

SAMMLUNG BETRIEBLICHER VORSCHRIFTEN (SbV)
der
Württembergischen Eisenbahn GmbH
für die Betriebsteile:

Strecken-
Nr.

4561 ROSSBERGBAHN

**Roßberg-
Bad Wurzach**



4751 WIESLAUFTALBAHN

**Schorndorf -
Rudersberg-
Oberndorf**



**4751 SCHWÄBISCHE
WALDBAHN**

**Rudersberg-
Oberndorf –
Welzheim**



4871 SCHÖNBUCHBAHN

**Böblingen -
Dettenhausen**



9465 TÄLESBAHN

Nürtingen - Neuffen



9486 STROHGÄUBAHN

**Korntal –
Heimerdingen**



**Heimerdingen-
Weissach**



gültig vom 15.12.2019 an

Aufgestellt in Waiblingen, 04.11.2019

Oliver Arnhold
Eisenbahnbetriebsleiter

Dietmar Litterscheid
(Eisenbahnbetriebsleiter)

1.0000 Einleitung

Die SbV für die von der WEG betriebenen Strecken wird hiermit neu herausgegeben und tritt am 13.12.2015 in Kraft.

Mit der Berichtigung B5 zum 14.12.2019 werden alle streckenbezogenen Themen unter der jeweiligen Streckennummer zusammengefasst, um insbesondere die Handhabbarkeit für das Zugpersonal zu erleichtern.

Das Dokument wurde neben diesem einleitenden Kapitel strukturiert in Module

- mit Angaben und Regelungen zu Strecken und Bahnhöfen,
- zum Zugfahrtdienst,
- zum Themengebiet Bahnübergänge,
- zu „Fahren und Bauen“,
- zu Handlungen bei Störungen,
- zum Notfallmanagement und
- zum Arbeitsfeld der Zugfolgeregulungen der Zug- bzw. Fahrdienstleiter.

Die streckenbezogene Gliederung ermöglicht, nur die Teile dieser Vorschrift zu nutzen, die tatsächlich vom Anwender benötigt werden.

Die Regelungen sind größtenteils aus der Vorgänger- SbV übernommen worden und damit weiterhin eine integrierte Darstellung für die betreffenden Mitarbeiter im Betriebsdienst. Lediglich ausschließlich für an der Zugfolgeregulung beteiligte Mitarbeiter geltende Regeln wie solche für das Sonderthema „Fahren und Bauen“ oder länger anhaltende Störfälle an Bahnübergangssicherungsanlagen sind als Modul ausgegliedert und werden nur diesen Mitarbeitern zugänglich gemacht.

Für die anwendenden Eisenbahn- Verkehrsunternehmen soll diese SbV der Neugliederung des Regelwerks für die unter die TSI fallenden Strecken wie dem Betriebsregelwerk (DB/ VDV) entgegen kommen und künftig in diesem Sinne fortgeschrieben werden.

1.0001 Allgemeines**1.0001.01 Verteilungsplan**

Das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen WEG verteilt diese SbV an den nachstehenden Adressatenkreis:

1. Behörden/ Unternehmen
 - Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)
 - Landeseisenbahnaufsicht (LEA)
 - DB Netz AG, NL Südwest, Leiter Produktion
 - Fahrdienstleiter benachbarter Betriebsstelle
 - WEG EIU und EVU
 - Eisenbahn- Verkehrsunternehmen mit Infrastruktur-Nutzungsvertrag

2. Persönliche Zuteilung
 - Fahrdienstleiter
 - Zugleiter
 - Streckenwärter
 - Zugführer
 - Triebfahrzeugführer
 - Eisenbahnbetriebsleiter
 - Stellvertreter Eisenbahnbetriebsleiter
 - Örtlicher Betriebsleiter
 - Stellvertreter örtlicher Betriebsleiter
 - Infrastrukturpersonal mit Leitungsfunktion

3. Zugänglich zu machen
 - übrige Mitarbeiter im Betriebsdienst
 - auszugsweise an betroffene Dritte
 - übrige Behörden

1.0001.03 Vorbemerkungen

1. Diese Vorschrift gibt Regeln vor, welche auf die in Modul 1.0002 bei der WEG in Kraft gesetzten Vorschriften inhaltlich Bezug nehmen.
2. Das Dokument ist in Module gegliedert.
3. Die SbV gliedert sich in allgemeingültige Module und streckenspezifische Module in gleicher Gliederung. ●
●
4. Die SbV wird in unregelmäßigen Abständen durch Bekanntgaben geändert. Die Bekanntgaben sind jeweils im Modul 1.0001.02 „Änderungsnachweis“ durch den Autor aufzuzeichnen und die Ausführung des Seitentauschs durch den Anwender zu quittieren.
5. Änderungen im Dokument sind am schwarzen Punkt („●“) und der Änderungsstand an der Nummer der Bekanntgabe in der Fußzeile (z.B. „B5“) erkennbar.
6. Der Aufbau dieser Vorschrift ist in Bezug auf die bestehenden Regeln systematisch:
Die Module mit vierstelliger Ziffernfolge nehmen Bezug zu in Kraft gesetzten Vorschriften auf den jeweiligen Strecken.
7. Anlagen zu den Modulen sind wie folgt nummeriert:
 - 7.1 0.0000.A001 ff. Verfahren und Bedienungen im Betrieb der Eisenbahn- Infrastruktur
 - 7.2 0.0000.V001 ff. Formulare, welche vom EIU und EVU genutzt werden
 - 7.3 0.0000.A101 ff. betriebliche Streckentopologie
 - 7.4 0.0000.A201 ff. Auflistungen und Übersichten
 - 7.5 0.0000.A301 ff. interne Verfahren und Prozesse EIU
 - 7.6 0.0000.A401 ff. interne Prüfungen
 - 7.7 0.0000.V101 ff. Formulare, welche nur vom EIU genutzt werden, - sie werden nicht den EVU zugänglich gemacht.

Wenn Regeln getroffen sind, ist die Gliederung wie folgt:

Modul	Regel	Verweis auf...
	Die vorstehende Kopfzeile gibt den Spaltenaufbau wieder.	
	Nachstehend sind die Module dieser Vorschrift oder andere Vorschriften genannt, die für Mitarbeiter im Betriebsdienst der Eisenbahninfrastruktur- bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen (+ = gilt verbindlich; Z= gilt für zugangsberechtigte EVU nach Abschluss eines Infrastruktur- Nutzungsvertrages) gelten.	1.0003/ 1.0003.A201

1.0001.04 Inhaltsübersicht

Modul	Inhalt		Stand	gültig für		
				EIU	EVU	
1.0000	Einleitung		B 5	+	+	•
1.0001	Allgemeines		B 5	+	+	•
1.0002	Kommunikation		B 5	+	+	•
1.0003	In Kraft befindliche Regelwerke		B 5	+	+	•
	.A201	Vorzuhaltende Regelwerke	B 5	+	+	•
	.V001	Betriebliche Anordnung	B 5	+	+	•
2.0000.0	Streckenbücher, Regeln für alle Strecken		B 5	+	+	•
2.0000.1	.A001	Dienstanweisung für den Funkbetrieb	B 4	+	Z	
	.A002	Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls	B 5	+	+	•
2.0000.6	.A001	Bedienungsanweisung für elektrische Weichen	B 5	+	+	•
	.A002	Bedienungsanweisung für EOW	B 5	+	+	•
2.0000	.V001	Buchfahrplan	B 5	+	+	•
	.V002	Fahrplananordnung	B 5	+	+	•

Modul	Inhalt		Stand	gültig für		
				EIU	EVU	
	.V003	Nachweis über das Räumen der Strecke	B 5	+	+	•
	.V004	Schlüsselausgabebuch	2015	+	+	
	.V005	Fernsprechbuch	2015	+	+	
	.V006	Unterweisungsnachweis	B 4	+		
4.0000	Zugfahrtdienst, Regeln für alle Strecken		B 5	+	+	•
	.V001	Übersicht der Langsamfahrstellen und sonstige Besonderheiten	2015	+	+	
5.0000	Sicherung von Bahnübergängen		B 5	+	+	•
6.0000	Fahren und Bauen		B 5	+	+	•
	.V100	Anzeige von geplanten Arbeiten	B 4	+		
	.V101	Betriebs- und Bauanweisung (nicht Str. 4871)	B 5	+		•
	.V102	vereinfachte Betriebs- und Bauanweisung (nicht Str. 4871)	B 5	+		•
7.0000	Besonderheiten im Betriebsablauf			+	+	
7.0000.01.1-.3	Allgemeines, Anwenderkreis, Inhalt		B 5	+	+	•
7.0000.01.4-.8	bleibt frei		---			•
7.0000.01.9	Rückkehr zum Regelbetrieb		B 5	+	+	•
7.0000.02	Verhalten bei Gefahr		B 5	+	+	•
7.0000.02.1	Lichtraumprofil bei gefahrdrohenden Umständen eingeschränkt		B 5	+	+	•
7.0000.02.03-.13	bleibt frei		---			•
7.0000.02.14	Prüfung des Fahrwegs nicht möglich		B 5	+	+	•
7.0000.02.14.1	Nachweis über das Räumen der Strecke fehlt		B 5	+	+	•
7.0000.02.15-.16	bleibt frei		---			•

Modul	Inhalt		Stand	gültig für		
				EIU	EVU	
7.0000.17	Gestörte Verständigung		B 5	+	+	•
7.0000.17.1	Zugleitung/Fahrdienstleitung nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt		B 5	+	+	•
7.0000.17.2	Völlig gestörte Verständigung		B 5	+	+	•
7.0000.17	.V002	Meldebuch für Zuglaufmeldungen	B 5	+	+	•
7.0000.18-.39	bleibt frei		---			•
7.0000.40	Unregelmäßigkeiten während der Fahrt des Zuges		B 5	+	+	•
7.0000.41-.43	bleibt frei		---			•
7.0000.44.1	Unzulässige Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal, oder am Ziel im Fahrweg, bis zu dem die Fahrerlaubnis galt.		B 5	+	+	•
7.0000.45-.46	bleibt frei		---			•
7.0000.47.1	Liegenbleiben eines Zuges		B 5	+	+	•
7.0000.47.2-.6	bleibt frei		---			•
7.0000.47.7	Stehenlassen eines Zugteils / Weiterfahrt eines Zugteiles		B 5	+	+	•
7.0000.47.8-.9	bleibt frei		---			•
7.0000.47.10	Zug zurücksetzen		B 5	+	+	•
7.0000.48	Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Infrastruktur		B 5	+	+	•
7.0000.48.1	bleibt frei		---			•
7.0000.48.2	Störungen an technisch gesicherten BÜ		B 5	+	+	•
7.0000.48.3-.5	bleibt frei		---			•
7.0000.48.6	Störungen an Signalanlagen bzw. technischen Einrichtungen		B 5	+	+	•
7.0000.48.7	Störung an der Zugbeeinflussung der technischen Einrichtung		B 5	+	+	•

Modul	Inhalt		Stand	gültig für			
				EIU	EVU		
7.0000.48.8	Störungen an Streckeneinrichtungen		B 5	+	+	•	
7.0000.48.9	Störungen am Oberbau		B 5	+	+	•	
7.0000.48.10	Störungen an der Fahrleitungsanlage		B 5	+	+	•	
7.0000	.A001	Störungsmanagement Infrastrukturanlagen	B 5	+	+	•	
7.0000	.V001	Meldung Zugverspätung und besondere Vorkommnisse	B 5	+	+	•	
7.0000	.V009	Maßnahmen bei Schienenbrüchen	B 5	+	+	•	
8.0000	Notfallmanagement		B 5	+	+	•	
9.0000	Zugleitung und Fahrdienstleitung		B 2	+			
9.0000.1	Prüfung der Fernmeldeanlagen		B 2	+			
9.0000.1	.A161	Erreichbarkeit von Zugfolgestellen / Zuglaufmeldestellen	B 5	+		•	
	.A163	Prüfung Funkausleuchtung	B 2	+			
	.V005	Fernsprechbuch	B 4	+			
9.0000.6	Regeln für ESTW-Fahrdienstleiter		B 5	+		•	
Streckenspezifische Module:							•
2.Str-Nr.	Streckenbuch		B 5	+	+	•	
2.Str-Nr.-A001	Kommunikationskonzept		B 5	+	+	•	
2.Str-Nr.-A101	Darstellung der Zugleitstrecke (wenn ZLB)		B 5	+	+	•	
2.Str-Nr.-A102	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)		B 5	+	+	•	
2.Str-Nr.-A103	Abstellen und Aufenthalt von Fahrzeugen		B 5	+	+	•	
3.Str-Nr.	Bahnhofsbuch		B 5	+	+	•	
4.Str-Nr.-A001	Bremstafel		B 5	+	+	•	
5.Str-Nr.4	Nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge		B 5	+	+	•	

Modul	Inhalt	Stand	gültig für		
			EIU	EVU	
5.Str-Nr.5	örtliche Besonderheiten an technisch gesicherten BÜ	B 5	+	+	•
7.Str-Nr.-A202	Sicherung von technisch gesicherten BÜ bei Ausfall	B 5	+	+	•
8. Str-Nr.-A001	Unfallmeldetafel I	B 5	+	+	•
9. Str-Nr.-A281	Unfallmeldetafel II	B 5	+	+	•
10.4871.xxx	Regeln für den elektrischen Betrieb (Schönbuchbahn) Spezifizierung der Untermodule im Deckblatt zur Strecke 4871.	B 5	+	+	•

Alle Betriebspersonale (der WEG und der Zugangsberechtigten) müssen die für sie jeweils relevanten Teile der SbV kennen.

1.0001.05

Streckennummern

Die SbV bezieht sich bei den Strecken auf die in der Bundesrepublik genutzten vierstelligen VzG- Streckennummern, welche bei den Aufsichtsbehörden, in allgemeinen Publikationen und bei der Deutschen Bahn AG genutzt werden.

1.0001.06

Bezug zu Vorschriften

Die Module beziehen sich auf das bei der WEG in Kraft gesetzte Regelwerk. Die Systematik greift die gesetzliche/ untergesetzliche Hierarchie auf. So finden Sie in den Modulen 2.0000- 5.0000 Regelungen

- zur EBO i.V.m. AEG unter der Endziffer 1,
- zur ESO unter der Endziffer 2,
- zum Arbeitsschutz unter der Endziffer 3,
- zur FV- NE unter der Endziffer 4,
- zum DB- Regelwerk unter der Endziffer 5
- zur SIG- VB- NE unter der Endziffer 6.
- unter Endziffer 7 finden Sie Pläne und
- unter Endziffer 8 Querverweise zum Notfallmanagement.
- Modul 7.0000 stellt mit seinen Kapitelnummern Bezüge zur FV- NE her.

1.0001.07 Weitere allgemeine Weisungen für Mitarbeiter im Betriebsdienst

Jeder Mitarbeiter im Betriebsdienst hat Abweichungen zwischen der SbV und den örtlichen Verhältnissen seinem Vorgesetzten zu melden. Der Vorgesetzte meldet den Sachverhalt nach eigener Einschätzung an die Email

weg.infrastrukturzugang@transdev.de.

1.0001.07.1 Bemerkungen zu EBO § 48 (6)

„Die Betriebsbeamten müssen die besonderen Eigenschaften haben, die ihr Dienst erfordert“.

Hierzu zählt Disziplin im Eisenbahn- Betriebsdienst. Sie ist die Fähigkeit und der Wille, Eisenbahnfahrzeuge sicher innerhalb aller betrieblichen, organisatorischen und gesetzlichen Grenzen zu bewegen.

Nur das Verhalten in einem Notfall kann eine Ausnahme darstellen.

Verfolgen Sie diese Disziplin!

Bleiben Sie in jeder Situation aufmerksam!

Eine sichere Betriebslage kann eingeschränkt sein wenn

- Informationen voneinander abweichen oder keinen Sinn machen;
- Sie das Gefühl haben, die Dinge laufen an Ihnen vorbei oder Sie Dinge einfach geschehen lassen;
- Sie voreingenommen sind oder einem Tunnelblick verfallen sind;
- Sie sich Zeitdruck aussetzen;
- Sie übermüdet sind;
- keine oder uneindeutige oder unvollständige Kommunikation vorhanden ist;
- Regeln verletzt werden;
- Werte nicht eingehalten werden.

In einer solchen Lage sowie bei Notfällen verfolgen Sie bitte diese Grundsätze:

- Halten Sie inne!
- Beurteilen Sie die Situation!
- Führen Sie die vorgeschriebenen Handlungen aus!

- bleibt frei -

1.0002.01 Kommunikation

Für die betriebliche Kommunikation gibt es bei der WEG folgende Kommunikationsmedien:

1. Sprachkommunikation, Ebene 1

Funk, für betriebliche/ Fahrdienstliche Meldungen/ Notruf
Zugmeldeleitung für fahrdienstliche Meldungen, Notruf

2. Sprachkommunikation, Ebene 2

Öffentliches Telekom- Netz, bei Ausfällen der Ebene 1

Für nicht fahrdienstliche Gespräche.

Bei ordnungsgemäß arbeitenden Medien der Ebene 1 darf das öffentliche Netz nicht für betriebliche bzw. fahrdienstliche Meldungen genutzt werden (wegen fehlender Sprachaufzeichnung).

3. Fax

Zwischen Betriebsstellen Dritter und den Zugleitern können betriebliche Unterlagen über Fax versandt werden.

4. Email

Für die alternative Übertragung von betrieblichen Unterlagen. Die Übertragung ist zwischen der WEG und Dritten ausschließlich als Datei im pdf- Format gestattet.

1.0002.02 Rufzeichen und Rufnummern

Für den Ruf bzw. die Anwahl von Betriebsstellen sind die Seiten der Anlage 1.0002.A001 zu konsultieren.

1.0002.A001**1.0002.03 Bedienungsanweisung für Funkgeräte**

Beachten Sie hierzu die Bedienungsanweisung in der Anlage 2.0000.1.A001.

2.0000.1.A001

- bleibt frei

Rufnummern und Kontaktadressen für den Eisenbahnbetriebsdienst

Name/ Bezeichnung	Rufnummer		Fax	Email	Anschrift		
	Vorwahl/ Funkkanal	An- schluss			Straße, Hausnr.	PLZ	Ort
1. Geschäftsführende Stellen							
Württembergische Eisenbahn GmbH	+49 7151	30380-10	30380-19	info@weg-bahn.de	Seewiesen- straße, 19-23	71344	Waiblingen
Zweckverband Schönbuchbahn	+49 7031	6631887	66391887	g.springer@lrabb.de	Parkstraße 2	71034	Böblingen ●
Zweckverband Verkehrsverband Wieslauffalbahn	+49 7151	5011399	5011196	<a href="mailto:info@rems-murr-
kreis.de">info@rems-murr- kreis.de	Alter Postplatz 2	71332	Waiblingen
Schwäbische Waldbahn	+49 7182	800813	800880	stadt@welzheim.de	Kirchplatz 3	73642	Welzheim
Stadt Bad Wurzach	+49 7564	302145	3023145	<a href="mailto:info@bad-
wurzach.de">info@bad- wurzach.de	Mühltorstraße 3	88410	Bad Wurzach
2. Meldeleitungen							
Zentrale Zugleitung (ZZL), öffentlich Zlr Roßbergbahn Zlr Wieslauffalbahn Zlr Tälesbahn	+49 7151	30380 -61	30380 -64		Seewiesenstr. 19-23	71344	Waiblingen ●
Fdl Schönbuchbahn	+49 7151	30380 -62	30380 -64				●
Fdl Strohgängbahn	+49 7151	30380 -63	30380 -64				
Fdl Schönbuchbahn Notbedienplatz	+49 7031	20996 -62	20996 -64		Talstraße 19	71034	Böblingen ●
Fdl Strohgängbahn, Notbedienplatz	+49 711	758842 -23			Weilimdorfer- Str. 63	70825	Korntal ●
Betriebliche Meldungen, Zugmeldeleitung (Sprachspeicher) ↗				Rückfallebenen: Ebene 1: Zugfunk Ebene 2: öffentliches Netz			
Bündelfunk	Gruppenruf Funkkanal			Notruf			
Fdl Strohgängbahn	960	+49 7151 98126 13		9 0 0			●
Notbedienplatz	610			9 0 0			
Fdl Schönbuchbahn	970	+49 7151 98126 12		9 0 0			●
Notbedienplatz	706			9 0 0			●
Zlr Wieslauffalbahn	930	+49 7151 98126 11		9 0 0			●
Zlr Tälesbahn	950			9 0 0			●
Fdl Welzheim	nach besonderer Bekanntgabe						

Name/ Bezeichnung	Rufnummer		Fax	Email	Anschrift		
	Vorwahl/ Funkkanal	An- schluss			Straße, Hausnr.	PLZ	Ort
Unfallmeldestelle / Störungsstellen							
Zlr Waiblingen: Roßbergbahn, Wieslaufalbahn, Schönbuchbahn, Tälesbahn Strohäubahn	+49 7151	30380-61		Siehe Telefonverzeichnis der Zugleitung			
Annahme Störungen Sicherheitstechnik	+49 7151	30380-55					
3. Örtlich zuständige Fahrdienstleiter und Stellen der DB Netz AG							
Fdl Roßberg	+49 152	37572424					
Fdl Rems	+49 151	27402864					
Fdl Böblingen	+49 151 Funk Kanal 970	27402698					
Fdl Nürtingen	+49 151 Kanal 501	27402785	07022/ 9331232				
Fdl Korntal DB	+49 151 Kanal 601	27402757	83003435	TKO.gk-fdl@deutschebahn.com			
Zes Karlsruhe	+49 721	938 3367					
Zes KA Notruf	+49 721	938 4949					
4. Für den Bahnbetrieb zuständige Stellen der WEG / Oberleitungsanlage							
Betriebskoordinator Waiblingen	+49 7151	30380-54		info@weg-bahn.de			
Teamleitung ZZL	+49 7151	30380-53		info@weg-bahn.de			
Standortleitung Schönbuchbahn	+49 7157	5229-11	5229-20	info@weg-bahn.de			
Standortleitung Strohäubahn	+49 711	758842-12	758842-20				
Standortleitung Wieslautalbahn, Schwäbische Waldbahn	+49 7183	93801-11	93801-15				
Standortleitung Tälesbahn	+49 7025	843308-10	843308-23				
öBI Roßbergbahn	+49 7151	30380-54					
EBL Fachbereich Infrastruktur	+49 7151	30380-11					
AVG Karlsruhe Entstörung Fahrleitung	+49 721	61076225					

Regelwerke

1.0003 Regelwerke

Für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes gelten die nachstehenden Regelwerke in der jeweils gültigen Fassung.

