Bezeichnungskonzept

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

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

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

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

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

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

Weitere verwendete Kürzel von Bezeichnungen bedeuten:

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

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

Gleisschaltpunkte; Kennzeichnung und Funktion

Allgemeines:

Die Schaltpunkte der TUZ werden nicht gesondert signalisiert. Die Schaltpunkte werden durch die Züge durch das Befahren der Achszähler angesteuert.

Ausfahrten aus einem Bahnhof:

Voraussetzung für die Ausfahrt des Zuges ist die erfolgreiche Fahrwegreservierung. Durch sie wird der Gegenfahrschutz aktiviert, d.h. es sind keine gegenläufigen Fahrwegreservierungen möglich.

Der Schaltpunkt zum Auflösen einer Fahrwegreservierung für Ausfahrten aus den Abschnitten des Bahnhofs ist der Achszähler, der bei der Ra10-Tafel verlegt ist.

Dieser muss spätestens zehn Minuten nach entsprechender Anforderung befahren worden sein.

Dieser Achszähler aktiviert den Nachfahrschutz in diesem Bahnhof.

6.2.2 Zugfahrten

Bestimmungen TUZ – Fahrwegreservierungen

Die Fahrwegreservierungen können einerseits durch den Zlr Dettingen-Gsaidt über die Bedienanzeige durchgeführt werden oder anderseits mittels Bedienung der Anforderungstasten durch den Zugführer in der Außenanlage (nur Anforderung). Dem Zlr Dettingen-Gsaidt stehen jedoch mehr Fahrwegreservierungen zur Verfügung als durch die Anforderungstaster in der Außenanlage durch den Zugführer angefordert werden können.

Anbei sind in der Übersicht die jeweils möglichen Fahrwegreservierungen ersichtlich:

Fahrweg		Zugleiter	Anforderungs-taste
Start	Ziel		
Richtung X (Engstingen-Schelklingen)			
Engstingen	Marbach Ne1	X	-
Marbach Ne1	Marbach Gl.1	X	-
Engstingen	Marbach Gl.1	X	-
Engstingen	Marbach Gl. 2	X	-
Engstingen	Münsingen Gl. 1	X	-
Engstingen	Münsingen Gl. 2	X	-
Marbach Gl. 1	Münsingen Gl.1	X	46A2X
Marbach Gl. 1	Münsingen Gl.2	X	-
Marbach Gl. 1	Münsingen Gl.4	X	-
Marbach Gl. 2	Münsingen Gl. 1	X	46A3X
Marbach Gl. 2	Münsingen Gl. 2	X	-
Marbach Gl. 2	Münsingen Gl. 4	X	-
Münsingen Gl.1	Oberheutal Gl.1	X	-
Münsingen Gl.1	Schelklingen	X	44A2X / 44A6X
Münsingen Gl.2	Oberheutal Gl.1	X	-
Münsingen Gl.2	Schelklingen	X	44A5X
Oberheutal	Schelklingen	X	43A2X

Richtung Y (Schelklingen - Engstingen)			
Schelklingen	Oberheutal Ne1	X	-
Schelklingen	Oberheutal Gl.1	X	-
Schelklingen	Münsingen Gl. 1	X	-
Schelklingen	Münsingen Gl. 2	X	-
Oberheutal Ne1	Münsingen Gl. 1	X	-
Oberheutal Ne1	Münsingen Gl. 2	X	43A3Y
Oberheutal Gl.1	Münsingen Gl. 1	X	-
Oberheutal Gl.1	Münsingen Gl. 2	X	43A1Y
Münsingen Gl.1	Marbach Ne1	X	-
Münsingen Gl.2	Marbach Ne1	X	-
Münsingen Gl.4	Marbach Ne1	X	-
Münsingen Gl.1	Marbach Gl. 1	X	-
Münsingen Gl.2	Marbach Gl. 1	X	-
Münsingen Gl.4	Marbach Gl. 1	X	-
Münsingen Gl.1	Marbach Gl. 2	X	-
Münsingen Gl.2	Marbach Gl. 2	X	-
Münsingen Gl.4	Marbach Gl. 2	X	44A4Y
Marbach Ne1	Marbach Gl. 2	X	-
Marbach Gl.1	Engstingen Gl.2	X	46A4Y
Marbach Gl.2	Engstingen Gl.2	X	46A1Y
Münsingen Gl.1	Engstingen Gl.2	X	44A1Y
Münsingen Gl.2	Engstingen Gl.2	X	44A3Y

Generell gilt Folgendes zur Bedienung der Anforderungstasten im Bereich der Infrastruktur der RSBNA SI GmbH:

Im Bf Engstingen müssen Fahrwegreservierungen in Richtung Marbach und Münsingen immer mittels Bedienung der Anforderungstasten durch den Zugführer durchgeführt werden.

Im Bahnhof Münsingen sollen die Fahrwegreservierungen im Regelbetrieb immer mittels Bedienung der Anforderungstasten durch den Zugführer durchgeführt werden.

Auf allen anderen Betriebsstellen erfolgt die Fahrwegreservierung durch den Zugleiter Dettingen-Gsaidt. Im Ausnahmefall kann der Zugleiter den Zugführer beauftragen, die Fahrwegreservierung durch Bedienung der Anforderungstasten durchzuführen.

Zugfahrten

Vor der Abfahrt ist der Fahrweg für die Zugfahrt zu reservieren. Dadurch werden die 2000Hz-Magnete an den Ne 1 bzw. H-Tafeln oder Ra 10-Tafeln jeweils unwirksam geschaltet.

Während der Zugfahrt sind keine Bedienhandlungen durch das Zugpersonal notwendig.

Sind auf den Betriebsstellen Aufenthalte länger als zehn Minuten vorgesehen, hat das Zugpersonal gemäß den Regelungen wie für endende und anschließend wiederbeginnende Züge zu handeln.

Nach einer Aufenthaltszeit von mehr als zehn Minuten fallen die 2000Hz-Magnete des nachfolgenden Freimeldeabschnitts in die wirksame Stellung zurück.

Endende, wendende bzw. beginnende Züge

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

Bei endenden Zügen ist durch das Zugpersonal der Schlüsselschalter der Anforderungstaste der Fahrtrichtung, in die nicht weitergefahren wird, zu schlüsseln und gleichzeitig die Taste „Anforderung löschen“ zu bedienen. Damit wird die Anforderung für den nachfolgenden Freimeldeabschnitt gelöscht.



Bild: Anforderungstaste

Bei wendenden bzw. beginnenden Zügen ist nach erhaltener Fahrerlaubnis die Anforderungstaste der entsprechenden Fahrtrichtung nach rechts um 45° zu schlüsseln. Damit wird für den folgenden Freimeldeabschnitt die PZB-Streckeneinrichtung für zehn Minuten unwirksam geschaltet. Die entsprechende optische Bestätigung, dass die Anforderungsschlüsselung erfolgreich ist, erhält das Zugpersonal durch die Ausleuchtung an der Anforderungstaste.

Weichen-Umstelltaster

In den Weichenlagemelder ist die Weichenumstelltaste der jeweiligen EOW integriert.

Zusätzliche abgesetzte Taster befinden sich im Bf Münsingen für die EOW 2 und die EOW 18 jeweils am Standort der elektrischen Schlüsselsperren (in den Blechbuden).

Die Umstellung erfolgt über einem seitlich am WLM angebrachten Schlüsseltaster „WUT“ oder über die abgesetzten Schlüsseltaster 44_WS 2 bzw. 44_WS18. Die Anforderung zum Umstellen wird durch kurzes Betätigen des Schlüsseltasters nach rechts ausgelöst. Nach jeder Betätigung laufen die EOW in die jeweils entgegengesetzte Lage.

Die Umstelltaste ist mittels DB 21-Schlüssel zu bedienen

Die EOW kann nur umgestellt werden, wenn die EOW-Achszählkreise frei sind.





Abbildung 7a: abgesetzter Weichenumstelltaster WS2 *Abbildung 7a: abgesetzter Weichenumstelltaster WS 18*

Zwangsbremsungen an PZB-Streckeneinrichtungen

Bei Fehlhandlungen durch das Zugpersonal oder Unregelmäßigkeit an der Streckeneinrichtung erfolgt an den Ne 1- bzw. H- oder Ra 10-Tafeln eine Zwangsbremsung durch die streckenseitigen 2000 Hz-Magnete. Nach einer Zwangsbremsung an Signalen Ne 1, Ne 5 oder Ra 10 sind die Regeln nach FV-NE § 48 (5) – (8) sowie „Zu § 48 (6) „Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung“ dieser SbV zu beachten.