In den Spalten EIU bzw. EVU ist durch ein „+“ angegeben, wenn das Regelwerk bei der WEG in Kraft ist.

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU

1.0003.01 Rechtsverordnungen

EBO	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung	+	+
ESO	Eisenbahn-Signalordnung	+	+

1.0003.02 Berufsgenossenschaftliches Regelwerk

DGUV V3	Elektrische Anlagen und Betriebsmittel	+	+	•
DGUV 73	Schienenbahnen (ex BGV D30)	+	+	•
DGUV 77	Arbeiten im Bereich von Gleisen (ex BGV D33)	+	+	•
DGUV 78	Arbeiten im Bereich von Gleisen mit Durchführungsanweisungen vom August 1999	+	+	•

1.0003.03 VDV- Regelwerk

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU
FV- NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen	+	+
BUVO- NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	+	+
SIG- VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	+	+
SIG-RMI	Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen	+	
Obri- NE	Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	+	
BÜV- NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen	+	
VDV- 714	Leitlinie für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit	+	
VDV- 754	Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Bahnbetrieb	+	
VDV- 755	Streckenkenntnis- Richtlinie		+
VDV- 7508	Arbeiten im Bereich von Gleisen nichtbundeseigener Eisenbahnen	+	

1.0003.04 DB- Regelwerk

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU
132.0118	Arbeiten im Gleisbereich	+	
301.xxxx	Signalbuch	+	+
408.1x/.2x/.48	Fahrdienstvorschrift (für die Anschlußbahnhöfe)	+	+
482.8601	Bahnübergangssicherungsanlagen, Einschaltung	+	+
482.8602	Bahnübergangssicherungsanlagen, Hilfseinschaltung	+	+
482.8603	Bahnübergangssicherungsanlagen, Rangierschalter	+	+
482.8604	Bahnübergangssicherungsanlagen, Unwirksamkeitstaste	+	+
Die nachfolgenden Module 482.00xx und 482.2xxx und 482.6xxx sind eingefrorene Regelwerke mit Stand 31.08.2018			
482.0009	Begriffe	+	
482.0021	Kommandofreigabeverfahren	+	
482.0022	Stellwerksbedienung; Allgemein; Flankenschutz	+	
482.0031	Bedienplatz; Grundregeln zum Umgang mit Maus und Tastatur	+	
482.0031A01	Bedienkommandos	+	
482.0032	Bedienplatz; Grafische Bedienoberfläche	+	
482.0032Z32	Bedienplatz; Grafische Bedienoberfläche; Thales; HIS	+	
482.0034	Sammelmelder	+	
482.0034A01	Übersicht der Sammelmelder	+	
482.0034Z32	Sammelmelder; Thales	+	
482.0110	Bedienplatz; Vergabe Bedienberechtigungen; Admin.	+	

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU
482.2001	Elektronisches Stellwerk; Allgemeines	+	
482.2009	Elektronisches Stellwerk; Begriffe	+	
482.2012	Elektronisches Stellwerk; Bedienerführung	+	
482.2012Z32	Elektronisches Stellwerk; Bedienerführung; Thales	+	
482.2013	Elektronisches Stellwerk; Bereichsübersicht und Lupe	+	
482.2013Z32	Elektronisches Stellwerk; Bereichsübersicht und Lupe; Thales	+	
482.2014	Elektronisches Stellwerk; Bildschirmprüfung	+	
482.2014Z32	Elektronisches Stellwerk; Bildschirmprüfung; Thales	+	
482.2015	Elektronisches Stellwerk; Kommunikationsanzeige	+	
482.2015Z32	Elektronisches Stellwerk; Kommunikationsanzeige; Thales	+	
482.2016	Elektronisches Stellwerk; Dokumentation	+	
482.2016Z32	Elektronisches Stellwerk; Dokumentation; Thales	+	
482.2017	Elektronisches Stellwerk; Oberleitungsschaltgruppen	+	
482.2022	Elektronisches Stellwerk; BEFA	+	
482.2022Z32	Elektronisches Stellwerk; BEFA; Thales	+	
482.2031	Elektronisches Stellwerk; Tastaturbedienung	+	
482.2111	Elektronisches Stellwerk; Gleisabschnitte	+	
482.2112	Elektronisches Stellwerk; Weichen, Gleissperren und Kreuzungen	+	
482.2113	Elektronisches Stellwerk; Schlüsselsperren	+	
482.2114	Elektronisches Stellwerk; Signale	+	
482.2115	Elektronisches Stellwerk; Selbststellbetrieb	+	
482.2121	Elektronisches Stellwerk, Rangierstraße	+	

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU
482.2122	Elektronisches Stellwerk; Zugstraße	+	
482.2122Z32	Elektronisches Stellwerk; Zugstraße; Thales	+	
482.2123	Elektronisches Stellwerk; Merkhinweise und Sperren	+	
482.2123Z32	Elektronisches Stellwerk; Merkhinweise und Sperren, Thales	+	
482.2124	Elektronisches Stellwerk; Fahrstraßenprüfung und -überwachung	+	
482.2124Z32	Störungstexte der Fahrstraßenprüfung und -überwachung; Thales	+	
482.2141	Elektronisches Stellwerk; Energieversorgung	+	
482.2221	Elektronisches Stellwerk; Fahrstraßenanpassung; Allgemein	+	
482.2222	Elektronisches Stellwerk; Fahrstraßenanpassung; Rangierstraßen	+	
482.2223	Elektronisches Stellwerk; Fahrstraßenanpassung; Zugstraßen	+	
482.4150	Ausweichanschlussstelle auf Strecken mit Zentralblock im ESTW	+	
482.6001	Bahnübergangssicherungsanlagen; Allgemeines	+	
482.6001A01	Bauformen	+	
482.6001A02	Technische Kurzbezeichnungen	+	
482.6009	Bahnübergangssicherungsanlagen; Begriffe	+	
482.6301	Bahnübergangssicherungsanlagen; im ESTW; Allgemeines	+	
482.6311	Bahnübergangssicherungsanlagen; im ESTW; signalgesteuert; Bedienung	+	
482.6312	Bahnübergangssicherungsanlagen; im ESTW; signalgesteuert; Unregelmäßigkeiten	+	

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU
482.6333	Bahnübergangssicherungsanlagen; im ESTW; Kombination der Steuerungs- und Überwachungsarten	+	
482.9014	Selbsttätiger Streckenblock im Elektronischen Stellwerk	+	
482.9122	Zuglenkung ZL L2000	+	

1.0003.91 Zusätzliche Bestimmungen in der SbV

Die **Sammlung betrieblicher Vorschriften** (SbV) enthält zusätzliche Bestimmungen des EBL zu den vorstehend aufgeführten Regelwerken.

Die Reihenfolge sind innerhalb der SbV analog der Gliederung der vorgenannten Regelwerke geordnet.

Die in voller Breite einer Seite gedruckten Regelungen gelten für
alle Betriebsfälle,

bei Strecken, die im Zugmelde-/ Zugleitbetrieb betrieben werden gelten die auf der linken Seite gemachten Angaben dann, wenn der Zugleitbetrieb bzw. Zugmeldebetrieb angeordnet ist.

die auf der rechten Seite für den Betrieb nach FV- NE § 12 (1).

Ob Zugmeldungen/ Zuglaufmeldungen gegeben werden müssen, wird durch die Fahrplanunterlagen angeordnet.

1.0003.92 Jährliche Überprüfung der SbV

öBI bzw. Betriebskoordinator prüfen jährlich im **September**, ob Änderungen oder Ergänzungen der SbV erforderlich sind und schlägen diese dem EBL vor. Berichtigungen werden vom EBL mit Berichtigungsblatt bekannt gegeben oder eine Neuherausgabe veranlasst.

Vorzuhaltende Regelwerke

Für den Betriebsdienst gelten folgende Verordnungen und Vorschriften, Richtlinien und Dienstanweisungen in der jeweils gültigen Fassung, diese sind entsprechend nachfolgender Tabelle vorzuhalten.

D= auf der Dienststelle

p= persönlich zuzuteilen

m= persönlich mitzuführen

(+)= durch EVU individuell zu regeln

Kürzel	Regelwerk	D	p	m	
EBO	Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung	+			
ESO	Eisenbahn- Signalordnung	+			
Ril 301	Signalbuch		(+)	(+)	
DGUV 3	Elektrische Anlagen und Betriebsmittel		+		•
DGUV 73	Schienenbahnen	+			•
DGUV 77	Arbeiten im Bereich von Gleisen		+		•
DGUV 78	Arbeiten im Bereich von Gleisen mit Durchführungsanweisungen vom August 1999	+			•
FV- NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen		(+)	(+)	
BUVO- NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	+			
SbV (WEG)	Sammlung betrieblicher Vorschriften			+	
SIG- VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	+			
SIG-RMI	Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen	+			
Obri- NE	Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	+			
BÜV- NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen	+			
482.xxxx	Signalanlagen bedienen	+	(+)		

Kürzel	Regelwerk	D	p	m
VDV- 714	Leitlinie für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit	+		
VDV- 754	Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Bahnbetrieb	+		
VDV- 755	Streckenkenntnis- Richtlinie	+		
VDV- 7508	Arbeiten im Bereich von Gleisen nichtbundeseigener Eisenbahnen	+		
VDV- 7509	Aufzeichnungen für Eisenbahnen nach § 4 Abs. 4 Satz 2 AEG	+		

1. Die Betriebliche Anordnung wird von Führungskräften im Betriebsdienst fallweise herausgegeben.
Sie ist Anweisung und Information zu Prozessen, Änderungen und Drucksachen im Eisenbahnbetriebsdienst.
2. Die Betriebliche Anordnung wird fortlaufend nach folgendem Schema nummeriert und abgelegt:
Anordnungen des EBL: EBL (EIU) abcd jjjj/nr bzw. EBL (EVU) abcd jjjj/nr
Anordnungen des EBL ohne Streckennummer gelten für alle Strecken
Anordnungen des Betriebskoordinators (BK): BK abcd jjjj/nr,
wobei für „abcd“ die VzG- Streckennummer einzusetzen ist.
3. Die Betriebliche Anordnung ist dem Nutzerkreis in geeigneter Weise vor dem Datum des Inkrafttretens zugänglich zu machen/ zu übermitteln.
Sie ist vom Nutzerkreis durch Unterschrift zu quittieren.
Das EVU bestätigt den Erhalt und stellt die Weiterleitung im eigenen Bereich sicher.
4. Anordnungen des BK sind den EBL zur Kenntnis zu geben.

Muster:

<p>BETRIEBLICHE ANORDNUNG</p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 5px 0;"/> <p style="text-align: center; font-size: small;">Betriebsteil (VzG-Strecke)</p> <p>Verfasser:</p> <p>Diese Anordnung richtet sich an: zur Information an:</p> <p>Betreff:</p> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">[Unterthema; (Beschreibung/ Regelung)]</p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 5px 0;"/> <p style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small;"> Inkrafttreten: außer Kraft ab: </p> <p>Anlagen:</p> <p style="margin-top: 20px;">Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH Leiter</p> <p style="margin-top: 20px;">Gez.</p>	<p>VzGNr/20jj/Nr</p> <p>WEG <small>Württembergische Eisenbahn</small> <small>Wir sind transdev</small></p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 5px 0;"/> <p style="text-align: center; font-size: small;">Ort, Datum</p> <p>Funktion:</p>
---	---

zu BETRIEBLICHE ANORDNUNG VzGNr/20jj/Nr



Die betriebliche Anordnung habe ich zur Kenntnis genommen und wende deren Regelungen an:

Name	Name

2.0000.00 Allgemeines

Dieses Modul gibt allgemeine Regeln vor, die im Betriebsdienst auf den von der WEG betriebenen Strecken anzuwenden sind.

2.0000.01 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)**zu § 7 Gleisneigung**

Angaben zu den Neigungsverhältnissen sind in Anhängen zu den Streckenbüchern aufgeführt.

zu § 8 Belastbarkeit des Oberbaues und der Bauwerke

Die Angaben hierzu sind in den Streckenbüchern angegeben.

**zu § 15 (2) Technische Einrichtungen
Nr. 2**

Für alle technisch unterstützten Systeme (TuZ) gilt, dass sie eine zweite Sicherungsebene zum Zugleitbetrieb darstellen. •

Die Dokumentation im Meldebuch des Zugleiters ist die verantwortliche Ebene zur Auswertung des Betriebsablaufes.

Die Strecken 4871 Schönbuchbahn und 9486 Strohgäubahn (Kornthal – Heimerdingen) sind mit elektronischen Stellwerken (ESTW) vollwertig ausgerüstet. •
•
•

2.0000.02 Regeln zum Signalbuch SB [Eisenbahn- Signalordnung] •

zu 301.0002 An Kennlicht zeigenden Deckungssignalen auf im Zugleitbetrieb betriebenen Strecken darf vorbeigefahren werden,
Abschn. 2 (2)

wenn eine Fahrerlaubnis zu einem dahinter liegenden Fahrwegziel vorliegt.	wenn der Triebfahrzeugführer des Zuges im Besitze des Nachweises der Räumung ist.	•
---	---	---

Bei Vorbeifahrt am Kennlicht sind alle weiteren angewiesenen betrieblichen und technischen Handlungen gemäß SbV, Fahrplan und Befehl zu tätigen.

zu 301.0002 Signale, welche abweichend von der Regelaufstellung stehen, sind im Streckenbuch aufgeführt.
Abschn. 2 (3)

zu 301.0002 Anschließender Weichenbereich
Abschn. 5

Als Weichenbereich gilt auf allen Betriebsstellen der Strecken mit Zugleitbetrieb jeweils der gesamte Bahnhof. Sofern die Geschwindigkeit im Weichenbereich wechselt, ist dieses im Bahnhof entsprechend durch Signale Zs 3v/ Zs 3 signalisiert. •
•

Auf Strecken mit ESTW wird das Ende des Weichenbereichs durch ein ¥ im Buchfahrplan mit km-Angabe gekennzeichnet sein.



zu 301.0002 Die Regelungen zur Vorbeifahrt am „Halt“ zeigenden oder gestörten Lichthauptsignal gelten auch

für eine gestörte

im Betrieb nach FV-NE § 12 (1)
nicht vorhandene

Verbindung zum Zugleiter.

Die Weiterfahrt auf Sicht erstreckt sich auf das einmalige Durchfahren des anschließenden Zugfolgeabschnittes hinter dem Halt zeigenden oder gestörten Lichthauptsignals nach Eintritt der Störung.

Nach Feststellen des freien Zugfolgeabschnittes durch den Zf des einzigen Zuges darf mit Geschwindigkeit nach Buchfahrplan gefahren werden, sofern der Zf im Besitze des Nachweises der Räumung ist.

zu 301.0101 Hauptsignale:

Abschn. 1 (3)

Hauptsignale werden bei der WEG im Zugleitbetrieb - auch an Bahnhofsgrenzen - als Deckungssignale verwendet. Sie werden durch eine Ne 2- Tafel mit ständig wirksamen PZB-Magnet 1000 Hz angekündigt. Die Rückfallweichen sind mit Deckungssignalen ausgerüstet, die entweder Hp 0 oder (bei in Grundstellung anliegenden Weichenzungen sowie verschlossener Weiche) Kennlicht zeigen.

zu 301.0101

Abschn. 1 (6)

Die Signalisierung der Strecke erfolgt im Bereich der WEG ausschließlich mit Lichtsignalen, welche Begriffe des Ks- Signalsystems zeigen.

zu 301.0501

Abschn. 1 (1)

Vorübergehende Langsamfahrstellen sind durch Anfangs- und Endscheiben (Signale Lf 2 und Lf 3) zu kennzeichnen.

zu 301.0501

Abschn. 1 (2)

Der EBL bzw. der Betriebskoordinator des Fachbereichs Infrastruktur beauftragt einen qualifizierten Mitarbeiter im Betriebsdienst bzw. Dritte zum Aufstellen von Langsamfahrsignalen (Lf 1 bis Lf 3) gemäß einer hierfür anzufertigenden Skizze.

- zu 301.0501** Anfangs- (Lf 2) und Endscheiben (Lf 3) werden aufgestellt, sie müssen rückstrahlend ausgeführt sein.
Abschn. 4 (5)
Abschn. 5 (6)
- zu 301.0601** Die Nachtzeichen werden in der Regel nicht verwendet. Neue Zeichen werden rückstrahlend ausgeführt.
Abschn. 4 (4-6)
Abschn. 4 (9)
- zu 301.1401** Die Trapeztafel steht an Bahnhofs- und Betriebsstellen der freien Strecke, wo zwei Zugfolgeabschnitte aneinandergrenzen. Die Trapeztafel ist reflektierend oder beleuchtet.
Abschn. 1 (4)
- Abschn. 2 (6) Die Vorsignaltafel ist mit einem ständig wirksamen PZB- 1000 Hz- Magnet ausgerüstet, wenn ein Hauptsignalbegriff erwartet werden kann.

zu 301.9001 Orientierungszeichen

Bei der WEG kommen die nachfolgenden, nicht im Signalebuch aufgeführten Orientierungszeichen zur Anwendung:

zu 301.9001 Zusatztafel „D“
und

zu 301.0501 Gilt für an der folgenden Betriebsstelle durchfahrende Züge.

Abschn. 8 (1)
Abschn. 9 (1)

Eine gelbe, quadratische Tafel mit schwarzem Rand und mittig angeordnetem „D“.

Diese Zusatztafel kann oberhalb von Lf 6 bzw. Lf 7 angeordnet sein, wenn an dem folgenden Haltepunkt durchgefahren werden kann die Einschaltstrecke des folgenden Bahnübergangs jedoch einen Halt vorsieht.



Orientierungszeichen „PZB“ zur Kennzeichnung des Standortes eines zeitweise wirksamen 2000 Hz- Magneten.

Eine weiße Tafel mit schwarzem Rand und Aufschrift „PZB“.

Das Orientierungszeichen steht

- allein oder
- in Verbindung mit einer Ne 1- Tafel oder
- in Verbindung mit einer Ne 5- Tafel.



In Verbindung mit einer Ne 5- Tafel müssen alle Züge in Höhe derselben halten.

Bei alleinstehenden PZB- Tafeln darf ein über der Tafel angeordnetes Kennlicht die zeitweise betriebliche Abschaltung des Magneten anzeigen.

Orientierungszeichen „2000 Hz“ zur Kennzeichnung eines 2000 Hz- Magneten am Signal Bü 0.

Eine weiße Tafel mit schwarzem Rand und Aufschrift „2000 Hz“.



2.0000.03

Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ DGUV- Vorschrift 77 / 78

zu § 3 (1)

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle ist wie folgt festgelegt:

Für die Anordnung von Sicherungsmaßnahmen:

Betriebskoordinator Fb Infrastruktur.

Für die Überwachung der Durchführung von Sicherungsmaßnahmen durch die öBl können weitere Stellen im Streckenbuch angegeben sein.

Die Anzeige von geplanten Arbeiten ist rechtzeitig, wenn

- Arbeiten nach Sicherheitsplan (Ril 132.0118) spätestens bis zum Dienstag* der Vorwoche betreffender Arbeiten beantragt werden,
- Arbeiten, für die eine Betriebs- und Bauanweisung notwendig ist, drei Wochen vor dem ersten Arbeitstag beantragt* werden.

* gegenüber der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS), welche Anordnungen trifft.

1.0002.A001 (4)

zu § 5 (1)

Organisatorische Maßnahmen, technische Einrichtungen wie Sicherungsposten werden angeordnet

132.0118V2

- immer durch einen Sicherheitsplan nach Ril 132.0118 der DB AG (vgl. Modul 6.0000);
- bei Arbeiten, die das Profil oder die Verfügbarkeit des Fahrweges und dessen Sicherungstechnischen Einrichtungen einschränken zusätzlich durch eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta, Modul 6.0000).

6.0000

Eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) wird durch den Fachbereich Infrastruktur erstellt.

6.0000.V101
6.0000.V102

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle ist für die Überwachung der Einhaltung der

- im Sicherheitsplan bzw.
- in der Beta geregelt

Anweisungen und Prozesse zuständig.

2.0000.04 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE**zum 1. Abschnitt der FV-NE;
Allgemeines:****zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb**

Der Bahnbetrieb auf benachbarten Bahnhöfen der DB Netz AG wird nach der Richtlinie 408 der DB AG durchgeführt.

zu § 1 (3) Schriftliche Bekanntgaben

Bestimmungen mit vorübergehender Bedeutung können insbesondere mit den Vordrucken

- „La“, **4.0000.V001**
- „Betriebliche Anordnung“, **1.0003.V001**
- „Merkblatt“, **9.0000.V101**
- „Betriebs- und Bauanweisung“ sowie **6.0000.V101**
- im Arbeits- und Störungsbuch (vgl. Sig- VB- NE) **6.0000.V102**

dokumentiert werden.

zu § 2 (3) Leitung und Überwachung

Für jede Bahn ist ein örtlicher Betriebsleiter/ -vertreter zur Unterstützung des Eisenbahnbetriebsleiters eingesetzt.