6.2.3 Rangieren

Bedienungshandlungen beim Rangieren

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

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

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

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

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



Bild: Außenansicht Schlüsselsperre



Bild: Elektrische und mechanische Schlüsselsperre

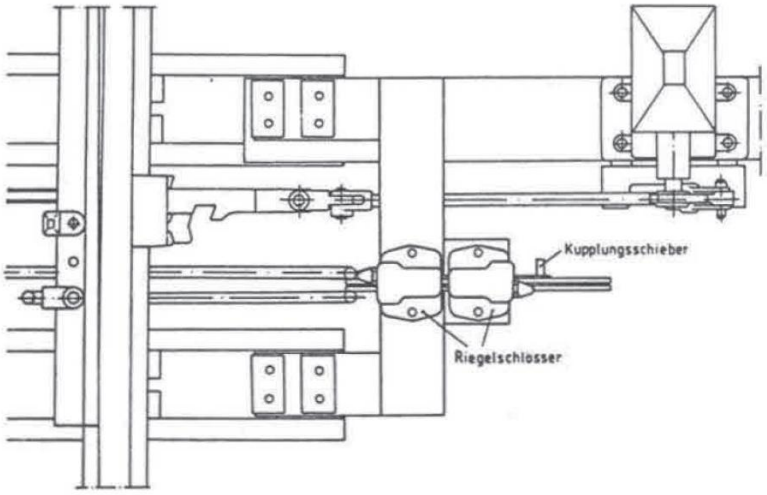


Bild: Grafikdarstellung eines gekuppelten/doppelten Riegelhandschlosses

Wirksamkeit der PZB-Streckeneinrichtung

Sobald die Rangierfreigabe durch den Zlr erfolgt, werden die PZB-Magnete an den Ra 10-Tafeln der Betriebsstelle wirksam geschaltet.