Dessen Erreichbarkeit ist im Telefonverzeichnis ersichtlich. **1.0002.A001**

zu § 2 (4) Befähigung

Alle Betriebsbediensteten müssen mindestens nach der VDV-Schrift 714 tauglich, und entsprechend den Anforderungen ausgebildet und geprüft sein. ●

zu § 2 (8) Dienstplan

Für die Erstellung der Dienstpläne ist der Vorgesetzte der Mitarbeiter im Betriebsdienst verantwortlich.

zu § 2a (1) Verhalten bei Gefahr

Bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal ODER

wenn ein Zug bei der Vorbeifahrt an einer

- Trapeztafel,
- H- Tafel,
- Ra 10- Tafel oder
- besonders gekennzeichneten Stelle (Orientierungszeichen PZB)

eine Zwangsbremmung erhält, ist der Zugleiter über Notruf (ohne Nothaltauftrag), zu unterrichten. **7.0000.48.6**

- zu § 2a (3)** Unregelmäßigkeiten •
- Die zuständige Stelle für Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen ist der für die Strecke zuständige Fahrdienstleiter bzw. die für die Strecke zuständige Zugleitstelle. •
- Soll der Fahrdienstleiter/ Zugleiter dispositiv wegen Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen tätig werden, muss das Benehmen mit dem jeweiligen EVU zuvor hergestellt sein. •
- Im Betriebsverfahren nach § 12 (1) ist bei zugleich nicht besetzter Zugleitung die Rufnummer der Zugleitstelle auf das Bereitschaftstelefon des Zugleiters durchgeschaltet.
- zu § 3 (11)** Zugschlussstelle
- Die Zugschlussstelle ist
- bei Bahnhöfen mit einem Hauptgleis bzw. Betriebsstellen der freien Strecke das Hauptsignal / Signal Ra 10 der Gegenrichtung,
 - bei Bahnhöfen mit zwei Hauptgleisen das Grenzzeichen der Einfahrweiche, an der die Hauptgleise einmünden.
- zu § 3 (14)** Einteilung der Zugleitstrecke
- Die Einteilung der Zugleitstrecken sind aus den Anlagen 2.xxx.A101 ersichtlich. **2.xxxx.A101**
- zu § 3 (16)** Zugsicherungssysteme •
- Es sind Zugsicherungssysteme mit Nutzung der PZB auf allen Strecken vorhanden. Näheres hierzu in den streckenbezogenen Modulen. •
- zu § 3 (21)** Nebenfahrzeuge •
- Nebenfahrzeuge dürfen nicht in Züge oder Rangierfahrten eingestellt werden, wenn dies nicht ausdrücklich am Nebenfahrzeug angeschrieben und damit zugelassen ist.
- zu § 5 (2)** Arten der Fahrpläne
- An Fahrplänen werden ausgegeben:
(Verwendete Abkürzungen, die nicht in der FV-NE enthalten sind, werden in den jeweiligen Fahrplänen erläutert.)
- a) Dienstfahrpläne:
Bild-, Buch- und Sonderzugfahrpläne.
Bildfahrpläne sind vorzusehen für die Zugleitung, den Übergangsbahnhof, Signal- und Bahnmeister, Signaltechniker, Betriebswerkstatt.
Die Verteilung der Fahrpläne obliegt dem Besteller.
- b) Aushangfahrpläne für den Reisezugverkehr.

zu § 5 (3)	<u>Buchfahrpläne</u> Buchfahrplan und Fahrplananordnungen sind entsprechend 2.xxxx.V001 der SbV aufzustellen. Buchfahrplanseiten der DB Netz AG für Regelzüge der WEG dürfen in den Buchfahrplan der WEG eingearbeitet werden. Die Entfernungen der Betriebsstellen untereinander sind aus 2.xxxx.A102 (VzG) ermittelbar.	2.0000.V001 2.xxxx.A102
	zum 2. Abschnitt der FV-NE; Fahrdienst auf den Betriebsstellen:	
zu § 8 (2)	<u>Verständigungsformen</u> Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen werden in der Regel über Zugfunk gem. 2.0000.1.A001 der SbV abgegeben. Bei Ausfall des Zugfunks auf den Strecken 4751, 4871, 9465, 9486 muss jede betriebliche Meldung über den Telefonanschluss der Zugmeldeleitung der Zug- / Fahrdienstleitungen erfolgen (Aufzeichnung der Gespräche).	2.0000.1.A001 • • •
zu § 8 (3)	<u>Eindeutige Verständigung</u> Die Richtigkeit der Wiederholung ist durch das Wort „richtig“ zu bestätigen.	
zu § 9 (1)	<u>Ausfertigung von Befehlen</u> In den Befehlen dürfen die Gattungskürzel bei den Zugnummern weggelassen werden. Die Namen der Betriebsstellen dürfen nicht abgekürzt werden. Jeder Tf muss einen Befehlsblock auf dem besetzten Führerstand in Reichweite mit sich führen. Das Ablaufschema des DB Regelwerks 408 zum Diktieren eines Befehls ist anzuwenden.	FV-NE Anl. 10 2.0000.1.A002 • (408.2411A01) •
zu § 9 (2)	<u>Aushändigung, Rückgabe von schriftlichen Befehlen</u> Abgearbeitete Befehle werden durch den Tf ausgekreuzt und sind nicht aufbewahrungspflichtig. Der Zug-/ Fahrdienstleiter legt die ausgegebenen Befehle ab.	 •
zu § 10 (1)	<u>Regelung der Zugfolge</u> Die Zuglaufmeldungen werden in allen Dienstfahrplänen vorgeschrieben.	

zu § 10 (3) c) Abmelden

Regeln hierzu sind in den jeweiligen Kapiteln für eine Strecke beschreiben.

zu § 10 (4) Fahranfragen

Fahranfragen über Funk sind grundsätzlich von dem bei der folgenden Fahrt besetzten Führerstand aus zu stellen.

Fahrerlaubnis/ Zugkreuzungen:

Im Betriebsverfahren nach § 12 (4), sofern im Bildfahrplan gekennzeichnet, erteilt der Zugleiter mit dem Wortlaut „Zug (Nummer) darf (Uhrzeit) bis (Betriebsstelle) fahren, bei der Rückfahrt Kreuzung mit Zug (Nummer) in (Bahnhof)“.

Bei Zügen, die an der Trapeztafel halten müssen, erteilt der Zugleiter die Fahrerlaubnis mit Befehl 21.

zu § 10 (5) Ankunftsmeldung

Die Ankunftsmeldung muss unmittelbar nach der Ankunft abgegeben werden.

Kann bei langen Zügen, insbesondere bei Güter- und Sonderzügen die Zugschlussstelle nicht geräumt werden, so ist die Ankunftsmeldung mit dem Zusatz zu ergänzen:

„... *Zugschlussstelle nicht geräumt*“. Nachfolgende Züge dürfen in diesem Fall nur bis zur zurückliegenden Zuglaufstelle folgen, wenn die Betriebsstelle, in dem der lange Zug angekommen ist, nicht über Signale Ra 10 verfügt.

vgl. Module ●
3.xxxx ●

zu § 10 (8)

Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus

Der anbietende Fahrdienstleiter übermittelt dem Triebfahrzeugführer die Fahrerlaubnis durch die Fahrtstellung des Ausfahrsignals bzw. im Störfall durch Befehl.

•

Die Fahrerlaubnis gilt bis zur nächsten Zuglaufstelle, sofern im Störfalle keine Einschränkungen vorzunehmen sind.

•

zu § 11 (1)

Bei Ausfall des Sprachspeichers weist der Tf/Zf die Meldung in seinem Meldebuch, nach Aufforderung durch den Zugleiter, nach.

•

•

•

zu § 12 (1)

Verzicht auf das Zugleitverfahren

Wenn nur eine Zugeinheit auf der Strecke verkehrt, darf das Zugmeldeverfahren zum Nachbar-Fdl bzw. das Zugleitverfahren durch den Zugleiter aufgehoben werden.

Die Unfallmeldestelle ist in der Regel während der Betriebszeiten einer Strecke besetzt.

•

•

•

•

Rufumleitungen können im Rahmen einer Betra gesondert geregelt sein.

•

•

•

Aufgaben des Zugleiters:

Beginn und Ende des Zugleitbetriebs sind im Meldebuch des Zugleiters zu vermerken und dem Triebfahrzeugführer mitzuteilen.

•

Dokumentation:

Bei Aufhebung des Zugleitbetriebs zieht der Zugleiter einen roten „Belegstrich“ über die gesamte Zugleitstrecke.

Die Einführung des Zugleitbetriebs erfolgt durch Abfrage des Belegungszustandes der Zugfolgeabschnitte und Betriebsstellen über Zugleitfunk und entsprechende Einzeichnung (Wellenlinie/ roter Pfeil) im Meldebuch.

Wenn keine Zuglaufmeldungen geben werden, weisen Sie als Triebfahrzeugführer die Ankunfts- und Abfahrzeiten bei Verspätungen von mehr als 2 Minuten im Formblatt „Meldung über Zugverspätungen und besondere Vorkommnisse“ nach.

•
7.0000.17.V002

Bei Betriebsbeginn überzeugt sich der Zf im „Nachweis der Räumung“ nach 2.0000.V003 der SbV davon, ob der vor seinem Zug verkehrte Zug die Strecke geräumt hat bzw. der technisch Berechtigte die Strecke frei bzw. befahrbar gemeldet hat.

2.0000.V003

Nach Betriebsschluss hat der Tf des letzten Zuges das Aufheben des Zugleitbetriebes und die Räumung der Strecke im neben genannten Vordruck zu bestätigen.

2.0000.V003

Der Zf des Zuges, der aus dem Bereich der Nachbarinfrastruktur in die Strecke der WEG einfährt, erhält die Erlaubnis zur Streckenbelegung durch den Nachweis der Räumung.

Der Übergabeort des Nachweises der Räumung ist in der Fplo bzw. im Buchfahrplan vorzuschreiben.

Der Zf trägt seine Abstellmeldung im Nachweis nach 2000.V003 ein.

Fahrten aus dem Bereich der DB AG in den Bereich der WEG außerhalb der Besetzungszeit des Zlr sind nur zulässig, wenn eine gültiger Fahrplan der WEG vorliegt.

Erfordert der Übergang einer Fahrt aus dem Bereich der WEG in den Bereich der DB AG eine vorherige Zustimmung des Fdl der DB AG oder ist eine Abmeldung der Züge erforderlich, so ist dieses im Buchfahrplan vorgeschrieben.

Im Buchfahrplan ist in Spalte 7, 8 und 10 die Aufhebung des Zugleitverfahrens durch Markierungen mit der Kennzeichnung „§ 12(1)“ angegeben.

zu § 12 (3) Fahren im Sichtabstand

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

FV-NE Anl. 12

zu § 12 (4) Abweichungen vom Zugleitverfahren:
Verzicht auf Zuglaufmeldungen

Sind Zugsicherungssysteme vorhanden, darf nach Vorgabe in den Dienstfahrplänen auf einem Streckenabschnitt beim Verkehren eines einzigen Zuges auf derselben auf Zuglaufmeldungen verzichtet werden.

Auf diesem Streckenabschnitt dürfen sich nur Betriebsstellen mit einem einzigen Hauptgleis befinden.

Die Streckenabschnitte, auf denen der Verzicht von Zuglaufmeldungen erlaubt ist, sind

in 2000.A101 ersichtlich: Kennzeichnung: <-- §12(4)--> .

2.xxxx.A101

Im Buchfahrplan ist in Spalte 10 der Verzicht auf Zuglaufmeldungen durch Markierungen mit der Kennzeichnung „§ 12 (4)“ angegeben.

Bei der Erteilung der Fahrerlaubnis beachten Sie die Regelung zu § 10 (4).

zu § 13 (3)

Zugverspätungen

Alle Verspätungen von mehr als 2 Minuten bei Reisezügen sind mit Angabe des Grundes dem Zugleiter über Funk zu melden.

Bei Betrieb nach § 12 (1) FV-NE sind die Verspätungen im Vordruck „Meldung über Zugverspätungen und besondere Vorkommnisse“ nach 7.0000.17.V002 festzuhalten.

7.0000.17.V002

Der Zugleiter trägt diese Meldung im Meldebuch in Spalte 9 „Meldungen und Vermerke“ ein. Ferner erfasst der Zlr die Verspätungen in gesonderten Aufzeichnungen hierzu.

•

Verspätungen von mehr als 2 Minuten bei Reisezügen in Richtung des DB-Anschlussbahnhofes sind dem örtlich zuständigen Fdl vom Zugleiter | vom Triebfahrzeugführer zu melden.

•

zu § 14

Fahrwegprüfung

Vor Abgabe einer Abstellmeldung einer Bedienfahrt einer Awanst/ eines Nebengleises an den Zlr prüft der Rangierende, ob das Streckengleis/ die Hauptgleise frei von Fahrzeugen sind.

Der Fdl der DB Netz darf einer Fahrt in die WEG-Infrastruktur erst dann zustimmen, wenn der Triebfahrzeugführer des einzigen Zuges

•

- nach Ankunft im DB- Bf mittels Zugschlussmeldung oder

•

•

•

- Meldung des Inhaltes **2.0000.V003** ●
- gemäß Vordruck ●
- 2.0000.V003 die Stre- ●
- cke frei gemeldet hat. ●
- Züge/ Rangierfahrten, die ●
- durch den Fdl der DB Netz ●
- AG in ein WEG- Gleis ein- ●
- gelassen werden müssen, ●
- werden durch Fplo/ Bfpl ●
- bzw. Betra im Regelfall be- ●
- kanntgegeben. ●

Für die Bedienung von Stellwerken sind für Fahrdienstleiter weitere Regeln in Modul 9.0000.06 getroffen. ●

zu § 14 (1)

Umfang der Prüfung

Die richtige Lage der zu befahrenden handbedienten Weichen und Flankenschutzeinrichtungen wird geprüft, indem festgestellt wird, dass sich die Schlüssel der Handverschlüsse in Grundstellung bzw. am vorgeschriebenen Platz befinden. Der Zugführerschlüssel muss sich mindestens in Ver- ●

Rückfallweichen:

Rückfallweichen werden durch Zungenprüfer überwacht und sind in das Streckensicherungssystem eingebunden. Bei mündlicher oder per Befehl erlaubter Weiterfahrt am Hp 0 zeigenden Einfahrsignal / Deckungssignal eines mit Rück- ●

fallweichen ausgerüsteten Bahnhofs muß der Triebfahrzeug- fahrer die Rückfallweichen hinsichtlich ihrer Endlage durch Augenschein prüfen. ●

Die Bedienungsanweisung für Rückfallweichen nach Anlage 16 der FV-NE ist zu beachten. ●

FV- NE Anl. 16 ●

elektrisch ortsbediente Weichen (EOW):

FV- NE Anl. 16

Die Endlage elektrisch ortsbedienter Weichen wird durch Weichenlagemelder oder Wn- Signale angezeigt.

Es ist die Bedienungsanleitung für EOW zu beachten. ●

2.0000.6.A002 ●

zu § 14 (4)

Indirekte Fahrwegprüfung

9.0000.06

Die indirekte Fahrwegprüfung ist auf allen Bahnhöfen zugelassen.

zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise im Zugleitbetrieb

In Bahnhöfen, in denen Einfahrgleise regelmäßig besetzt werden dürfen, erfolgt die Kennzeichnung durch Vermerk der Abstellmeldung im Meldebuch des Zugleiters.

In Bahnhöfen, wo wegen einer Unregelmäßigkeit eine Abstellung im Einfahrgleis erfolgt, erfolgt die Kennzeichnung auf der Magnettafel des Zugleiters und im Meldebuch.

zu § 15 (1) Bedienung von Weichen, Gleissperren, Sperrsignalen
Beauftragte

Beauftragte sind

- das Zugpersonal im Rahmen der Dienstaussübung,
- das Instandhaltungspersonal im Rahmen der Arbeiten für den Streckenerhalt,
- Leitungspersonale im Rahmen der übertragenen Prüftätigkeiten sowie
- in der Betriebs- und Bauanweisung genannte Personen.

zu § 15 Bedienung von Weichen und Gleissperren, Sperrsignalen
Meldungen

Weichen und Gleissperren mit Grundstellung dürfen nur mit Vorwissen des Zugleiters / Fahrdienstleiters bedient werden. Hierzu beantragt der Beauftragte im Sinne § 15 (1) die Sperrung der betreffenden Betriebsstelle.

Nach Durchführung der Arbeiten meldet der Beauftragte die Grundstellung der Weichen und Gleissperren sowie den Zugführerschlüssel in dessen Verwahrung. Dieses ist Voraussetzung für den Zugleiter, die betriebliche Sperrung aufheben zu dürfen.

zu § 15 (2) Grundstellung

Herstellen der Grundstellung eines Bahnhofes;

Überzeugen Sie sich, dass die Weichen und Gleissperren von Fahrzeugen freigefahren sind.

Verschließen Sie die Elemente des Fahrweges gemäß der Folgeabhängigkeit untereinander und der Schlüsselabhängigkeit zu einer mechanischen Mehrfachsperre bzw.

elektrischen Schlüsselsperre.

Verschließen Sie den Weichenschlüssel in der elektrischen Schlüsselsperre und verschließen Sie deren Kasten mit dem zugehörigen Schlüssel.

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel, Zugführerschlüssel:

Zugführerschlüssel sind genummert und werden an berechnigte Mitarbeiter im Betriebsdienst ausgegeben.

Aufbewahrungsorte der Zugführerschlüssel sind in den Strecken- oder Bahnhofsbüchern genannt.

Die Ausgabe/ Einnahme ist durch den Entnehmenden bzw. Rücknehmenden im Schlüsselausgabebuch 2.0000.V004 zu dokumentieren.

2.0000.V004

Jeder Dienstschrift wird nach Bedarf ein Zugführerschlüssel zugeteilt. Sind die Zugführerschlüssel nicht vollständig vorhanden, ist sofort über den Zugleiter der Betriebskoordinator zu verständigen. In den Bahnhöfen, Ausweichanschlussstellen ist dann für die Ein- und Ausfahrt

vom Zugleiter | von der Zugleiterbereitschaft

Befehl 12 (Fahren auf Sicht) anzuordnen.

Ersatzschlüssel

Alle Ersatzschlüssel für in Betrieb befindliche Fahrweegelemente befinden sich beim zuständigen öBl unter Siegelverschluss.

Schlüssel verschlossener, nicht in Betrieb befindlicher Fahrweegelemente

Diese Schlüssel werden in der zentralen Zugleitung Waiblingen aufbewahrt.

zu § 17 (1) Einfahrt bei Halt vor der Trapeztafel

Der Auftrag zur Einfahrt erfolgt durch den Triebfahrzeugführer des zuerst eingefahrenen Zuges bzw. des bereitstellenden Triebfahrzeugführers der Fahrzeuge im Einfahrgleis durch Signal Zp 11 oder mündlichen Auftrag per Funk.

zu § 17 (3) Gleise, die nicht auf ganzer Länge frei sind

Die Angabe erfolgt für Regelfälle in der SbV, zusätzlich im Fahrplan oder im Ausnahmefall per Befehl 12, Grund 1.

zu § 17 (11) Gestörte Verständigung

Bei Störung des Zugleitfunks ist die Verständigung über Mobiltelefon durchzuführen.

1.0002.A001

Die hierfür anzurufende Nummer der zuständigen Zugleitung ist im Telefonverzeichnis genannt.

zu § 20 (2) Kreuzungsbahnhöfe

Kreuzungen sind in den Bahnhöfen zugelassen, welche über mindestens zwei Hauptgleise verfügen.

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

Gleichzeitige Einfahrten sind in allen Bahnhöfen mit Richtungsbetrieb (über Rückfallweichen) zugelassen, wenn die Fahrerlaubnis bis zur Haltetafel erteilt wurde

Die Einfahrt muss vorsichtig erfolgen (vE).

zu § 25 (2) Zuständig für das Einlegen von Sonderzügen

Sonderzüge werden vom zuständigen Fahrplansachbearbeiter des Fachbereichs Infrastruktur eingelegt.

Dringliche Sonderzüge werden von der zentralen Zugleitung eingelegt.

Beim Einlegen von Sonderzügen durch den Zugleiter ist per Befehl 14 unter Bezugnahme auf eine Buchfahrplanseite zu verwenden.

Dies gilt für in dringenden Fällen durchzuführende Probefahrten der Bw, Leerzüge, Übergabe- und Hilfszüge unter Angabe der entsprechenden Buchfahrplanseite.

Bei Verwendung dieser Vordrucke dürfen die Abkürzungen der Betriebsstellen gemäß Vorgabe benutzt werden.

Der Betriebskoordinator ist über das kurzfristige Einlegen dieser Züge unverzüglich zu verständigen. Diese Fahrplanunterlagen sind dem Betriebskoordinator nachträglich vorzulegen.

Regelzüge werden mit festen Zugnummern in den Fahrplänen entsprechend der SbV zu § 5 (2) aufgenommen.

Fahrplananordnungen werden ab jedem Kalenderjahresbeginn fortlaufend und Sonderzüge innerhalb deren Nummerngruppe fortlaufend nummeriert (vgl. Vorgaben zu § 4 (3)).

Sonderzüge im Übergang DB / WEG und umgekehrt erhalten die Zugnummer der DB.