PZB-Fahrzeugeinrichtung

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

6.3 Betriebliche Regelungen für den Zlr

6.3.1 Bildschirmanzeige

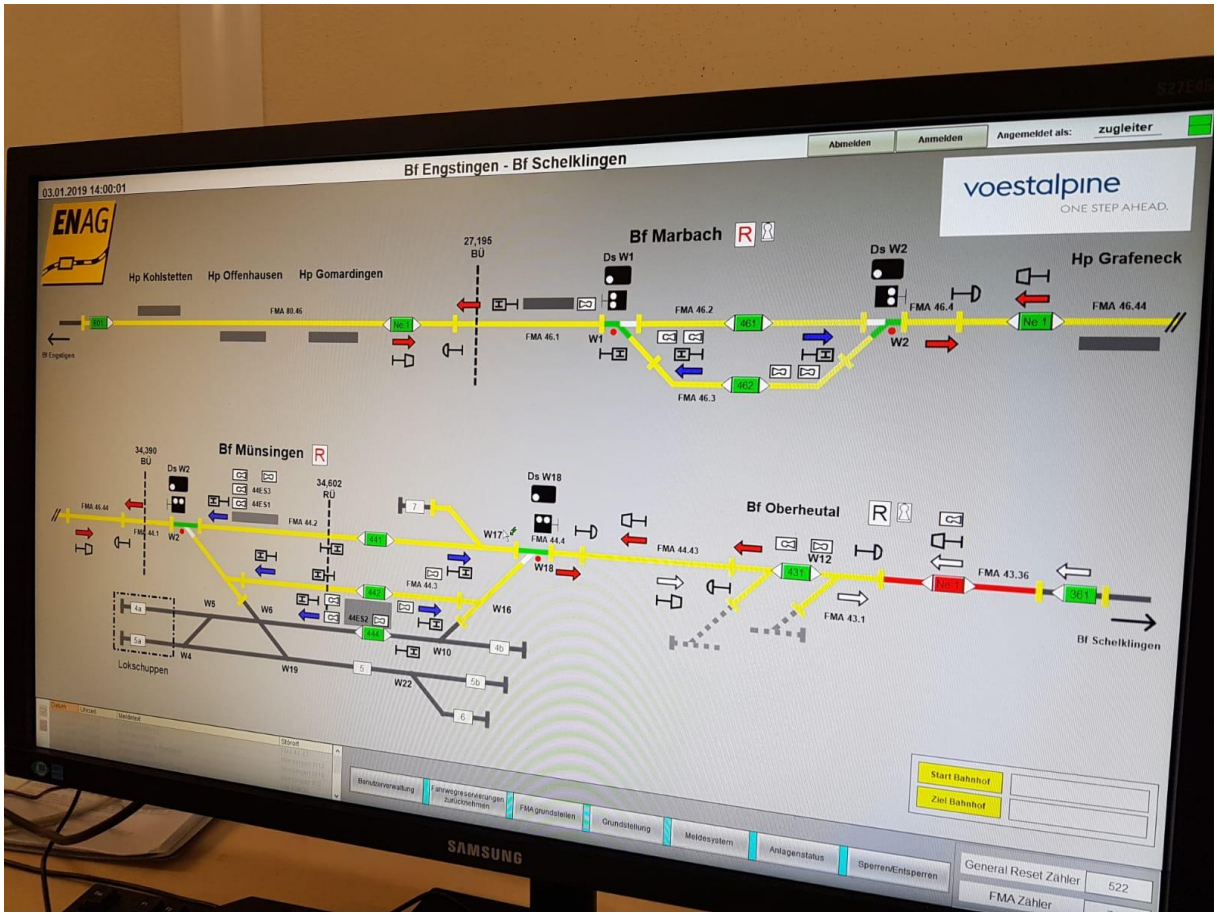


Bild: Bildschirm- und Bedienanzeige

Erlöschen der Fahrweganforderung

Nach zehn Minuten erlischt die Fahrweganforderung. Dies wird dem Zlr durch erlöschen des roten Richtungspfeils auf der Visualisierung anzeigt.

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

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

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

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

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

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

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

In den Bf Münsingen wird von Schelklingen nach Gleis 2 und von Engstingen nach Gleis 1 eingefahren. Ebenso wird aus dem Bf Münsingen von Gleis 2 nach Schelklingen und von Gleis 1 nach Engstingen ausgefahren.
Im Bf Münsingen ist Richtungsbetrieb einzurichten und mit Sh 2 Tafeln und Radvorlegern zu sichern! Am Ende beider Einfahrstraßen an der H-Tafel im Gleis 1 in km 34,587 aus Richtung Engstingen und der H-Tafel in Gleis 2 in km 34,617, muss je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlossen an der Schiene angebracht sein. Die Schlüssel müssen sich im Stw Münsingen am Schlüsselbrett befinden.

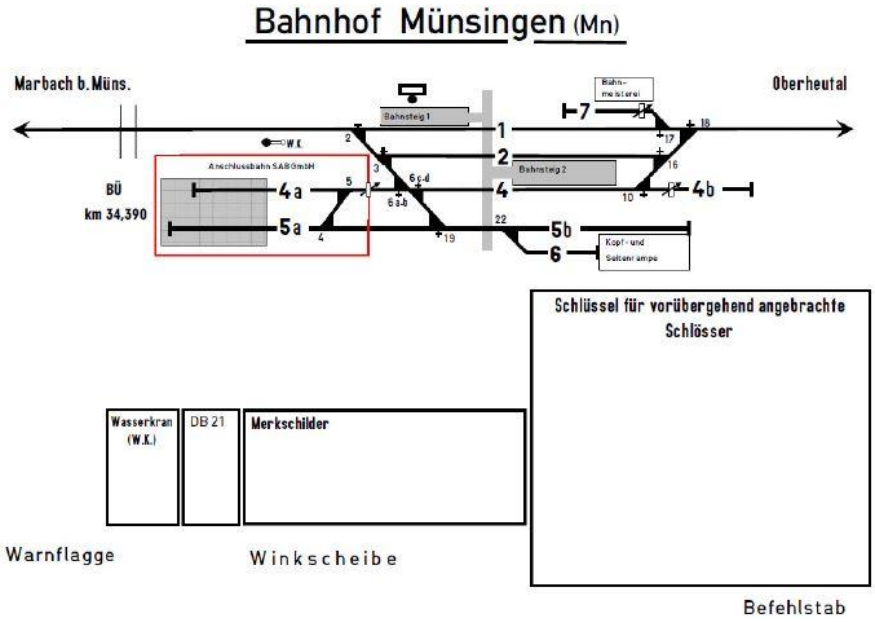


Bild: Schlüsselbrett Münsingen

Der Zugführer hat dies dem Zlr in Dettingen-Gsaidt zu melden und dieser hat dies im Meldebuch für Zlr einzutragen.