- zu § 26 (2)** Planmäßige Sperrung von Streckengleisen
- Es ist planmäßig immer ein Zugfolgeabschnitt in dessen Grenzen, welche sich aus dem Meldebuch für den Zugleiter bzw. der Signalisierung (Ne 1/ DkSig/ ASig) ergeben, zu sperren.
- Planmäßige Gleissperrungen erfolgen
- bei Bedienungen von Anschluss- und Ausweichschlusstellen,
 - durch Regelungen in Betriebs- und Bauanweisungen (Beta) und Sicherungspläne, die gemäß Prozessanweisung aufzustellen sind. **6.0000**
- Im Rahmen einer Beta darf das gesperrte Gleis durch berechtigte Mitarbeiter zum Baugleis erklärt werden.
- zu § 27 (14)** Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke
- Auf freier Strecke dürfen Fahrzeuge ohne besondere Anweisung nicht abgestellt werden.
- zu § 30 (1- 2)** Behandlung von Nebenfahrzeugen
- Sämtliche Fahrten von leichten Nebenfahrzeugen sind auf freier Strecke wie Sperrfahrten zu behandeln, in Bahnhöfen wie Rangierfahrten.
- zu § 30 (3)** Eignung von Nebenfahrzeugen
- Es dürfen nur behördlich zugelassene Nebenfahrzeuge zum Einsatz kommen (vgl. zu § 3 (21)).
- zu § 30 (5)** Sonderregelung
- Nebenfahrzeuge dürfen während der Dienstruhe nur mit Genehmigung des Fachbereichs Infrastruktur verkehren. Der Nebenfahrzeugführer hat sich bei Beginn und bei Ende der Dienstruhe beim Zugleiter zu melden und nach dessen Weisung zu verfahren. Die betreffende Strecke ist förmlich zu Sperren und bzw. die Sperrung aufzuheben (Dokumentation im Meldebuch für den Zugleiter/ Zugmeldebuch).
- Soll hiervon abgewichen werden, hat der EBL die erforderlichen Anordnungen zu treffen.
- zu § 30 (7)** Nachfahren von Nebenfahrzeugen
- Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen oder Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

- Zu § 48 (2)** Sichern von Bahnübergängen ●
- Auf den Strecken mit TuZ verfügen einige Bahnübergänge, ●
 die sich mittelbarer im Bereich von Bahnsteigen befinden, ●
 über die lokführerbewirkte Einschaltung mittels ET bzw. Infra- ●
 rot Sender / Empfänger (IRE). Diese Bahnübergänge sind in ●
 den Strecken- / Bahnhofsbüchern aufgeführt. ●
- Die Bedienung erfolgt gemäß DB Ril 482.8601. Ril 482.8601 ●
 Die hier genannte Kennzeichnung mit „Automatik ET“ ist nicht ●
 umgesetzt. ●
- Die IRE-Sender sind leihweise über die örtlichen Standortlei- ●
 tungen zu beziehen. ●

**zum 4. Abschnitt der FV-NE;
 Rangierdienst:**

- zu § 51 (8)** Rangierbegleiter
- Der Rangierbegleiter übernimmt die Aufgaben des Triebfahr-
 zeugführers beim Rangieren außer der Triebfahrzeugbedie-
 nung und bei gezogenen Fahrten auch außer der Beobach-
 tung des Fahrwegs.
- zu § 51 (10)** Verständigung
- Der Rangierfunk ist nach 2.0000.1.A001 der SbV zu bedienen. **2.0000.1.A001**

- zu § 52 (5)** Zustimmung
- Es darf nur rangiert werden, wenn
 der Zugleiter den Bahnhof zuvor
 betrieblich gesperrt hat und die
 Rangiererlaubnis über Zugleitfunk
 erteilt hat.
- Ausnahmen:**
- Betriebsstellen mit hiervon abwei-
 chenden Verfahren sind in den
 Bahnhofsbüchern genannt.
- Die Zustimmung des Zugleiters holt
 der Tf/ ein öBb mit einer Rangier-
 anfrage ein:
- „Darf in (Betriebsstelle) rangiert
 werden?“

Der Zugleiter erteilt seine Zustimmung mit einer Rangiererlaubnis:

„Ab (Uhrzeit) Rangieren in (Betriebsstelle) erlaubt.“

Das Rangieren ist beendet, wenn der Tf eine Abstellmeldung oder Gleisbelegungsmeldung abgegeben hat: „Um (Uhrzeit) Zug/ Rangierfahrt in (Betriebsstelle, Gleis) abgestellt/ Gleis ... belegt, Rangieren beendet.“

Die Abstellmeldung darf erst gegeben werden, wenn

- die Rangierfahrt grenzzeichenfrei abgestellt ist,
- das zu räumende Gleis frei von Fahrzeugen ist,
- die Weichen und Gleissperren in Grundstellung verschlossen sind und
- der Zugführerschlüssel in der Schlüsselsperre verschlossen ist oder beim Triebfahrzeugführer beim Fehlen derselben in Verwahrung ist.

Das Signal Sh 1 am Signal Ra 11 gilt nicht als Zustimmung des Zugleiters zur Fahrt, sondern signalisiert nur das aufgehobene Fahrverbot. Nähern sich mehrere Rangierfahrten dem Signal, so gilt dieses für alle, jedoch müssen sich die Rangierenden vor Ausführung ihrer Rangierfahrt untereinander abgestimmt haben.

zu § 53 (3)

Beobachten des Fahrwegs

Das Signal Sh 1 entbindet nicht von der Beobachtung des Fahrwegs.

zu § 53 (5)

Rangieren im Gefälle

Vgl. Strecken- und Bahnhofsbücher

je Anlage .A103 •

zu § 53 (10) Verschieben ohne Rangierpersonal

Ohne Rangierpersonal dürfen Fahrzeuggruppen nicht rangiert werden.

zu § 53 (13) Verschieben durch Muskelkraft

Das Verschieben von Fahrzeugen mit Muskelkraft ist verboten.

zu § 53 (14) Mithilfe von Bahnfremden beim Rangieren

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

zu § 55 (2) Sichern anderer Übergänge

Übergänge für Reisende sind mit besonderer Vorsicht zu befahren. Vor dem Übergang ist bei Bedarf anzuhalten.

zu § 56 (1) Ablauf- und Abstoßverbot

Auf allen Gleisen ist Abstoßen und Ablaufen lassen verboten.

zu § 58 (2, 3) Abstellen, Festlegen

Hemmschuhe sind durch das EVU selbst, welches diese benötigt, in der betreffenden Betriebsstelle zu stellen.
Die Hemmschuhe sind dort jeweils an der (elektrischen) Schließsperrung für die Fahrwegelemente aufzubewahren.

Detaillierte Angaben gemäß Strecken- und Bahnhofsbücher. •

zu § 58 (5) Erleichterungen beim Sichern

Das Festlegen durch Hemmschuhe zur Talseite hin ist auf Gleisen zugelassen, die durch aufgelegte Gleissperren oder Schutzweichen gesichert sind und wo das vorhandene Gefälle nicht mehr als 2,5 ‰ beträgt.

Detaillierte Angaben gemäß Strecken- und Bahnhofsbücher. •

zu § 59 (1) Benutzen der Hauptgleise beim Rangieren

Wenn das Zugleitverfahren aufgehoben ist, darf ohne Zustimmung des Zugleiters rangiert werden.

Rangierfahrten, welche nicht am einzigen Zug auf der Strecke vorgenommen werden, bedürfen der Einführung des Zugleitverfahrens und der Sperrung der Betriebsstelle (Sperrkästchen im Meldebuch), in der die Rangierarbeiten erfolgen.

Ansonsten dürfen Rangierarbeiten beim Einzugbetrieb nach § 12 (1) nur am zu bildenden bzw. aufzulösenden einzigen Zug auf der Strecke vorgenommen werden.

Zwei Rangierabteilungen im gleichen Bahnhof sind zulässig, wenn sich gleichzeitig keine Zugfahrt mehr auf der Strecke befindet.

Sie stimmen sich als Rangierer vor einer Bewegung eines Fahrzeuges mit dem Rangierer der zweiten Rangierabteilung zuvor

ab (direktes Gespräch oder Rangierfunk).

zu § 59 (2) Rangiererlaubnis über Rangierhalttafel

Die Rangiererlaubnis über Ra 10 – Rangierhalttafel – bzw. die Einfahrweiche ist durch den Zugsleiter über Zugsleitfunk unter Angabe des Streckengleises und der Dauer zu erteilen.

Das Erteilen der Rangiererlaubnis sowie die Beendigung ist durch den Zugsleiter im Meldebuch für den Zugsleiter mit Zeitangabe zu vermerken.

Das betroffene Streckengleis ist zu sperren.

Bei gestörtem Sprachspeicher ist Befehl 14.1 zu erteilen.

zu § 59 (3) Gefährdende Rangierbewegungen

Das Rangieren auf den Hauptgleisen ist nach Vorgabe durch den Zugleiter rechtzeitig vor der Ankunft einer Zugfahrt einzustellen.

Der Zugfahrt ist bis zur vollständigen Räumung des Hauptgleises nur die Fahrt

- bis zur Trapeztafel bzw. Einfahrsignal, wenn nicht über die Ra 10 Tafel hinausrangiert wurde,
- sonst nur bis zum Nachbarbahnhof, wenn über die Ra 10 hinausrangiert wurde,

zu erlauben.

Der Bahnhof ist immer vom Zugleiter zu sperren (Sperrkästchen im Meldebuch).

Der anschließende Streckenabschnitt ist dann zu sperren, wenn keine Ra 10- Tafeln im betreffenden Bahnhof vorhanden sind.

Es darf nur rangiert werden, wenn die Voraussetzungen nach § 59 (1) erfüllt sind und in der betreffenden Betriebsstelle die Streckensicherung im Rangiermodus aktiviert wurde.

Auf benachbarten Gleisen darf nur rangiert werden, wenn dadurch keine Reisenden gefährdet werden.

Rangierfahrten in einem benachbarten Hauptgleis dürfen während einer Zugfahrt nicht durchgeführt werden.

Rangierfahrten in einem zum Hauptgleis benachbarten Nebengleis dürfen sich während Zugfahrten nur bis 20 m einer Gleissperre nähern.

zu § 59 (4) Abstellverbot

Während der Dienstruhe dürfen keine Fahrzeuge in Hauptgleisen abgestellt werden.

Die Dienstruhe tritt dann ein, wenn die zuständige Zugleitstelle nicht mehr besetzt ist und zugleich keine fahrdienstlich erlaubten Zugfahrten oder Rangierarbeiten stattfinden.

zu § 60 (1) Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

Der Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ist zulässig, wenn eine Fahrerlaubnis für die Zugfahrt vorliegt.

-
-

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze des Zuges an der Ra 10 Tafel, wenn nicht vorhanden an der Zugschlussstelle (Ra 12) der Einfahrweiche der Gegenrichtung.

-

2.0000.05 Regeln zur BUVO- NEGeltungsbereich

Die BUVO- NE gilt ab der Betriebsführungsgrenze zwischen benachbartem Infrastrukturunternehmen und den von der WEG betriebenen Strecken.

Regeln finden Sie im Modul Notfallmanagement.

8.0000

Auf den Anschlussbahnhöfen der DB Netz ist die Ril 423 zu beachten.

-
-

2.0000.06 Angaben für die BetriebsstellenDarstellung

Für alle Angaben zu den Betriebsstellen gilt folgender Aufbau:

Name der Betriebsstelle km Angabe Abkürzung Ril 100

-
-
-
-

- bleibt frei -

1. Aufbau, technische Organisation

1.1 Der Funkbetrieb erstreckt sich beim:

- 1.1.1 - Zugfunk auf die Strecken
- Schorndorf – Rudersberg Nord – Oberndorf – Welzheim
 - Böblingen – Dettenhausen
 - Nürtingen – Neuffen
 - Korntal - Weissach
 - und die ZZL Waiblingen

1.1.2 - Rangierfunk auf die Bereiche aller Betriebsstellen

1.2 Der Zugleit- und Rangierfunk ist zusammengefasst. Der Funkbetrieb wird im 70 cm-Band im „Bündelfunksystem“ durchgeführt.

1.3 Es sind vorhanden:

- Ortsfeste Funkstelle (Feststationen) in Waiblingen (Zugleitung) mit Sprachspeicher,
- mobile Fahrzeugfunkgeräte auf den Triebfahrzeugen,
- Handfunksprechgeräte.

Die Bedienungsanweisungen der einzelnen Geräte sind zu beachten.

1.4 Zwischen allen Funkstellen sind Sprechverbindungen möglich.

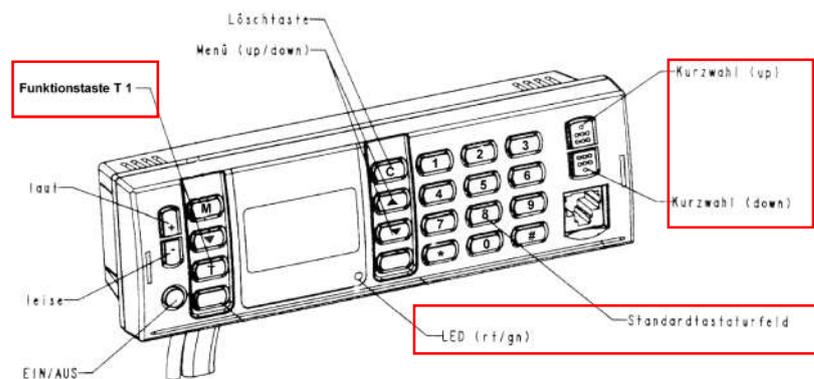
1.5 Die Funkeinrichtungen arbeiten im Wechselsprechverfahren.

1.6 Der Funksprechverkehr wird im "offenen" System durchgeführt: Alle eingeschalteten Funkstellen hören mit.

2. Aufbau und Bedienung der Funkgeräte und Sprachspeichers

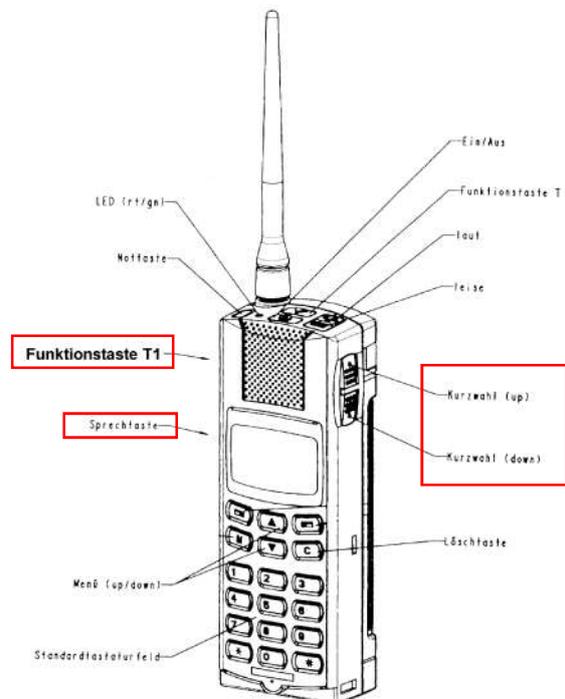
2.1.1 An den Fahrzeugfunkgeräten sind folgende Einrichtungen vorhanden:

- Handbedienteil als Mikrofon / Lautsprecher mit Sprechstaste
- Lautstärkenregler (+ / - Tasten links am Funkgerät),
- Kurzwahlstasten (hoch (up) / runter (down) rechts am Gerät)
- Display (Anzeige der zugeordneten Zugleitung / Rufnummer)
- numerisches Tastenfeld (Eingabe der Rufnummer)
- #-Taste Abspeichern bzw. absetzen des Rufes,
- T-Taste = Ruftaste des Zugeleitrufs (Gruppenruf),
- C-Taste = Löschtaste.



2.1.2 An den Handfunkgeräten sind folgende Einrichtungen vorhanden:

- Sprechstaste
- Lautstärkenregler (+ / - Tasten links am Funkgerät),
- Kurzwahlstasten (hoch (up) / runter (down))
- Display (Anzeige der zugeordneten Zugleitung / Rufnummer)
- numerisches Tastenfeld (Eingabe der Rufnummer)
- #-Taste Abspeichern bzw. absetzen des Rufes,
- T-Taste = Ruftaste des Zugeleitrufs (Gruppenruf),
- C-Taste = Löschtaste.



2.2 Funkgeräte dürfen nur mit ordnungsgemäß angeschlossener Antenne betrieben werden.

- 2.3** Fahrzeugfunkgeräte sind immer bei eingeschaltetem Fahrerstand, eingeschaltet und können nicht ausgeschaltet werden.

Muss bei ausgeschaltetem Fahrerstand ausnahmsweise das Fahrzeugfunkgerät eingeschaltet werden, ist dies durch den Funk-Notschalter zu aktivieren. Es muss sicher gestellt sein, dass im selben Fahrzeug das andere Fahrzeugfunkgerät nicht eingeschaltet ist.

Im Rangierfunk sind tragbare Funksprechgeräte nur während der Rangierarbeiten einzuschalten.

Auf eingeschalteten Fahrerständen darf während des Betriebs kein Handfunkgerät betrieben werden, da dies zu Störung der elektrischen Anzeigeräte führen kann.

- 2.4** Nach Dienstschluss sind die Handfunkgeräte an den vorgeschriebenen Stellen aufzubewahren. Die Batterien dieser Geräte werden an diesen Stellen geladen. Für das rechtzeitige Aufladen der Batterien ist der Zugleiter oder dessen Vertreter verantwortlich.

- 2.5** Störungen oder Beschädigungen der Funkgeräte sowie des Sprachspeichers sind sofort der Betriebsleitung zu melden. Sie sind im Arbeitsbuch einzutragen.

5. Besondere Bestimmungen für den Zugleitfunk

Beim Zugleitfunk werden die zur Regelung der Zugfolge vorgeschriebenen Zuglaufmeldungen nach FV-NE §§ 8 und 10 über Funk abgegeben.

- 5.2** Die Zugleitstelle Waiblingen ist mit ortsfester Funkanlage ausgerüstet. Die auf den der Zugleitstelle zugewiesenen Strecken in der Regel verkehrenden Fahrzeuge haben fest eingebaute Funkgeräte. Andere Fahrzeuge, die ausnahmsweise die Strecke befahren, müssen vor Einfahrt in den Bereich des Zugleitfunks mit einem Funkgerät ausgerüstet werden. Arbeits- und Bautrupps (z.B. Gleisbaurotten, Sicherungsposten, Streckenwärter) sind für den Bereich des Zugleitfunks bei Bedarf mit Handfunkgeräten auszurüsten.
- 5.3** Die zur Regelung des Zuglaufs erforderlichen Gespräche (Zuglaufmeldungen) mit der Zugleitstelle führt der Zf./Tf.
- 5.4** Zuglaufmeldungen vom Zug dürfen bereits während der Einfahrt abgegeben werden, wenn die Zugschlussstelle geräumt ist.

6. Besondere Bestimmungen für den Rangierfunk

- 6.1** Aufträge für Rangierbewegungen werden über Funk abgegeben und bestätigt.
- 6.2** Beim Rangierfunk haben rangierdienstliche Aufträge und Meldungen Vorrang vor anderen (z. B. verkehrlichen) Gesprächen und sonstigen Meldungen.
- 6.3** Vor dem Inbewegungsetzen geschobener Rangierabteilungen ist mit dem Rb an der Spitze ein Probegespräch zu führen.
- 6.4** Funktion des Rangierfunks
- 6.4.1** Einschalten des Rangierfunkmodus (Zuglaufmeldungen werden weiterhin gehört!): Im Kurzwahlspeicher mit der Auf/ Ab- Taste "Rangierfunk" suchen und mit # -Taste bestätigen. Anzeige im Display erscheint "Direkt 800 Modus Dual".
- 6.4.2** Ausschalten der Zuglaufmeldungen: Im Kurzwahlspeicher mit der Auf / Ab- Taste "keine Gruppe" suchen und mit # -Taste bestätigen. Jetzt können keine Zuglaufmeldungen mehr empfangen werden!
Auf der Sprechtaete liegt nun direkt der Sprechfunk für die Kommunikation zwischen Triebfahrzeug und Rangierer.
- 6.4.3** Ausschalten Rangierfunk: Im Kurzwahlspeicher mit der Auf / Ab- Taste "Bündelfunk" suchen und mit # -Taste bestätigen. Jetzt ist der Rangierfunk ausgeschaltet. Es besteht keine Verbindung mehr zum direkten Sprechfunk.
- 6.4.4** Zurück zum Zugleitbetrieb: Im Kurzwahlspeicher mit der Auf / Ab- Taste entsprechenden Zugleitbereich suchen und mit # -Taste bestätigen (siehe 3.1.2).

7. Einzelrufe

Einzelrufe sind wie folgt möglich:

Über das numerische Tastenfeld die dreistellige Nummer eingeben und mit der # -Taste bestätigen, damit wird sofort der Ruf abgesetzt.

Einzelrufe sind nur in Ausnahmefällen zulässig, wenn der Gruppenruf nicht funktioniert.

Die Rufnummern sind aus einem gesonderten Rufnummernplan im Vorspann ersichtlich.



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls	408.2411A01 Seite 1

Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
Ruft Triebfahrzeugführer über Zugfunk	Meldet sich mit Funktion „Tf“, Zugnummer und bei Bedarf mit Ortsangabe
Meldet sich mit Funktion und Ort, teilt Triebfahrzeugführer mit, dass er Befehl diktieren will, fordert Tf auf, den Standort des Zuges zu melden, wenn der Zug hält	Wenn der Zug hält, gibt Triebfahrzeugführer den Standort des Zuges so genau wie möglich an
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	
Diktiert - Vordrucknummerierung - Kopfzeile einschließlich Standort - anzukreuzende Befehle - zutreffenden Inhalt - Übermittlungscode Weist darauf hin, dass nicht Zutreffendes im Kopf und in den angekreuzten Teilen zu streichen ist. Benutzt Buchstabiertafel für Signalbezeichnungen, spricht Zahlen bei Bedarf gruppen- oder ziffernweise.	Fertigt Befehl entsprechend des Diktats aus: Ankreuzen, Text eintragen, nicht zutreffenden Text streichen
	Leitet Wiederholung ein mit „Ich wiederhole: ...“ Wiederholt Kopfzeile, zutreffenden Inhalt und Übermittlungscode wörtlich anhand seines Eintrages.
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Ich berichtige: ...“	Korrigiert ggf. falsch Verstandenes und wiederholt erneut.
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“.	Nennt seinen Namen
Vermerkt Name und Tätigkeit „Tf“ des Triebfahrzeugführers im Feld „erhalten“, kreuzt Übermittlungsart „ZF“ an	
Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort ¹ , Datum, Uhrzeit ein und unterzeichnet. Nennt Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und seinen Namen	Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und Namen des Fdl mit Zusatz „gez.“ ein, unterzeichnet mit Zusatz „i. A.“
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.



¹ Soweit nicht vorgedruckt

- bleibt frei -

Bedienungsanweisung für elektrische Weichen**1) Regelbetrieb**

Elektrische Weichen sind Teil einer Eisenbahn- Signalanlage (ESA) i.S. der VDV- Schrift 361 und werden im Regelbetrieb gemäß der Bedienungsanweisung des betreffenden Stellwerks bedient.

Beachten Sie die Anweisung für deren Bedienung in den Strecken- und Bahnhofsbüchern.

2) Störungsbetrieb

Müssen elektrische Weichen von Hand umgestellt werden, weil eine mechanisch oder elektrisch bedingte Störung vorliegt, sind folgende Punkte zu beachten: ●

Vor dem Umkurbeln ist der Stellstrom mit dem Spannungsschlüssel am Weichenantrieb ab- und danach wieder einzuschalten.

Zeigt nach dem Einschalten der Spannung die Überwachungseinrichtung Grundstellung, ist die Weiche befahrbar.

Stellstrom mit Spannungsschlüssel am Weichenantrieb abschalten:

- a) Weiche mit Handkurbel umstellen ●
(ordnungsgemäßes Anliegen der Weichenzungen beachten), ●
- b) Bei hydraulischem Mitteltrieb durch Betätigung des Pumpenschwengels ●
- Stellstrom wieder einschalten.

Wurden Achszählkontakte befahren, muss die Rangierabteilung den folgenden in Fahrtrichtung liegenden Achszählkontakt be- und wieder frei fahren, da sonst eine Störung des Achszählkreises eintritt.

Dieses Umstellen und alle Störungen sind dem Fahrdienstleiter/ Zugleiter zu melden, der sie in das Arbeitsbuch einträgt und den Unterhaltungsbetrieben verständigt.

Müssen gestörte elektrische Weichen von Zugfahrten befahren werden, so ist die anliegende Zunge durch HV 73 zu verschließen. Der Schlüssel ist

bei der örtlichen Betriebsleitung zu bis zum Eintreffen der sicherungstechnischen Fachkraft zu verwahren.

beim Triebfahrzeugführer zu verwahren und bei Einführung des Zugleitbetriebs der zu rufenden sicherungstechnischen Fachkraft zu übergeben. ●

Störungen sind der Zugleiterbereitschaft zu melden.

Störungen sind im Arbeitsbuch

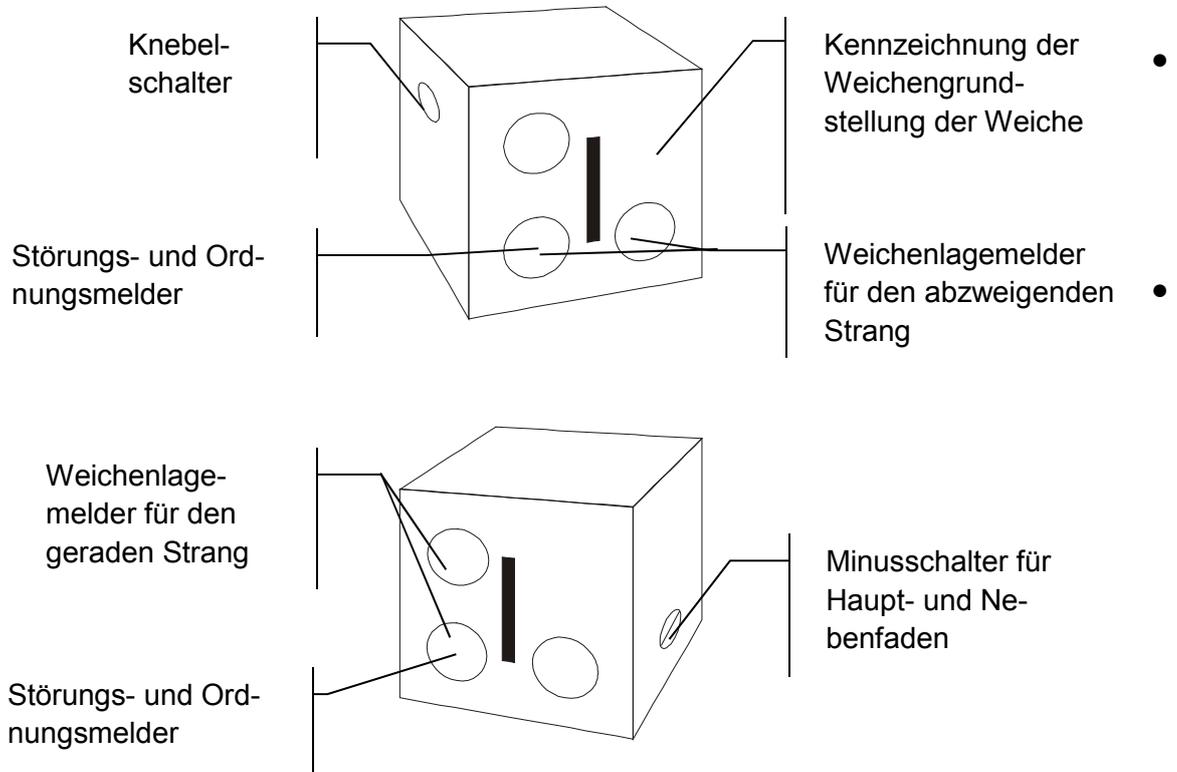
nachträglich (unter Nutzung und Übermittlung des Vordrucks nach Anlage 7.0000.V001 durch den Zf)

zu dokumentieren.

- bleibt frei -

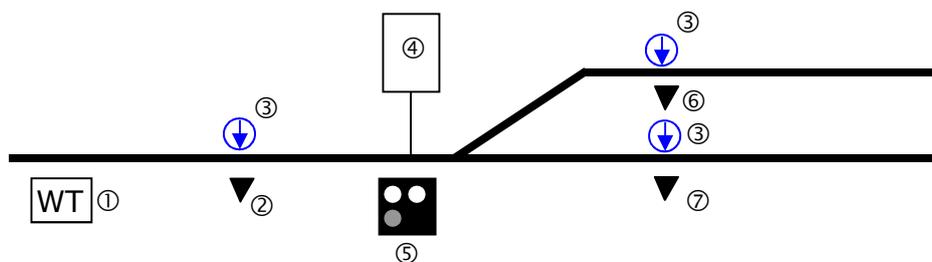
**Zu FV- NE § 15 (1), Anlage 16
Zusatzeinrichtungen bei EOW der WEG**

1) Beschreibung Signalgeber



2) Übersicht der Bedienelemente

- ① vorgezogene Bedienstelle (WT)
- ② ▼ Achszählerkontakt
- ③ ⬇ Signal Ra 13 (Isolierzeichen)
- ④ Weichenantrieb
- ⑤ Weichenlagemelder mit Schlüsselschalter für die Weichenhilfsbedienung und Achszählergrundstellung
- ⑥, ⑦ ▼ Achszählerkontakt (bewirkt das Umstellen bei Stumpfbefahrung der Weiche)



a) Weichenlagemelder (Wlm)

Die Wlm zeigen an, für welchen Fahrweg eine EOW eingestellt ist:

Signalbild		Bedeutung
		EOW gestört oder Stromausfall
		keine Endlage, Stellvorgang oder Achszählerkreis oder Endlage gestört
		Endlage gerade
		Endlage abzeigend

b) Störungs- und Ordnungsmelder

Der Störungs- und Ordnungsmelder zeigt durch weißes Blinklicht das Umlaufen oder die Störung einer EOW an. Dabei sind die Wlm erloschen. Ist die Weiche in einer Endlage, zeigt der Ordnungsmelder weißes Licht.

Blaues Ruhelicht wird nicht gezeigt.

c) Weichenhilfsbedienung

Die Weichenhilfsbedienung erfolgt durch die am Steuerschrank eingebauten Schlüsselschalter a), Weichenhilfstaste (WHT) und Achszählgrundstellungstaste (AzGrT). Mit der Bedienung der AzGrT wird der als Umstellschutz (siehe Pkt. 4) eingesetzte Achszähler gelöscht. Das bedeutet, eingezählte Achsen werden dadurch ausgezählt und der Achszähler schaltet die Freimeldung des Achszählkreises an.

Folgendes ist dabei zu beachten:

Ist die AzGrT-Bedienung erforderlich, wird mit der Bedienung der Achszähler auf Null gesetzt. Bei anschließender Weiterfahrt der Rangierabteilung und Freifahren des Achszählkontaktes bleibt die Besetztmeldung der Achszählanlage bestehen. Ein nochmaliges Bedienen der AzGrT muss durchgeführt werden, um den Achszähler wieder in die Grundstellung (Freimeldung) zu schalten.

Die Bedienung der WHT bewirkt das Umstellen der Weiche trotz eingezählter Achsen. Die WHT darf nur bedient werden, wenn die Weiche nicht mit Fahrzeugen besetzt ist. Die Bedienung ist nur im Störfall erlaubt.

3) Umstellschutz

Die EOW sind mit Umstellschutz ausgerüstet, um das unzeitige Umstellen zu verhindern. Der Umstellschutz wird durch Achszählkreise bewirkt.

Solange der Achszählkreis einer EOW besetzt ist, sind die WT und die Gleisschaltmittel unwirksam. Die Weichenhilfstaste und die Achszählgrundstellungstaste am Steuer-schrank bleiben jedoch weiterhin wirksam.

Die Grenzen der Achszählkreise können durch Isolierzeichen (Signal Ra 13) gekennzeichnet sein. ●

5) Störungen

Wenn EOW im Störungsfalle auch nach Betätigen der Weichenhilfstaste nicht umlaufen, sind sie mit der Handkurbel umzustellen.

Vor dem Umkurbeln ist der Stellstrom mit dem Spannungsschlüssel am Weichenantrieb ab- und danach wieder einzuschalten.

Zeigt nach dem Einschalten der Spannung die Überwachungseinrichtung Ordnungstellung ist die Weiche befahrbar.

Stellstrom mit Spannungsschlüssel am Weichenantrieb abschalten:

- Weiche mit Handkurbel umstellen (ordnungsgemäßes Anliegen der Weichenzungen beachten),
- Stellstrom wieder einschalten.

Wurde ein Achszählkontakt befahren, muss die Rangierabteilung den folgenden in Fahr-richtung liegenden Achszählkontakt be- und wieder frei fahren, da sonst eine Störung des Achszählkreises eintritt.

Ist der Weichenlagemelder erloschen, ist wahrscheinlich der Hauptfaden einer Lampe des Wlm defekt. Dann ist der Knebelschalter am Gehäuse des Wlm von Schalterstellung 1 in Schalterstellung 2 umzustellen. Zeigt danach der Wlm wieder Ordnungstellung, kann die Weiche befahren werden.

Dieses Umstellen und alle Störungen sind dem Zugsleiter zu melden, der sie in das Arbeitsbuch einträgt und den Unterhaltungsbetrieben verständigt.

- bleibt frei -

Buchfahrplan

Der Buchfahrplan wird in der Regel jährlich zum Fahrplanwechsel für Züge des Netzfahrplanes vom Fachbereich Infrastruktur herausgegeben. •
Die nachfolgende Gliederung ist Vorgabe. Die Seite ist als Muster beispielhaft wiedergegeben.

Wieslauftalbahn**Schorndorf - Rudersberg Nord****Buchfahrplan****gültig vom 10. März 2008 an**(Neuausgabe vom 10.03.2008)

Verteilungsplan

- 1) Eisenbahnbetriebsleiter und dessen Vertreter
 örtlicher Betriebsleiter
 Dienststellen für den Betriebsdienst
 Bf Schorndorf
 ZVW
- 2) persönlich zuzuteilen:
 Triebfahrzeugführer und Zugführer
- 3) zugänglich zu machen den übrigen Betriebsbediensteten

Berichtigungen

Nummer der Berichtigung	Gültig ab	Kurzer Inhalt	Berichtigt	
			am	durch

(Ausgabe vom)

2.0000.01 Mindestinhalte nach Verteilungsplan und Berichtigungen**1. Zugverzeichnis**

- Zugnummer
- Verkehrstag
- Seite für aufzufindenden Zug
- Erklärung der Zuggattung

2. Bei Zügen nach Taktfahrplan:

- Zugnummer
- Verkehrstag
- Kreuzungsbahnhöfe mit zu kreuzendem Takt
außer im Zugmeldebetrieb mit ESTW (ohne Spalte 7 bzw. 8)
- Fahrlage mit Anfangs-, (Kreuzungs-) und Endbahnhof
- Seite und/ oder Taktnummer für aufzufindenden Zug

3. Fahrplan**FV- NE Anl. 3**

ZU
FV- NE
Anl. 3

Im Verfahren nach § 12 (1) sind die Spalten 7, 8 und 10 schraffiert und mit „§ 12 (1)“ beschriftet.

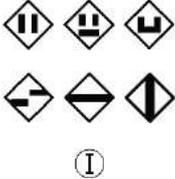
Meldungen, die an den Fahrdienstleiter der DB abzugeben sind, unterbrechen die Schraffur an der Stelle, wo die Meldungen abzugeben sind.

Im Betriebsverfahren nach § 12 (4) ist die Spalte 10 geschummert und mit „§ 12 (4)“ beschriftet.

4. Stand der Bekanntgabe (B0 – Bx)**2.0000.02 Abkürzungen, Zeichenerklärungen**

Nachfolgende Symbole können in den Fahrplänen zur Anwendung kommen:

Symbol	Erläuterung
¥	Ende des Weichenbereichs
70 <50>	Angabe für das Regelgleis Angabe für das Gegengleis in < >, auch <¥>
GÜ	Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtung
┌	Einfahrt in Stumpfgleis oder Frühhalt

Symbol	Erläuterung
	Maßgebendes Gefälle mit mehr als 10 ‰
	Angaben für Oberleitungsbetrieb EI 1v, EI 1, EI 2, (Hauptschalter) EI 3, EI 4, EI 5 (Stromabnehmer) Oberstrombegrenzung
	Verkürzter Abstand nachfolgender Signale
	Absturzgefahr, Brücke ohne Geländer

2.0000.03 Erklärung der Verkehrstage

Kürzel	Zug verkehrt...
W	... werktags
W (Sa)	... werktags außer an Samstagen
T	... täglich
nS	... am Werktag nach den unter S genannten Tagen
nach nS	... am Tag nach den unter nS genannten Tagen
vS	... am Werktag vor den unter S genannten Tagen
S	... an Sonntagen sowie an den Feiertagen in Baden- Württemberg
Mo	... montags
Di	... dienstags
Mi	... mittwochs
Do	... donnerstags
Fr	... freitags
Sa	... samstags
So	... sonntags
31.07.	... am angegebenen Datum

Kürzel	Zug verkehrt....
B	... nach Bedarf: vor der Zugnummer: immer nach Bedarf nach dem Verkehrstag: nur an diesem Tag nach Bedarf
Di + S	... an den mit einem „+“ verbundenen Tag
Di – Do	... in der angegebenen Zeitspanne
Sch	... an Schultagen in Baden- Württemberg
(nS)	... nicht am in den Klammern angegebenen Verkehrstag

- bleibt frei -

Fahrplananordnung

1. Allgemeines

Fahrplananordnungen werden nach einer durch ein Eisenbahn- Verkehrsunternehmen beantragten Fahrplantrasse für einen oder mehrere Sonderzüge an einem oder mehreren Verkehrstagen vom Fachbereich Infrastruktur erstellt.

Fplo sind wie folgt zu nummerieren und ggf. elektronisch abzulegen:

VzG- Streckennummer – laufende Nr. – Fahrplanjahr (z.B. 9486-51-2011).

2. Fahrplankonstruktion

Die Konstruktion des Fahrplanes für ein EVU hat anhand des Bildfahrplanes für den Jahresfahrplan (ggf. mit bereits eingearbeiteten Sonderzügen eines anderen EVU) und der Fahrdynamik des Zuges zu erfolgen.

In die Konstruktion muss die Abgabe von notwendigen Zuglaufmeldungen einfließen. Dabei sind auch die Fahrlagen derjenigen Regelzüge zu erfassen, welche zusätzliche Zuglaufmeldungen abgeben müssen.

In die Konstruktion muss die Abgabe von notwendigen Meldungen an den Fdl der DB einfließen.

3. Gliederung

Die Fplo gliedert sich wie folgt (Mindestvorgabe):

1. Titelblatt,
2. Fahrpläne,
analog Fahrplanseiten im Buchfahrplan erstellt (vgl. 2),
3. Schlussbestimmungen.

4. Schlussbestimmungen

Die Schlussbestimmungen der Fplo müssen ggf. folgende Weisungen enthalten:

1. Abholung/ Verbleib des Nachweises der Räumung
2. Weisungen zum Brandschutz bei Dampfzügen
3. Weisungen für die Sicherung der Reisenden
4. Weisungen zur Kommunikation
5. Sonstiges (Nebenfahrzeuge, andere betriebliche und technische Besonderheiten)

Umseitig ist ein Beispiel wiedergegeben:

FAHRPLANANORDNUNG



Betriebsteil

00 / 2009

Besteller:
(Adresse)

Sonderzüge

Fahrplanabweichung Regelzüge
Züge

Bemerkungen:

Traktionsart:	Dampf	<input type="checkbox"/>	Diesel	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrzeugart:	Regelfahrzeug	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebenfahrzeug	<input type="checkbox"/>
Betriebsverfahren:	Zugleitbetrieb	<input checked="" type="checkbox"/>	FV-NE § 12 (1)	<input type="checkbox"/>
Lademaßüberschreitung (Lü)		<input type="checkbox"/>		
Gefahrgut		<input type="checkbox"/>		

gültig am: **Datum**

Betriebliche Regelungen:

Es gelten die allgemeinen Betriebsvorschriften und die Sammlung betrieblicher Vorschriften.

Unfallmeldestelle gemäß Buvo-NE: Bf
Tel.

Wenn die Unfallmeldestelle nicht besetzt ist, wird Rufbereitschaft eingeführt. Die Meldungen sind in diesem Fall an die Rufbereitschaft der WEG, sofern keine andere Nr. bekanntgegeben) zu richten. Die Unfallmeldetafel liegt in den besetzten Bahnhöfen aus.

Verteiler:

EBL
DB Fdl
Zlr
Tf
BW
BL
Besteller
ggf. Zweckverband Infrastruktur

Aufgestellt:

Württembergische Eisenbahn GmbH
Betriebsleitung

Datum

Unterschrift

Zur Beachtung:**1. Verfahren nach FV-NE § 12 (1)**

Der Nachweis der Räumung ist vor Abfahrt des ersten Zuges dieser Fplo. in nachfolgender Betriebsstelle abzuholen:

Bahnhof Oberndorf, Kasten Schlüsselwerk

Der Zugführer hat sich von der ordnungsgemäßen Räumung der Strecke zu überzeugen.

Der Nachweis der Räumung ist auf dem Zug mitzuführen.

Nach Beendigung aller Zugfahrten ist der Nachweis der Räumung auf der nachfolgend genannten Betriebsstelle zu hinterlegen:

Bahnhof Rudersberg (Briefkasten)

Zugfahrten vor der im Fahrplan ausgewiesenen Uhrzeit sind nicht erlaubt.

Die Räumung der Strecke muss bis spätestens 20:00 Uhr erfolgt sein.

2. Reisendensicherung

Für die angefragte Zuglänge der GfE stehen nicht ausreichende Bahnsteiglängen zur Verfügung.

Die Sicherung der Reisenden hat bei Zuglängen die die Bahnsteiglänge überschreiten durch das EVU zu erfolgen.

3. Brandschutz

Die GfE hat die Regelungen des Schreibens 33-3820.0-0/123 vom 25.04.2003 des Ministeriums für Umwelt- und Verkehr Baden-Württemberg zu beachten.

Die Erfordernis der Brandschutzfahrt wird 24 Stunden vor Durchführung der Fahrt vom öBL festgelegt

Der EBL der GfE muss einen Arbeitstag vor der ersten Fahrt die Feuerwehrleitstelle Waiblingen

per E-Mail über die Verkehrszeiten der Sonderzüge informieren.

Nach Beendigung der Fahrten muss das Personal der GfE bei trockener Witterung die Strecke nach versteckten Glutnestern überprüfen.

Bei trockener Witterung ist durch die GfE sicher zu stellen, dass sofort entstehende Feuer frühzeitig erkannt und bekämpft werden.

Bei Feuer ist neben der Feuerwehr auch die Unfallmeldestelle zu verständigen (es gilt die Buvo-NE).

4. bleibt frei

20000.11 Mindestvorgabe im Fahrplan

Fahrplan

FV- NE Anl. 3

zu
FV- NE
Anl. 3

Im Verfahren nach § 12 (1) sind die Spalten 7, 8 und 10 schraffiert und mit „§ 12 (1)“ beschriftet.

Meldungen, die an den Fahrdienstleiter der DB abzugeben sind, unterbrechen die Schraffur an der Stelle, wo die Meldungen abzugeben sind.

Im Betriebsverfahren nach § 12 (4) ist die Spalte 10 geschummert und mit „§ 12 (4)“ beschriftet.