6.3.3 Unregelmäßigkeiten, Arbeiten an technischer Einrichtung

Zählpflichtige Handlungen

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

6.3.4 Reset von Bahnhöfen bzw. Streckenabschnitten

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

6.3.5 Generalreset

Der Generalreset der technischen Einrichtung TUZ darf nur nach vorheriger Zustimmung des öBl bzw. des Nmg der RSBNA SI GmbH durchgeführt werden. Nach einem Generalreset der Achszähleinrichtung darf nur mit Befehl „Fahren auf Sicht“ gefahren werden. Werden entsprechende Abschnitte durch Zugfahrten nicht befahren, so ist durch andere geeignete Maßnahmen das Freisein der Strecke von Fahrzeugen festzustellen (z.B. Streckenbegehung).

6.3.6 PZB-Zwangsbremsung

Erhält ein Zug eine Zwangsbremsung an PZB-Streckeneinrichtungen (Signal Ra 10 bzw. Ne 1 und 5), erhält der Zug einen Befehl für die Weiterfahrt.

Im Ausfahrbereich des Bf Schelklingen ist ein 2000Hz-PZB-Gleismagnet mit dem Orientierungszeichen TUZ angebracht. Bei einer Zwangsbremsung an diesem PZB-Gleismagneten ist ebenso zu verfahren.

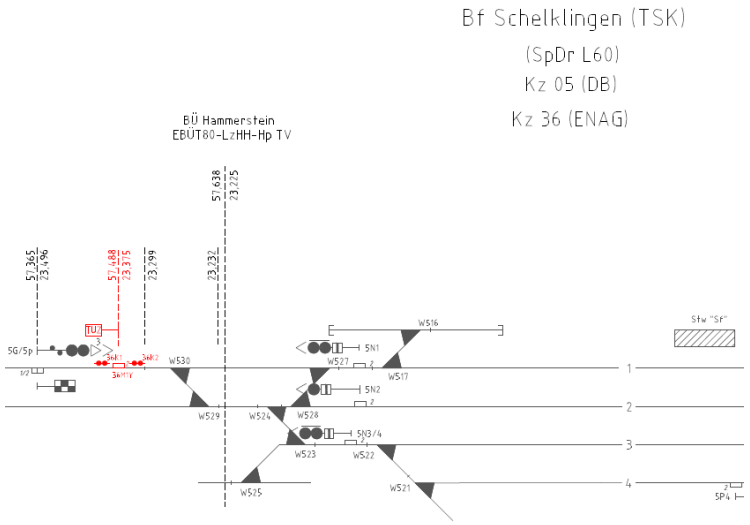


Bild: Lageplanauszug Schelklingen

6.3.7 Elektrische Schlüsselsperren gestört

Können die Schlüssel der elektrischen Schlüsselsperren auf Grund einer Störung nicht freigegeben werden, dürfen in Ausnahmefällen, nach Zustimmung des öBl der RSBNA SI GmbH, die Weichen- und Gleissperrenschlüssel ortsbedient über die mechanische Schlüsselsperre mit dem Ersatzbetriebsstellenschlüssel der Zugleitstelle Dettingen-Gsaidt freigegeben werden.

6.3.8 Aufbewahren von Ersatzschlüsseln

Die verplombten Betriebsstellenschlüssel befinden sich in Dettingen-Gsaidt beim Zlr im Schlüsselschrank. Diese werden in Notfällen über das Fernsprechbuch dokumentiert gegen Unterschrift ausgegeben und sind danach in Dettingen-Gsaidt im Schlüsselschrank wieder zu verplomben. Der

Schlüsselschrank ist durch den jeweiligen diensthabenden Zlr bei Dienstaufnahme bzw. Übergabe auf Vollständigkeit zu überprüfen.

6.3.9 Baumaßnahmen

Ist nach Baumaßnahmen gemäß Betra ein Reset der TUZ notwendig, muss für den ersten Zug kein „Fahren auf Sicht“ angeordnet werden. Weiteres regelt die Betra.

6.3.10 Störungsliste, Fehlersuche

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

6.3.11 Arbeiten an der technischen Einrichtung durch den Signaldienst

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

6.4 Bedienungsanleitung / Anwenderhandbuch des Herstellers Voestalpine für die TUZ

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

Anwenderbezogen gelten die Regelungen der Bedienungsanleitung/Anwenderhandbuch „TUZ-Enag_M27_SyOMa“ des Herstellers, welche unter www.erms-neckar-bahn.de/wp-content/uploads/2017/08/sbv-sab-2019-tuz.pdf zu finden sind.

Instandhaltung:

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