2.0000.12 Weitere Vorgaben bei mehr als vier Zügen:

1. Zugverzeichnis

- Zugnummer
- Verkehrstag
- Seite für aufzufindenden Zug
- Erklärung der Zuggattung

2. Bei Zügen nach Taktfahrplan:

- Zugnummer
- Verkehrstag
- Kreuzungsbahnhöfe mit zu kreuzendem Takt außer im Zugmeldebetrieb mit ESTW (ohne Spalte 7 bzw. 8)
- Fahrlage mit Anfangs-, (Kreuzungs-) und Endbahnhof
- Seite und/ oder Taktnummer für aufzufindenden Zug

2.0000.13 Abkürzungen, Zeichenerklärungen

Nachfolgende Symbole können in den Fahrplänen zur Anwendung kommen:

Symbol	Erläuterung
¥	Ende des Weichenbereichs
70 ⟨50⟩	Angabe für das Regelgleis Angabe für das Gegengleis in ⟨ ⟩, auch ⟨¥⟩
GÜ	Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtung
┌	Einfahrt in Stumpfgleis oder Frühhalt

Symbol	Erläuterung
	Maßgebendes Gefälle mit mehr als 10 ‰
  	Angaben für Oberleitungsbetrieb EI 1v, EI 1, EI 2, (Hauptschalter) EI 3, EI 4, EI 5 (Stromabnehmer) Oberstrombegrenzung
	Verkürzter Abstand nachfolgender Signale
	Absturzgefahr, Brücke ohne Geländer

2.0000.14 Erklärung der Verkehrstage

Kürzel	Zug verkehrt....
W	... werktags
W	... Werkstags außer an Samstagen
T	... täglich
nS	... am Werktag nach den unter S genannten Tagen
nach nS	... am Tag nach den unter nS genannten Tagen
vS	... am Werktag vor den unter S genannten Tagen
S	... an Sonntagen sowie an den Feiertagen in Baden- Württemberg
Mo	... montags
Di	... dienstags
Mi	... mittwochs
Do	... donnerstags
Fr	... freitags
Sa	... samstags
So	... sonntags
31.7.	... am angegebenen Datum

Kürzel	Zug verkehrt....
B	... nach Bedarf: vor der Zugnummer: immer nach Bedarf nach dem Verkehrstag: nur an diesem Tag nach Bedarf
Di + S	... an den mit einem „+“ verbundenen Tag
Di – Do	... in der angegebenen Zeitspanne
Sch	... an Schultagen in Baden- Württemberg
(nS)	... nicht am in den Klammern angegebenen Verkehrstag

Nachweis über das Räumen der Strecke

Der Nachweis über das Räumen der Strecke dient zur Vermeidung von Fahren und Bauen nebeneinander zur Unzeit, wenn auf der Strecke nur ein Zug verkehrt.

Er wird vom Triebfahrzeugführer des einzigen Zuges auf der Strecke oder vom technisch Berechtigten geführt. •

Er wird gültig bei Aufhebung des Zugleit-/ Zugmeldebetriebes und wird ungültig bei Einführung des Zugleit-/ Zugmeldebetriebes.

Der Nachweis wird während der Betriebsdauer des Einzugbetriebs geführt.

Der Nachweis verbleibt während seiner Gültigkeit beim Triebfahrzeugführer des einzigen Zuges einer Strecke oder beim technisch Berechtigten. •

Dessen Abholung / Übergabe und dessen Deponierung / Übergabe sind in einer Fplo, im Buchfahrplan oder Betra geregelt

Der Nachweis darf nur als Originaldokument, welches einzeln oder gebunden vorgehalten wird, geführt werden.



STRECKE SCHORNDORF - WELZHEIM

NACHWEIS DER RÄUMUNG

Begonnen am: _____

Abgeschlossen am: _____

Dieses Dokument ist eine betriebliche Unterlage der Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

- bleibt frei -

Fernsprechbuch

- 1 Das Fernsprechbuch ist von den Mitarbeitern im Betriebsdienst zu führen, für die es in den Modulen dieser SbV angewiesen ist.
- 2 Das Fernsprechbuch dient der Dokumentation von betrieblichen Meldungen zwischen Mitarbeitern im Betriebsdienst.

Datum	Uhrzeit	Wortlaut des Gesprächs	gesprochen mit (Nachname, Funktion)

- bleibt frei -

Nachweis über die betriebliche Unterweisung

Der Nachweis über die betriebliche Unterweisung wird geführt, um externe Mitarbeiter im Betriebsdienst in Strecken, Streckenabschnitte oder Betriebsstellen einzuweisen, wenn sie dort eingesetzt werden sollen.

Der Nachweis wird Bestandteil der Dokumentation der WEG wie der des Unternehmers, dem der eingewiesene Mitarbeiter angehört.

Der Nachweis ist vom Unternehmer spätestens im zweiten Jahr nach erfolgter Unterweisung neu einzuholen.

Name des Unterwiesenen, Geburtsdatum		
Arbeitgeber (Anschrift):		
Anlass der Unterweisung:		
Inhalt der Unterweisung:		
Strecke/ Bst:		
Verweis auf Dokumente:		
Ausgehändigte Dokumente:		
Geräteeinweisung:		
praktische Unterweisung in:		
Unterweisender, Funktion:		
Datum der Unterweisung:		
Unterschriften:	Unterweisender	Unterwiesener

4.0000.00 Allgemeines

Dieses Modul weist allgemeine Vorgaben für den Zugfahrdienst auf den von der WEG betriebenen Strecken aus.

4.0000.01 bleibt frei

4.0000.02 Regeln zum Signalbuch [zur Eisenbahn- Signalordnung]

zu 301.1201 Signal Fz 2
Abschn. 3

Das Signal ist an allen Reise- oder Güterzugwagen anzubringen, welche ungeachtet vorhandener Fahrzeugfristen während der Abstellung von Personen besetzt werden können.

4.0000.03 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ DGUV 77 / 78

zu § 4 (1) Unterweisung von Personen

1. Fahrten von Eisenbahnfahrzeugen im Baugleis

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in ein Baugleis einfahren, müssen ihre Mitarbeiter zuvor mit den Inhalten der SbV für den Rangierdienst, den Inhalten der Betra und den ggf. ad- hoc getroffenen Weisungen des technisch Berechtigten vertraut machen.

2. Dienstlicher Aufenthalt am Eisenbahnfahrzeug

Mitarbeiter von EVU, die in unmittelbarer Nähe zu einem Hauptgleis dienstliche Verrichtungen an einem Eisenbahnfahrzeug im Nachbargleis vornehmen, müssen zuvor von einem ortkundigen Vorgesetzten nachweislich über die Gefahren aus dem Nachbargleis belehrt worden sein.
Das EVU muss ggf. Maßnahmen zum Unfallschutz treffen und diese an die betreffenden Mitarbeiter in geeigneter Weise kommunizieren.

zu § 4 (4) Fahrleitungen

Auf den Strecken mit Fahrleitung darf nur Bahntechnisch unterwiesenes Personal für Arbeiten in der Nähe der elektrischen Anlagen zum Einsatz kommen.

4.0000.04 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE**zum 3. Abschnitt der FV-NE; Zugfahrdienst:****zu § 30 (3) Nicht geeignete Nebenfahrzeuge**

Leichte Nebenfahrzeuge wie Nebenfahrzeuge mit leichten Messachsen bzw. Messtastern am Schienenkopf dürfen Rückfallweichen nicht auffahren.

zu § 32 (1) Länge der Züge

Übersteigt die Länge eines Reisezuges ausnahmsweise die Bahnsteiglänge, so sind die Reisenden vom Zugpersonal über das sichere Ein- und Aussteigen zu unterrichten. Bei Sonderreisezügen sind hierzu die Ein- und Ausstiege mit Betriebspersonal zu besetzen.

Das Ein- und Aussteigen wie auch das Be- und Entladen von Gepäck darf im Regelfall nur am Bahnsteig erfolgen. ●

Die maximale Länge der Reisezüge richtet sich nach der maximalen Bahnsteiglänge sowie den sicherungstechnischen und betrieblichen Verhältnissen einer Gesamtstrecke (vgl. Teil B bzw. Streckenbeschreibung der SNB).

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

Sollen Fahrzeuge verkehren, die die Radsatzlast bzw. das zulässige Fahrzeuggewicht je Längeneinheit überschreiten, ist durch den EBL des EIU eine besondere Regelung zu treffen.

zu § 35 (2) Zulässigkeit des Nachschiebens

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

Die maximal zulässige Schiebekraft wird vom zuständigen EVU festgelegt. ● ●

zu § 35 (7)-(9) Verständigung beim Nachschieben

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

zu § 37 (2) Verzicht auf Wagenliste

Bei Reisezügen, die nur aus Triebwagen oder im Voraus bestimmter Zugeinheiten bestehen und für welche Dauerbremszettel aufgestellt wurden, wird auf die Wagenliste verzichtet.

zu § 38 (1) Führen des Fahrtberichtes

Auf die Führung des Fahrtberichtes wird verzichtet.

zu § 40 (6) Nicht selbsttätige Bremsen, andere Bremsbauformen

Es werden nur zugelassene Bremsbauformen nationaler oder internationaler Behörden zugelassen.

zu § 41 (1) Mindestbrems Hundertstel

Auf der gesamten Strecke müssen die Brems Hundertstel, nach der Brems tafel (Anl. 22 der FV-NE) für die im Streckenbuch angegebenen Bremswege bei allen Zügen vorhanden sein. Für die einzelnen Strecken können die Brems tafeln aus den Anhängen zu diesem Modul alternativ entnommen werden.

4.4561.A001
4.4751a.A001
4.4751b.A001
4.4871.A001
4.9465.A001
4.9486.A001

zu § 41 (6) Fehlende Mindestbrems Hundertstel

Wenn auf Grund fehlender Brems Hundertstel die Geschwindigkeit verringert werden muss, ist dieses dem Zugleiter zu melden.

zu § 42 (6) Bedingungen für die Abfahrt

Auf den von ESTW gesteuerten Strecken geben Triebfahrzeugführer eine Fertigmeldung an den zuständigen Fahrdienstleiter ab, wenn sie die Abfahrtsbereitschaft ihres Zuges festgestellt haben.

zu § 42 (6d) Bedingungen für die Abfahrt

Die Fahrtstellung des Ausfahrtsignals im Anschlussbahnhof der DB, der Befehl 2 und das Zusatzsignal Zs 1 beinhalten die Fahrerlaubnis bis

zur nächsten Zugfolge stelle, wenn Zuglaufmeldungen gegeben werden.

bis zur im Fahrplan festgelegten letzten Betriebsstelle im Betriebsverfahren nach § 12(1).

zu § 45 (2) Bekanntgabe eingeschränkter Geschwindigkeiten

Vorübergehende Langsamfahrstellen und Stellen mit besonderer Betriebsregelung sind in der La nach 4.0000.V001 der SbV aufzuführen.

4.0000.V001

Die La wird nach Bedarf herausgegeben.

zu § 45 (4) Geschwindigkeitsbeschränkungen

Bei der Einfahrt in Bahnhöfe im Zugleitbetrieb ist die Höchstgeschwindigkeit von der Trapeztafel an 50 km/h, bei Rückfallweichen max. 40 km/h (Signalisierung durch Zs 3 Kz.4).

Bei Ausfahrt ist bis hinter die Rückfallweiche die Geschwindigkeit

keit auf 40 km/h zu beschränken.

Bei ESTW gesteuerten Strecken sind die Geschwindigkeiten signalisiert. ●
●

zu § 45 (4b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h bei

- unwirksamer Zugbeeinflussung oder
- unwirksamer technischer Einrichtung (technische Unterstützung (TuZ)).

„Unwirksam“ heißt hier, dass die genannten Systemteile nicht ordnungsgemäß arbeiten.

zu § 47 (4a) Unregelmäßigkeiten während der Fahrt/ Schäden an Fahrzeugen

Ist die Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört, so ist dies

dem Zugleiter sowie

EUV-intern zu melden.

Ist die Zugbeeinflussungseinrichtung des Fahrzeugs unwirksam, darf der Zug mit höchstens **50 km/h** weiter fahren.

zu § 48 (2) Unregelmäßigkeiten während der Fahrt/ Störungen an der Infrastruktur

Lokführerüberwachter Bahnübergang mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage:

Hält ein Zug am Bahnsteig zwischen einer Rautentafel und dem dazu gehörenden Bahnübergang, dessen technische Sicherung erst während des Zughalts aktiviert wird, so darf der Zug erst bei Signal BÜ 1 des zwischen Halteplatz und Bahnübergang stehenden ÜS oder ÜSW abfahren (ausgenommen im Störfall).

Kommt es innerhalb der Einschaltstrecke zur Unterschreitung der 20 km/h- Grenze oder zum Anhalten und zeigt der Überwachungssignalwiederholer vor dem Bahnübergang „Bü 1“, kann der BÜ als gesichert betrachtet werden.

Bei Anlagen ohne Überwachungssignalwiederholer ist vor dem BÜ anzuhalten, ist erkennbar, dass die Straßensicherung durch Schranke oder Blinklicht, bzw. Lichtzeichen gegeben ist, kann der BÜ ohne technische/ betriebliche Maßnahmen vorsichtig befahren und zügig geräumt werden.

1. Die La wird vom Fachbereich Infrastruktur fallweise herausgegeben.
Sie informiert über verfügte Langsamfahrstellen, sonstige Einschränkungen der Infrastruktur (in Bf nur Hauptgleise), Neuerungen und Änderungen an Bahnanlagen.
2. Die La wird vom Fachbereich Infrastruktur an die EVU mit Infrastruktur- Nutzungsvertrag verteilt.
3. Bei Bekanntwerden von kurzfristigen Änderungen darf in der La ein Eintrag durch den Triebfahrzeugführer vorgenommen werden, wenn dieser den Wortlaut des Inhalts von der Zugleitung mitgeteilt bekommt.

Muster umseitig

**VERZEICHNIS DER
VORÜBERGEHENDEN LANGSAMFAHRSTELLEN**



Wieslaufalbahn/ Schwäbische Waldbahn

Betriebsteil

Richtung: Schorndorf - Welzheim

Muster

La - Nr.: 2015/09

gültig ab: 03.10.2015; 00h00

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd Nr.	in Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwindigkeit Besonderheiten	Uhrzeit Richtung oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
1	Hp Hammerschlag - Hst Haubersbronn	km 1,727 - km 1,747	50	alle Zg außer RS 1, NE 81	21.04.2011	b.a.w.	Brückenstatik, La nicht signalisiert
2	Bf Miedelsbach - St'berg W 1	km 5,200 - km 5,300	20	alle Zg	23.06.15; 04h00	b.a.w.	Mangel an Rückfallweiche (**)
+3	Bf Rudersberg	km 9,984	neuer Übergabeort	alle Zg	03.10.15; 00h00	bis Aufnahme in SbV	Übergabe <i>Nachweis üb. das Räumen im Kasten mech. Ssp</i>
4	Bf Oberndorf - Anst Klaffenbach	EÜ km 11,907	Absturzgefahr	alle Zg	18.01.2010	b.a.w.	Brücke ohne Laufsteg und Geländer
5	Anst Klaffenbach - Hst Laufenmühle	km 16,663	neuer BÜ	alle Zg	21.09.2014	bis Aufnahme in SbV	
6	Anst Klaffenbach - Hst Laufenmühle	km 16,6 - km 16,8	Absturzgefahr	alle Zg	18.01.2010	b.a.w.	Geländeabbruch rechts d.B.
7	Hst Laufenmühle - Bf Welzheim	km 17,05 - km 22,912	Strecke gesperrt	alle Zg	01.01.2016	b.a.w.	Brückenmängel
	20_{BÜ}	= Nach Erreichen BÜ- Mitte: Beschleunigen erlaubt					
	**)	La vorübergehend nicht signalisiert					

Formular 2160

Freigabe am: 03.08.2007

Seite 1 von 2

5.0000.1 Allgemeines

Dieses Modul gibt Regeln zur Sicherung von Bahnübergängen (BÜ) auf den von der WEG betriebenen Strecken vor.

5.0000.2 Anwenderkreis

Das Modul ist verbindlich für

- das Zugpersonal,
- das Instandhaltungspersonal und
- sonstige mit den BÜ befasste Mitarbeiter.

5.0000.3 Inhalt

Dieses Modul gliedert sich insbesondere in die Module zu den jeweiligen Strecken.

**5.0000.4 Nichttechnisch gesicherte BÜ – Allgemeines**

Die nichttechnisch gesicherten BÜ werden auf Grundlage einer BÜ- Berechnung betrieben.

Sie sind im Sinne § 11 EBO gesichert.

Sichtdreiecke können in Höhe des Sichtpunktes an der Streckeninfrastruktur mit einem weißen Pfosten gekennzeichnet sein. Sie dienen der Beurteilung, ob auf diesen Punkt hin eine Sicht des Verkehrsteilnehmers möglich ist.

Entsprechend der Widmung der Straßen und Wege bzw. der Verkehrsstärke können Pfeiftafeln aufgestellt sein.

Dem Wegebenutzer ist der Bahnübergang durch mindestens ein Andreaskreuz angekündigt.

Melden Sie unverzüglich der Zugleitung/Fahrdienstleitung, wenn weiße Merkpfeosten, Pfeiftafeln oder Andreaskreuze nicht mehr am vorhandenen Standort aufgestellt sind.



Einige Bahnübergänge haben auf der Rückseite des Andreaskreuzes eine Kennung mit dem Strecke- km.

Nutzen Sie ggf. im Falle von Unfällen die Angabe des Bahn-km.

Die Übersicht über nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge entnehmen Sie den nachfolgenden streckenbezogenen Modulen.

5.4561.4
5.4751a.4
5.4751b.4
5.4871.4
5.9465.4
5.9486.4

5.0000.5 Technisch gesicherte BÜ – Allgemeines**5.0000.51 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung****Zu § 11 (19) Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen**

Es gilt grundsätzlich § 48 (2) der FV- NE.

Bei zeitlich längerfristigem Ausfall in Folge von

- Unfällen oder
- Bauarbeiten nach Beta
- Bauzwischenzuständen

kann durch eine betriebliche Anordnung / La / Beta die Sicherung gemäß

EBO § 11 (11) (Postensicherung) angeordnet werden.

Der Umfang der Postensicherung ist in den Modulen

7.xxxx.A202 für die Mitarbeiter des FB-Infrastruktur der WEG vorgegeben.

7.4561.A202

7.4751a.A202

7.4751b.A202

7.4871.A202

7.9465.A202

7.9486.A202

5.0000.52 Regeln zum Signalbuch [zur Eisenbahnsignalordnung]**zu
301.9001 Orientierungszeichen „2000 Hz“ zur Kennzeichnung eines
2000 Hz- Magneten am Signal BÜ 0.**

Eine weiße Tafel mit schwarzem Rand und Aufschrift „2000 Hz“.

2000 Hz

Bei BÜ 0 zeigendem Überwachungssignal mit 2000 Hz wirksamen Gleismagnet muss der Tf bei Weiterfahrt die Fahrzeuginrichtung entsprechend des für ihn geltenden Regelwerks bedienen.

5.0000.53 bleibt frei

5.0000.54 Regeln zur FV- NE

zu **Anlage 13** Eingesetzte Posten müssen ihren Dienst gemäß Anlage 13 FV- NE verrichten.

5.0000.55 DB- Regelwerk

Die BÜ- Sicherungsanlagen sind einheitlich gestaltet. Zugpersonale bedienen daher die Sicherungsanlagen gemäß der DB-Module 482.8601 – 482.8604.

482.8601
482.8602
482.8603
482.8604

Besonderheiten zu den Sicherungsanlagen sind hierzu in den streckenspezifischen Modulen 5.xxxx.5 genannt.

5.4561.5
5.4751a.5 ●
5.4751b.5
5.4871.5
5.9465.5
5.9486.5

5.0000.56 Regeln zur Straßenverkehrsordnung (StVO) & (StVzO) (in Verbindung mit § 11 (3) EBO)

StVO
zu § 29 (3),
zu § 46 (1)

Großraum- und Schwertransporte deren Maße die nachfolgenden Werte überschreiten, dürfen Bahnübergänge nur mit Sondergenehmigung mit speziellen Auflagen befahren.

StVzO
zu § 32
zu § 34

In den streckenspezifischen Modulen können nähere Angaben zu den speziellen Auflagen gemacht werden.

Länge > 20 m (18,75 m Regellänge)

Breite > 3,0 m (2,55 m Regelbreite)

Höhe > 4,5 m (4,0 m Regelhöhe)

Bahnübergänge an Strecken mit elektrischer Fahrleitung (15.000 Volt) dürfen nur dann befahren werden, wenn die **Gesamthöhe Fahrzeuge inklusive Ladung 4,50 m nicht überschreitet**, und sich außerhalb des Führerhauses keine Personen auf dem Fahrzeug befinden.

Die Straßenverkehrsbehörde ist verpflichtet, Eisenbahninfrastrukturbetreiber per „VEMAGS“-Anhörung im Einzelfall zu beteiligen.

Mindestfrist vor Durchführung 10 Arbeitstage.

Bei Strecken mit elektrischer Fahrleitung und Überschreitung

der Höhe von 4,5 m bedarf es evtl. einer Spannungsabschaltung und damit der Aufstellung einer Betra.
Mindestfrist in diesem Fall 6 – 8 Wochen vor geplanter Durchführung.

Ferner gilt:

Beim Befahren von Bahnübergängen (BÜ) mit Blinklichtanlagen oder Lichtzeichenanlagen mit Schranken müssen die Bahnübergänge innerhalb kürzester Zeit geräumt werden (**mit einer Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h**), da vom Beginn des Blinkens bzw. dem Aufleuchten des Gelblichtes bis zum Niedergehen der Schranken nur etwa 12 Sekunden vergehen.

An Bahnübergängen mit Blinklichtanlagen ohne Schranken leuchtet das rote Blinklicht etwa 20 Sekunden vor Eintreffen des Zuges auf. In dieser Zeit muss der Bahnübergang auf jeden Fall geräumt sein.

Anhalten oder Rangieren auf Bahnübergängen ohne besondere Streckensperrung ist nicht zulässig.

Im gesamten Bahnübergangsbereich muss eine **ausreichende Bodenfreiheit** gewährleistet sein.

Auf die sicherungstechnischen Einrichtungen der Bahnübergänge, wie Schranken, Antriebe, Andreaskreuze, Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen sowie Beleuchtungseinrichtungen ist besonders zu achten.

Für den Fall einer unvorhergesehenen Schwierigkeit beim Befahren eines Bahnüberganges muss gewährleistet sein, dass der Transport so abgestellt werden kann, dass der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit am Bahnübergang nicht beeinträchtigt werden.

In diesem Falle hat der Transportführer sich mit der Notrufabfragestelle (Ruf 112) unverzüglich in Verbindung zu setzen.

Bei unvorhergesehenen Vorkommnissen, die eine Gefährdung oder Behinderung des Bahnbetriebs zur Folge haben können, ist sofort die

Unfallmeldestelle der WEG (Ruf 07151 3038061)

und die örtliche Polizei (Ruf 110) zu verständigen.

6.0000.01.1 Allgemeines

Dieses Modul gibt Regeln zu Tätigkeiten vor, die im Zusammenhang mit Inspektionsarbeiten und Instandhaltungsarbeiten stehen.

6.0000.01.2 Anwenderkreis

Das Modul ist verbindlich für

- Streckenwärter,
- Reinigungspersonale,
- Zugleiter,
- Bahnmeister Oberbau/ LST,
- Sachbearbeiter Betra und Sicherungspläne,
- Technisch Berechtigte,
- Planungsingenieure,
- Projekt ingenieure,
- Fahrplankonstrukteure,
- Örtliche Betriebsleiter und deren Stellvertreter,
- Eisenbahnbetriebsleiter und deren Stellvertreter,
- Werkstattpersonale,
- Dienstleister aller Art im Auftrag des Bahnunternehmers,
- Bauunternehmer,
- Sicherungsunternehmer,
- Ehrenamtliche Helfer,
- Behörden.

Auszüge aus diesem Modul sind ggf. vom Projektverantwortlichen der WEG an Dritte auszuhändigen.

6.0000.01.3 Inhalt

Dieses Modul gliedert sich in die nachstehenden Teile:

Modul	Inhalt
6.0000.01.1-3	Allgemeines
6.0000.02.01	Bezug zu gesetzlichen Regelwerken
6.0000.02.02	Regeln zum Signalbuch [Eisenbahn-Signalordnung]
6.0000.02.03	Regeln zur DGUV 77 / 78, Arbeiten im Bereich von Gleisen
6.0000.02.04	Regeln zur FV- NE
6.0000.02.05	Regeln zur Oberbaurichtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri- NE), VDV Schrift 612

Modul	Inhalt
6.0000.02.06	Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen
6.0000.02.07	Regeln zur Mitteilung VDV 7508
6.0000.02.08	Interne Regeln der WEG
6.0000.05	Bahnübergangssicherung bei Arbeiten

6.0000.02.1 Bezug zu gesetzlichen Regelwerken

Für die Arbeiten im Gleisbereich sind neben dem Allgemeinen Eisenbahn Gesetz folgende weiteren Gesetze bindend:

ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
ArbZG	Arbeitszeitgesetz
AsiG	Arbeitssicherheitsgesetz
GSG	Gerätesicherheitsgesetz
SGB VII	Siebttes Buch Sozialgesetzbuch

darauf aufbauend folgende Rechtsverordnungen:

ArbStättV	Arbeitsstättenverordnung
GefStoffV	Gefahrstoffverordnung
BaustellV	Baustellenverordnung

Sowie alle weiteren Arbeitsschutzvorschriften der Unfallversicherungsträger.

6.0000.02.2 Regeln zum Signalbuch [zur Eisenbahn- Signalordnung]

zu Ril
301.0701
Abschn.
1 (1)

Rangierpersonal im Baugleis muss in der Lage sein, Rangier-signale in ausreichender Hörbarkeit wie Sichtbarkeit geben zu können.

Es ist in Abhängigkeit vom Maschineneinsatz dementsprechend vom zuständigen Eisenbahn- Verkehrsunternehmen auszustatten.

6.0000.02.3 Regeln zur DGUV 77 / 78 Arbeiten im Bereich von Gleisen**zu § 3 (1) Pflichten des Unternehmers**

1. Mitarbeiter der WEG wie Mitarbeiter von Dritten müssen über einen gültigen Sicherungsplan verfügen, bevor sie Arbeiten aufnehmen.
2. Mitarbeiter müssen vor Arbeitsaufnahme

sich bei dem zuständigen Zugleiter / Fahrdienstleiter der Strecke anmelden.

den Beginn der Arbeiten beim Triebfahrzeugführer des einzigen Zuges auf der Strecke anmelden, sofern eine Anmeldung bei der zentralen Zugleitung nicht möglich ist. Bei Anmeldung auf der zentralen Zugleitung übermittelt der angerufene Zugleiter den Arbeitsbeginn an den Triebfahrzeugführer des einzigen Zuges auf der Strecke.

Die Abmeldung nach Beendigung der Arbeiten erfolgt ebenso sinngemäß.

Arbeiten durch Dritte außerhalb der Bahnanlagen, welche den Bahnbetrieb gefährden können, sind der ZZL/ dem öBl zu melden, sofern diese nicht dem Betriebspersonal bekannt sind.

zu § 4 (1) Sicherungsanweisung

Die Sicherungsanweisung wird mindestens in Form eines Sicherungsplanes erstellt. Hierfür gelten die Vorgaben nach Ril 132.0118.

132.0118

Der Unternehmer hat seine Angaben zur Baustelle spätestens 2 volle Kalenderwochen vor der Woche, in der die Arbeiten begonnen werden sollen, dem zuständigen Projektbetreuer des Fachbereichs Infrastruktur vorzulegen.

-
-
-

Aufgabe des Projektbetreuers:

- führt die Reservierung der Sicherungsmaßnahmen beim vertraglich gebundenen Sicherungsunternehmen durch (i.d.R. durch Bestellung),
- übersendet den Sicherungsplan dem zuständigen Betriebskoordinator/ öBl.

-
-

Der Vertreter der für den Betrieb zuständigen Stelle (BzS) trägt die betrieblichen Angaben zur Arbeitsstelle in den Sicherungsplan ein.

Zeitziel:

Die BzS erstellt den Sicherungsplan bis acht Arbeitstage vor

-

dem geplanten Arbeitsbeginn. ●

Die Bestellung der Sicherungsleistung muss, unter Vorlage des Sicherungsplans, bis spätestens fünf Arbeitstage vor dem geplanten Arbeitsbeginn erfolgt sein. ●
●
●

Die Sicherungsleistung muss spätestens vier Arbeitstage vor dem geplanten Arbeitsbeginn bestätigt sein. ●
●

Ist der vorgenannte Zeitplan nicht eingehalten, kann die Zustimmung zur Baustelle verweigert werden. ●
●

Bei Eingriffen in die ordnungsgemäße Verfügbarkeit von Bahnanlagen können Sicherungspläne in eine Beta integriert sein.

Arbeiten Dritter, ohne gültigen Sicherungsplan, stellen einen gefährlichen Eingriff in den Bahnverkehr nach § 315 des Strafgesetzbuches dar. ●
●
●

Jedem Unternehmer einer Baustelle ist dies bekannt zu geben. ●

zu § 6 (1) Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen

Besonders unterwiesene

- Mitarbeiter der WEG und
- Personen im permanenten Auftrag der WEG ●

dürfen, bei Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen, ohne förmlichen Sicherungsplan arbeiten, wenn die Regeln nach **6.0000.02.4** bei ad-hoc-Maßnahmen eingehalten werden. 6.0000.02.4 ●

6.0000.02.4 Regeln zur FV- NE

zu § 26 (2) Planmäßige Gleisperrungen

I. Genehmigung

Planmäßige Gleisperrungen werden ausschließlich genehmigt

1. aus Gründen der Unfallverhütung im Rahmen eines Sicherungsplanes oder
2. aus Gründen der Unfallverhütung und zum im Sinne der EBO geordneten Neben- und Nacheinander von Fahren und Bauen im Rahmen einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder
3. bei ad- hoc- Maßnahmen, die wegen betrieblichen Störungen oder Gefährdungen notwendig sind, ●

durch den Zugleiter oder Fahrdienstleiter.	durch den EBL, öBl oder deren Stellvertreter.	●
---	--	---

Arbeiten im Bereich von Gleisen/ Streckenbegänge:

Alle Arbeiten/ Begänge müssen zuvor durch den Aufsichtsführenden

beim Zugleiter bzw. Fahrdienstleiter

beim Triebfahrzeugführer des einzigen Zuges

•
•

angemeldet werden.

II. Baugleis

Die schriftliche Weisung, ein Gleis zum Baugleis erklären zu dürfen, ist ausschließlich die Betriebs- und Bauanweisung (Beta).

6.0000.V101

In der vereinfachten Beta (V- Beta) werden die Erklärung zum Baugleis wie komplexe Baubetriebszustände nicht legitimiert

6.0000.V102

zu § 26 (8) Sperrung von Bahnhofsgleisen

Wenn im Rahmen einer Beta Bahnhofsgleise gesperrt werden müssen, ist die Nachweisung über die Sperrung und deren Aufhebung in einem separaten Absatz in der Beta vorzugeben.

•

zu § 62 (1) Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis

a)

Der Triebfahrzeugführer ist über die Lage der Arbeitsstelle durch den technisch Berechtigten zu unterrichten.

•

Erst dann nach der Unterrichtung darf der technisch Berechtigte einer Einfahrt in das gesperrte Bahnhofsgleis oder in das Baugleis zustimmen.

zu § 62 (2) Wenn Beschäftigte im gesperrten Bahnhofsgleis oder im Baugleis das Gleis dauerhaft verlassen, so müssen sie dieses dem technisch Berechtigten melden.

Der technisch Berechtigte meldet das Freisein des Gleises von Beschäftigten dem Zugleiter/ Fahrdienstleiter dann, wenn Bauarbeiten im gesperrten Bahnhofsgleis oder Baugleis ruhen.

Die Wiederaufnahme der Arbeiten muss von den Beschäftigten dem technisch Berechtigten gemeldet werden.

Der Nachweis wird vom Zugleiter/ Fahrdienstleiter

- bei Bahnhofsgleisen im vorgenannten gesonderten Nachweis;
- bei Baugleisen im Meldebuch für den Zugleiter in Spalte 9

geführt.

6.0000.02.5 Regeln zur Oberbaurichtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri- NE), VDV-Schrift 612 ●**zu § 34 (1)** Die Verantwortlichen in der Funktion der

- Bauleitung und der
- Arbeitsaufsicht sind als solche in der Betra zu nennen.

Der Verantwortliche in der Funktion des Bauüberwachers kann in dieser Funktion oder, wenn er betriebliche Aufgaben zugleich wahrnimmt, als technisch Berechtigter in der Betra genannt sein.

6.0000.02.6 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen**zu § 9 (1)** Allgemeines Arbeitsbuch

Das Arbeitsbuch ist bei Arbeiten nach Betra zu führen.

Folgende Einträge sind durch die LST- Fachkraft mindestens vorzunehmen:

- Signalisierung des Baugleises
- Verriegeln von Weichen mit Handverschluss oder Weichenschloss
- Aufhebung/ Wiederherstellung der Signalabhängigkeit
- Außer-/ Inbetriebnahme von Signalanlagen und Sicherungssystemen.
- Außer-/ Inbetriebnahme von BÜ- Sicherungsanlagen.
- Getätigte Meldungen an den zuständigen Zugleiter/ Fahrdienstleiter;
- Empfangene Weisungen durch den Fdl/ Zlr.

6.0000.02.7 Regeln zur Mitteilung VDV 7508

zu 4.1 Organisatorische Maßnahmen

Eine Betriebs- und Bauanweisung (Betra) wird als organisatorische Maßnahme zur Trennung von Fahren und Bauen genutzt.

Eine Betra muss durch die BzS dann erstellt werden, wenn bei den folgenden Maßnahmen, den Betrieb beeinträchtigenden Einflüssen durch diese Maßnahmen vorliegen:

Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen,

- die ein Befahren des Gleises teilweise oder ganz einschränken oder
- die das Lichtraumprofil nach EBO- Anlage 1 vorübergehend einschränken oder
- die Sicherungsanlagen (auch Bahnübergangssicherungsanlagen) verändern bzw. beeinträchtigen oder die Veränderung von Sicherungsanlagen erfordern,
- die das rechtzeitige Räumen eines Bahnüberganges oder die Übersicht bei nicht technisch gesicherten Bahnübergängen einschränken,
- durch Maschinen oder Arbeitstrupps besetzte Gleise,
- Umsetzungen von Bestimmungen zum Unfallschutz an Baustellen in oder neben Gleisen.

6.0000.02.8 Interne Regeln der WEG

1. Beantragung einer Betra

Die Betra ist durch einen durch die WEG anerkannten technisch Berechtigten oder den öBI bzw. Betriebskoordinator oder im Ausnahmefall dem EBL bei der für den Betrieb zuständigen Stelle (BzS) zu beantragen (Erstersteller).

Der Betra-Antrag ist durch Abstimmung mit den zu beteiligten Fachmitarbeitern der WEG (Oberbau/ LST/ Betrieb) möglichst vollständig vom Antragsteller zu erarbeiten. Die Erarbeitung erfolgt im Fachgespräch unter Zuhilfenahme der Bestandsunterlagen und gültiger Richtlinien.

Der die Betra ergänzende Mitarbeiter der BzS unterzeichnet den Vordruck.

Bei von dem Fachbereich Infrastruktur initiierten Maßnahmen begleitet ein für die Maßnahme verantwortlicher Projektingenieur die erarbeiteten Teilmaßnahmen und löst die Bestellung hierfür erforderlicher Sicherheits- und Baumaßnahmen inklusiver aller Zusammenhangsmaßnahmen aus.

2. Prüfung, Inkraftsetzung

- Die Beta wird nach den vier Augen-Prinzip erstellt. ●
- Die Beta wird vom öBl, dem Betriebskoordinators / Stellvertreter oder in Ausnahmefällen bzw. bei besonders schwierigen Verhältnissen, vom EBL oder dessen Stellvertreter geprüft. ●
- Der prüfende Mitarbeiter unterzeichnet den Vordruck. ●
- Der in Kraft setzende Mitarbeiter unterzeichnet den Vordruck. ●
- Die zu veröffentlichen Beta wird mit als gez. und dem jeweiligen Namen in den Feldern für geprüft und freigegeben als PDF-Dokument verteilt (kein Scann mit Unterschrift!). ●

3. Zeitlicher Ablauf

X = 1. Geltungstag

Bis X - 3 Wochen:

Verantwortliche Mitarbeiter:

Bei Baumaßnahmen werden die verantwortlichen Mitarbeiter der Baufirma durch den Ersteller oder Projekt-Ingenieur eingetragen.

Vorlage nach Bearbeitung durch den Ersteller elektronisch beim örtlichen Betriebsleiter, ggf. Ergänzung der Beta bis 10 Tage vor dem ersten Geltungstag.

Die Ergänzungen werden im Benehmen mit technisch Berechtigtem, den Bahnmeistern Oberbau und LST und dem Projekt-Ingenieur vorgenommen.

Bis X- 2 Wochen:

Vorlage beim Betriebskoordinator oder öBl bzw. EBL oder dessen Stellvertreter zur Prüfung und In- Kraft- Setzung. ●

Bis X - 5 Werktage:

In- Kraft- Setzung durch öBl / EBL / Stellvertreter. Dieser leitet die Beta an den zuständigen öBl / Betriebskoordinator weiter. ●

Bis X – 3 Werktage:

Verteilung an die Verantwortlichen nach Beta durch den Betriebskoordinator / öBl. ●

4. Formularvordruck Betra

Es sind ausschließlich die im Anhang dargestellten Formularvordruck zu nutzen.

6.0000.V101

6.0000.V102

Beide Vordrucke erlauben, im Word-Format Texte zu ergänzen und ggf. Textteile zu streichen.

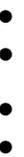
Bei der Erstellung einer Betra ist von den Erstellenden immer ein ungenutzter neuer Vordruck zu verwenden.

5. Inhalte

Die Inhalte der Betra sind von allen Beteiligten zu beachten. Die Angaben zu Bahnanlagen, Zeiten und Prozessen sind verbindlich umzusetzen.

Etwaige Unstimmigkeiten, Änderungen im Bauablauf etc. sind unverzüglich dem Betriebskoordinator zu melden.

Der Betriebskoordinator stellt kurzfristig eine berichtigte Version zur Verfügung.



6.0000.05 **Bahnübergangssicherung bei Arbeiten**

Die nachstehenden Regeln finden Anwendung, wenn im Bahnübergangsbereich selbst oder innerhalb der Räumstrecken des Bahnüberganges Arbeiten stattfinden, welche

- die planfestgestellte Bahnübergangssicherung einschränken oder
- das rechtzeitige Räumen des Bahnüberganges durch den Straßenverkehr verunmöglichen.

6.0000.05.1 **Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)**

§ 11 (3) Der Vorrang des Eisenbahnverkehrs vor dem Straßenverkehr darf nicht eingeschränkt werden. Die verkehrstechnischen Maßnahmen sind dementsprechend auszurichten.

§ 11 (19) Technische BÜ- Sicherungsanlagen, welche ausgeschaltet werden müssen, sind durch Posten zu sichern. Der Umfang der Postensicherung ergibt sich aus den Modulen 7.xxxx.A202.

7.4561.A202

7.4751.A202

7.4871.A202

7.9465.A202

7.9486.A202

6.0000.05.2 Regeln zur Straßenverkehrsordnung (StVO)

§ 45 (2) und RSA 95 Verkehrsrechtliche Anordnungen müssen zwischen Straßen- und Bahnbetreiber abgestimmt werden, wenn BÜV- NE § 6 (2) betroffen ist.

Die Betroffenheit liegt dann vor, wenn ein Regelplan gemäß RSA 95 einer Verkehrsrechtlichen Anordnung sich mit dem Regelplan/ Zusatzplan für Bahnübergangssicherungen (vgl. *BÜ- Leitfaden* des Bund- Länder- Fachausschusses Straßenverkehrsordnung) deckt.

6.0000.05.3 bleibt frei

6.0000.05.4 bleibt frei

6.0000.05.5 Regeln zur Bahnübergangsvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BÜV- NE)

§ 6 (2) Die Wirksamkeit der Sicherung einer von Bauarbeiten beeinflussten Bahnübergangssicherung ist nur dann weiterhin gegeben, wenn die Verkehrsteilnehmer

- rechtzeitig vor dem Bahnübergang anhalten können und
- diesen ungehindert räumen können.

Diese beiden Kriterien sind durch geeignete Maßnahmen umzusetzen.

Die Umsetzung setzt das Benehmen zwischen Bahnbetreiber und Straßenbetreiber voraus.

Erst nach Herstellen des Benehmens und dessen Dokumentation in geeigneten Dienstanweisungen sowie deren Verteilung an die am Bau und der Sicherung Beteiligten darf mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Für das Benehmen beider Verkehrswegebetreiber bedarf es einer Abstimmung zwischen ausführender Baufirma und den beiden Betreibern.

I. Besonderheiten bei technisch gesicherten Bahnübergängen

zu EBO § 11 Technisch gesicherte Bahnübergänge

(11), (15)

i. Zh.* mit

BÜV- NE

§ 12

Bei Einschränkungen der Fahrstreifenbreiten innerhalb des 25 m-Bereiches außerhalb des Regellichttraumes (Anl. 1 EBO) ist das Räumen nicht mehr sichergestellt.

- Das Räumen kann durch rechtzeitiges Sichern durch BÜ- Posten

oder

- Lichtsignalanlagen bei wechselseitiger Freigabe des Verkehrs realisiert werden.

BÜ- Posten müssen gemäß den Vorgaben der FV- NE Anlage 13 ausgerüstet sein.

**FV- NE
Anlage 13**

Bei Anwendung von Lichtsignalanlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnübergangssicherungsanlage darf der Signalgeber „grün“ nicht verwendet werden, da eine zweifelhafte Deutung durch den Straßenverkehrsteilnehmer nach Einschaltung der BÜ- Sicherungsanlage erfolgen könnte.

Bei Anwendung von Einbahnstraßenregelungen müssen, sofern Verkehr die Ausfahrseite eines mit Halbschranken gesicherten Bahnübergangs zuerst befährt, BÜ- Posten eingesetzt werden, welche diesen rechtzeitig vor Einschalten der BÜ- Sicherung durch den Zug sichern. Diese Art der Verkehrsführung ist jedoch wenn möglich zu vermeiden.

Die in Frage kommenden Sicherungsmaßnahmen sind gemäß 6.0000.02.8 vorzubereiten.

6.0000.02.8

II. Besonderheiten bei nicht technisch gesicherten Bahnübergängen

zu EBO

§ 11 (11)

i. Zh.* mit

BÜV- NE

§ 8 ff.

1. Bei Einschränkungen der Übersicht ist der Bahnübergang in Abhängigkeit der Verkehrsstärke auf der Straße und den verbleibenden Sichtverhältnissen zu sichern und zu signalisieren.
2. Wenn das Räumen des Bahnüberganges nicht uneingeschränkt möglich ist, müssen temporäre Verkehrsregelungen oder Lichtzeichenanlagen (ohne Grünlicht) dieses ermöglichen.
3. Es dürfen Posten zur Sicherung des BÜ eingesetzt werden, welche diesen i.S. EBO § 11 (11) sichern.

* im Zusammenhang

**zu FV- NE
§ 18**

Der Dienst der BÜ- Posten erfolgt nach FV- NE § 18.

Er ist hierfür durch die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle mit den fahrdienstlichen Unterlagen und geeigneten Fernmeldemitteln auszurüsten.

BÜ- Posten müssen gemäß den Vorgaben der FV- NE Anlage 13 ausgerüstet sein.

Die in Frage kommenden Sicherungsmaßnahmen sind gemäß 6.0000.02.8 vorzubereiten.

**FV- NE
Anlage 13****6.0000.02.8**

<p>(1) Absender (Unternehmer) / Antragsteller</p> <p>(Genaue Unternehmensbezeichnung, Adresse usw.)</p>	
<p>(2) Art der geplanten Arbeiten</p> <p>(Kurze Beschreibung der geplanten Arbeiten, des / der geplanten Bauvorhabens; bitte ggf. weitere Unterlage als Anlage beifügen)</p> <p>Nachstehend Zutreffendes ankreuzen:</p>	
<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Arbeiten an der Infrastruktur des Eisenbahninfrastrukturunternehmens / im Auftrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens *) <input type="checkbox"/> Arbeiten / Baumaßnahmen Dritter <input type="checkbox"/> Arbeiten im Bereich von / an Bahnübergängen <input type="checkbox"/> Arbeiten in der Nähe von Gleisen <input type="checkbox"/> Brückenarbeiten (über / unter dem Gleis *) <input type="checkbox"/> Errichtung von Gleisquerrungen <input type="checkbox"/> sonstige Arbeiten	

(3) Erläuterungen zu (2):

(ggf. weitere Beschreibungen beifügen)

(4) Örtlichkeit

(ggf. Skizze, Plan o. ä. beifügen)

Strecke (Gleis) zwischen
(Bahnhof / Betriebsstelle).....und
(Bahnhof / Betriebsstelle).....
.....

von km bis km

Baustelle wandert *)

Bahnhof Gleis(e) Nr. Anlage

Baustelle wandert *)

andere Ortsangaben, z. B. Bahnübergang, Brücke

<p>(5) Zeitraum / Zeiten, in den Arbeiten vorgesehen sind</p>	<p>Beginn / ab: _____ Ende / bis (voraussichtlich): _____</p> <p>Montag bis Freitag / Samstag / Sonntag *)</p> <p>tägliche Arbeitszeit</p> <p>von: _____ Uhr bis: _____ Uhr</p> <p>Für die Durchführung der Arbeiten ist eine ununterbrochene Arbeitszeit von mindestens</p> <p>..... Minuten erforderlich.</p>
<p>(6) genaue Angaben zur Bautechnologie</p> <p>(Angaben zum vorgesehenen Bauablauf / Maschineneinsatz / ggf. erforderliche Räumzeiten, ggf. bitte weitere Unterlagen beifügen).</p> <p>Gleissperrung erforderlich (bautechnisch) ja/nein *)</p>	

<p>(7) Schienenfahrzeuge</p>	<p>Es sollen folgende schienengebundene Fahrzeuge (einschließlich Zweiwegefahrzeuge) und gleisfahrbare Arbeitsgeräte für die Arbeiten eingesetzt werden:</p> <p>Folgende schienengebundene Transporte zur und von der Baustelle sind erforderlich:</p> <p>Außerhalb des Arbeitsbereichs bzw. der Baustelle werden folgende Abstellkapazitäten gewünscht:</p>
<p>(8) Ansprechpartner</p> <p>Verantwortliche Zuständige / verantwortliche Personen des Unternehmens (Geschäftsleitung / Bauleitung / Schachtmeister / Polier usw.) mit Angabe der Erreichbarkeit (Telefon / Mobiltelefon / Fax / E-Mail usw.)</p>	

(9) Sonstige Angaben

(z. B. Gestellung von Sicherungskräften / Einsatz von streckenkundigem Begleitern / Arbeitszugführern / Eisenbahnfahrzeugführer / verkehrrechtliche Anordnung erforderlich, ggf. weitere Unterlagen beifügen)

Beantragt am:

durch:

Unterschrift / Firmenstempel

Anlagen:

keine oder:

1.

2.

3.

1. Die Beta wird gemäß der in Modul 6.0000 getroffenen Regelungen erstellt.
2. Die Beta ist strukturiert in die Teile
 - 0 **Baumaßnahme** Hier kann die Baumaßnahme als Arbeitstitel frei beschrieben werden.
 - 1 **Verteiler/ Verantwortliche** Die verantwortlichen Handelnden sind in ihrer Funktion und ihrer Erreichbarkeit zu nennen.
 - 2 **Lage der Baustelle** Die Lage der Baustelle wird anhand betrieblicher Merkmale beschrieben.
 - 3 **Zeitangaben** Hier werden Angaben zur Arbeitszeit, zur Art der Arbeiten, zu den ausführenden Firmen und zu den zu sperrenden Gleisabschnitten getätigt.
 - 4 **Zuständige Berechtigte** Hier sind zuständige Berechtigte und ihre Pflichten genauer zu benennen. Pflichten, die bei jeder Beta auszuführen sind, sind bereits genannt und brauchen ggf. nur ergänzt werden.
 - 5 **Besondere Regelungen für das Baugleis** Die bereits getätigten Textvorgaben müssen ggf. vervollständigt werden oder durch andere Formulierungen ersetzt werden.
 - 6 **Besondere Regelungen für Betriebsgleise** Hier sind erforderliche Regelungen für die Weiterführung des Eisenbahnbetriebs genauer zu benennen. Pflichten, die bei jeder Beta auszuführen sind, sind bereits genannt und brauchen ggf. nur ergänzt werden.
 - 7 **Regelungen zum Arbeitsschutz** Die für Schienenbahnen geltenden Regeln sind genannt. Das Kapitel ist um zu treffende Sicherheitsmaßnahmen zu ergänzen.
 - 8 **In Kraft befindliches Regelwerk** Hier sind die einschlägigen Regelwerke, die ohnehin berücksichtigt werden müssen, genannt. Die Beta als für die Baustelle individuell geltendes Regelwerk wird auch in diesem Kapitel in Kraft gesetzt.
3. **Nicht notwendige Kapitel** Kapitel oder Kapitelteile, die entfallen dürfen, sind mit einem grau hinterlegten „entfällt“- Logo gekennzeichnet. Wenn diese nicht entfallen dürfen, ist das Wort „entfällt“ zu löschen und durch ein „+“ zu ersetzen.

Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH	BETRA Nr.	Seite 1 von
Betriebs- und Bauanweisung		
Vordruck 6.0000.V101		in Kraft ab
		außer Kraft ab



0. Baumaßnahme:									
1. Verteiler/ Verantwortliche:									
Verantwortlich als									
1	Fgl/ Zfr (Urfaime/Gezelle)	WEG	Rufnummer Festnetz	Rufnummer Mobilfunk	Fax	Email			
2	Bz8	WEG							
3	EBL (EIU)	WEG							
4	Stv. EBL (EIU)	WEG							
5	Technisch Berechtigter								
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
2. Lage der Baustelle									
2.1 Streckenabschnitt/ Betriebsstelle									
			von Bahn- km	Signal		bis Bahn- km	Signal		
									entfällt
2.2 Skizze									
[Raum für Skizze]									
3. Zeitangaben									
3.1 Arbeitszeit und Art der Arbeiten									
	von (dd.mm.JJ)	bis (dd.mm.JJ)	Art der Arbeiten		Ausführende Firma		Anmerkungen		
3.1.1									
3.1.2									
3.1.3									
3.1.4									
3.1.5									

WEG 6.0000.V101-BETRA 2016-Nr.V; Stand: 08.12.2015

Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V101		BETRA Nr.		In Kraft ab		Seite 2 von		
				außer Kraft ab				
3.2 Zu sperrende Gleisabschnitte Auf Antrag des technisch Berechtigten gemäß Abschnitt 1, Ziffer 2 an den Zugleiter (Abschnitt 1, Ziffer 1) wird das Gleis vom Fol/ Zlr in	Abschnitt 3.2.1	zwischen Bahn- km	Signal und Bahn- km	Signal von (Uhr)/ nach Zg	bis (Uhr)/ vor Zg	[aufz. streichen] und darf zum Baugleis erklärt werden.	[aufz. streichen] und darf zum Baugleis erklärt werden.	
	3.2.2					gesperrt	gesperrt	
	3.2.3					gesperrt	gesperrt	gesperrt
	3.2.4					gesperrt	gesperrt	gesperrt
	3.2.5					gesperrt	gesperrt	gesperrt
	3.3 Erklärung zum Baugleis/ Aufhebung des Baugleises Wenn durch den technisch Berechtigten der zu sperrende Gleisabschnitt durch Sh 2- Scheiben beidseitig abgeteilt ist und gemäß Ziffer 5.2 weitere dort beschriebene Sicherungsmaßnahmen für den Bahnbetrieb durchgeführt worden sind, darf der technisch Berechtigte beim zuständigen Fol/ Zlr den Antrag auf die Erklärung zum Baugleis stellen. Der Zugleiter darf das Gleis in den Abschnitten gem. 3.2 zum Baugleis erklären. Er dokumentiert die Erklärung im Zugmeldebuch im Sperrkasten. Mit Erklärung zum Baugleis geht die Verantwortung auf Zulassung von Fahrten in diesem Gleisabschnitt auf den technisch Berechtigten über. Der Fol/ Zlr dokumentiert die Aufhebung des Baugleises im Sperrkasten. Mit dem Zeitpunkt der Aufhebung des Baugleises geht die Verantwortung auf Zulassung von Fahrten in diesem Gleisabschnitt auf den Fol/ Zlr über. Der Fol/ Zlr muss unmittelbar nach Aufhebung des Baugleises vom technisch Berechtigten eine Meldung über vorhandene Fahrzeuge im Gleis erhalten. Der Fol/ Zlr dokumentiert dieses im Zugmeldebuch und legt bei Vorhandensein von Fahrzeugen das Merkschild Sperrt auf das Meldebuch und hängt das Merkschild ! in entsprechender Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge auf die Fernmeldeeinrichtung seines Arbeitsplatzes.							
4 Zuständige Berechtigte								
4.1 Fahrdienstleiter/ Zugleiter Kommunikationsverbindung vgl. Abschnitt 1, Ziffer 1. Der Fol/ Zlr trägt sämtliche Aufträge und Meldungen in das Arbeits- und Störungsbuch ein, insbesondere.	<ul style="list-style-type: none"> • Beginn und Ende der Arbeiten • Außerbetriebnahme und Wiederbetriebnahme der BU-Sicherungsanlagen • Sperrung des Gleises und deren Aufhebung • Meldung über die Befahrbarkeit • Meldungen des TT der Erkundungsfahrt • Erklären und Aufheben des Baugleises 							

WEG 6.0000.V101-BETRA 2016-Nr.V; Stand: 08.12.2015

		Seite 3 von
BETRA Nr.		In Kraft ab außer Kraft ab
Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V101		
4.2	Technisch Berechtigter Der zuständige Berechtigte trägt die Verantwortung dafür, dass die Auflagen und Festlegungen der BETRA eingehalten werden und alle an der Maßnahme beteiligten Mitarbeiter vom Inhalt dieser BETRA Kenntnis erhalten haben, soweit ihr Arbeitsbereich hiervon betroffen ist. Vor Beginn der Arbeiten und bei jedem Wechsel meldet sich der zuständige Berechtigte beim FdI/Zir bzw. Zugleiterbereitschaft, der die Meldung im Meldebuch nachweist. Der zuständige Berechtigte muss allen Beteiligten jederzeit namentlich bekannt und für den Zugleiter erreichbar sein. Der Technische Berechtigte meldet dem FdI/Zir, wenn er die Baustelle verlässt bzw. wenn er anwesend ist. Der zuständige Berechtigte muss während der Dauer der Maßnahme persönlich vor Ort anwesend sein – jedenfalls so lange, wie Arbeiten im Gleisbereich stattfinden. Er darf die Maßnahme verlassen, sobald der Gleisbereich mit einer Absperrung markiert ist und keine Arbeiten mehr stattfinden, die den Bahnbetrieb beeinträchtigen können. Die Bauleitung (Poller) ist nachweislich darüber durch den technisch Berechtigten zu unterweisen. Sollen andere als die oben genannten Personen als zuständige Berechtigte eingesetzt werden, so sind sie durch einen der oben genannten zuständigen Berechtigten namentlich bei der FdI/Zir zu melden. Die neuen Namen sind zusammen mit dem Namen des Meldenden im Meldebuch nachzuweisen. Der Meldende zuständige Berechtigte trägt die Verantwortung dafür, dass die neu hinzugekommenen zuständigen Berechtigten für die Aufgabe geeignet sind und vom Inhalt dieser BETRA Kenntnis erhalten haben. In den Zellen, in denen kein Technisch Berechtigter vor Ort ist, muss der Technisch Berechtigte telefonisch erreichbar sein.	
4.3	Mitarbeiter Signaldienst Der Signaldienst ist verantwortlich für die Außerbetriebnahme und Wiederbetriebnahme der technischen Sicherungsanlagen der BU wie der Anlagen der Zugförsicherung. Der Signaldienst gibt Meldungen an den Zugleiter (Im Betriebsgleis) und an den Technischen Berechtigten (Im Baugleis) gemäß Abschnitt ab.	
4.4	Bahnmeister Der Streckendienst ist verantwortlich für das Feststellen der technischen Befahrbarkeit des Gleises nach Abschluss der Bauarbeiten.	
4.5	Eisenbahnbetriebeleiter Die EBL können im Rahmen dieser BETRA Ausnahmen zulassen oder die Regelungen der BETRA ändern. Sie verständigen darüber alle Beteiligten.	
4.6	Transportleitung EVU Die Leitstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind an der Maßnahme nicht direkt beteiligt. Sie werden vom Zugleiter verständigt, wenn es zu Verzögerungen im Bauablauf kommt, die die pünktliche Betriebsaufnahme nach Beendigung gefährden.	
5	entfällt	
5.1	Besondere Regelungen im Rahmen dieser Betra für das Baugleis Abregeln von Gleisen Der technisch Berechtigte riegelt das Gleis nach Sperrung durch den Zugleiter durch eine Baugleissperre in km und km / durch das Anbringen eines HW 73/ eines Weichenschlosses ab. Nach Durchführung dieser Maßnahmen und Meldung an den Zugleiter darf das Gleis zum Baugleis erklärt werden. Diese Maßnahmen müssen nach Aufhebung des Baugleises wieder rückgängig gemacht werden und dem Zugleiter gemeldet werden.	

WEG 6.0000.V101-BETRA, 2016-Nr. V; Stand: 08.12.2015

<p>Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH</p>	<p>BETRA Nr.</p>	<p>In Kraft ab</p>	<p>Seite 4 von</p>	
<p>Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V101</p>				
<p>5.2 Außerbetriebnahme/ Inbetriebnahme von Bahnübergangssicherungsanlagen Verantwortlich: Mitarbeiter gemäß Ziffer Folgende Bahnübergangssicherungsanlagen dürfen nach Erklärung zum Baugleis außer Betrieb genommen werden: X Vor der Meldung der Inbetriebnahme einer BU- Sicherungsanlage führt der Verantwortliche Mitarbeiter einen Probelauf der Anlage durch und stellt ggf. die Uhrzeit im Rechner der Anlage neu ein. Der Signaldienst führt die Inbetriebnahme nach Bedienungsanleitung der jeweiligen BÜSA- Hersteller durch und meldet die In Betrieb gesetzte Anlage dem technisch Berechtigten. Dieser meldet die in Betrieb gesetzten Anlagen dem Zugleiter.</p>	<p>5.3 Ausbau von Gleisschaltmitteln</p>	<p>An folgenden Bahnanlagen dürfen im Baugleis Gleisschaltmittel aus- und wieder eingebaut werden: X Verantwortlich: X</p>	<p>5.4 Eisenbahnbetrieb im Baugleis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für das Baugleis gelten die in der SbV angegebenen Neigungsverhältnisse. • Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis darf nur mit maximal 20 km/h erfolgen. • Eisenbahnfahrzeuge dürfen nicht zwischen km xxx und km yyy bewegt werden. • Das Abstellen von Fahrzeugen darf nicht auf der freien Strecke erfolgen. Ausnahme: • Der Zugleiter stellt im Baugleis keine Weichen und Signale. • Der technisch Berechtigte weist gegen schriftlichen Nachweis Mitarbeiter der EVU ein, die dort rangieren müssen. • Es gelten die Regeln der SbV für das Rangieren. • Sichern von Bahnübergängen im Baugleis: Durch Posten des EVU gemäß SbV, Module 7.xxxx.A202. 	<p>5.5 Meldungen über die Befahrbarkeit des Gleises</p> <p>Der Technische Berechtigte meldet dem zuständigen Fall/ Zfr die Beendigung der Arbeiten im Gleisbereich sowie die Befahrbarkeit des Gleises einschließlich Regellichtraum. Diese Meldung darf erst erfolgen, wenn alle notwendigen Bedingungen erfüllt sind. Voraussetzungen sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alle Bauarbeiten sind beendet; • alle Mitarbeiter haben das Gleis verlassen; • alle Geräte, Material etc. wurden aus dem Gleisbereich entfernt; • das Gleis ist technisch befahrbar (Oberbau und Gleis ordnungsgemäß hergestellt, ObRI-NE); • der Lichtraum ist frei von Einschränkungen (insbesondere alle baubedingten Einbauten entfernt); • alle Fahrzeuge haben das Baugleis verlassen.

WEG 6.0000.V101-BETRA 2016-Nr.V; Stand: 08.12.2015

		Seite 5 von
württembergische Eisenbahn- Ges. mbH Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V101		BETRA Nr. In Kraft ab außer Kraft ab
5.6	Folgende Fahrzeuge dürfen in das Baugleis eingelassen werden: x	entfällt
5.9	Erkundungsfahrt, Erkundungsgang, Aufheben der Sperrung eines Gleises Um vor der ersten planmäßigen Zugfahrt sicherzustellen, dass sich keine Fahrzeuge oder sonstige Hindernisse im Gleis befinden kann entweder ein Erkundungsgang oder eine Erkundungsfahrt vom technisch Berechtigten durchgeführt werden. ► Der Nachweis der Räumung ist vom technisch Berechtigten nicht zu führen und am (Übergabeort) zu übergeben.	
6	Besondere Regelungen im Rahmen dieser Betra für Betriebsgleise Die Regelungen/ Angaben zu 6.1 bis 6.8 müssen ggf. in die La aufgenommen werden.	
6.1	Einschränkung örtlich zulässiger Geschwindigkeiten Die Bauarbeiten dürfen erst beginnen, wenn die nachfolgenden Regelungen beachtet und umgesetzt wurden. Die Zustimmung zu den Bauarbeiten erteilt der technische Berechtigte gegenüber dem Bauleiter oder dem benannten Vertreter der Baufirma. Der technisch Berechtigte ist gegenüber der Baufirma weisungsbehaftet. von km/h bis km/h durch La- Eintrag/ durch Befehl/ für alle Züge/ für Züge im Einzelfall Die Langsamfahrstelle wird signalisiert durch den Verantwortlichen gemäß Ziffer xx und auch von diesem nach Gültigkeitsende dieser Betra wieder zurückgebaut.	
6.2	Nicht gültige Signale	
6.3	Zusätzlich gültige Signale Abgrenzen des Arbeitsbereichs, Langsamfahrstellen, Haltetafeln, Sh 2, 7c	
6.4	Sperrfahrten	
6.5	Lu- Sendungen	
6.6	Abweichungen von der Fahrordnung in Betriebsstellen	
6.7	Zusätzliche Besetzzeiten Fahrdienstleiter/ Zugleiter	
6.8	Zu sichernde Bahnübergänge auf der Rückfallebene	

WEG 6.0000.V101-BETRA 2016-Nr.V; Stand: 08.12.2015

Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH		BETRA Nr.		Seite 6 von			
Betriebs- und Bauanweisung				In Kraft ab			
Vordruck 6.0000.V101				außer Kraft ab			
7	Arbeitsschutz						
7.1	Grundsatz	Die beteiligten Firmen stellen sicher, dass nur Personal zum Einsatz kommt, das über die Gefahren des Eisenbahnbetriebes unterrichtet ist. Auf die Verpflichtung im Gleisbereich Warnkleidung zu tragen wird besonders hingewiesen. Es sind besonders folgende Unfallverhütungsvorschriften zu beachten:					
		<ul style="list-style-type: none"> • BGV D 30: Schienenbahnen • BGV D 33: Arbeiten im Bereich von Gleisen 					
		Die Unternehmer sind für die Einhaltung der UVV in Ihren Bereichen selbst verantwortlich. (Nachrichtlich: Die Unfallverhütungsvorschriften sind im Internet unter www.vbg.de abrufbar)					
7.2	Sicherungsmaßnahmen	Sicherungsmaßnahmen sind nach RII 132.0118 der DB AG festzulegen, durchzuführen und zu überwachen.					
8	In Kraft befindliches Regelwerk						
8.1	Neben den Bestimmungen dieser Betra sind gültig:						
	EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung					
	ESO	Eisenbahn- Signalordnung					
	FV- NE	Fahrensvorschrift für nichtbundesweilige Eisenbahnen					
	sbv	Sammlung betrieblicher Vorschriften der TBG					
	BGV D 30	Schienenbahnen					
	BGV D 33	Arbeiten im Bereich von Gleisen					
	RII 132.0118	Arbeiten im Gleisbereich					
8.2	Betra in Kraft gesetzt						
	Beteiligter	Name	Funktion	Datum			
	Ersteller						
	Ergänzt durch						
	Geprüft durch						
	In Kraft gesetzt durch						

WEG 6.0000.V101-BETRA 2016-Nr.V; Stand: 08.12.2015

- bleibt frei -

1. Die Beta wird gemäß der in Modul 6.0000 getroffenen Regelungen erstellt.
2. Die Beta ist strukturiert in die Teile
 - 0 **Baumaßnahme** Hier kann die Baumaßnahme als Arbeitstitel frei beschrieben werden.
 - 1 **Verteiler/ Verantwortliche** Die verantwortlichen Handelnden sind in ihrer Funktion und ihrer Erreichbarkeit zu nennen.
 - 2 **Lage der Baustelle** Die Lage der Baustelle wird anhand betrieblicher Merkmale beschrieben. Es kann nur in einem Streckenabschnitt gearbeitet werden!
 - 3 **Zeitangaben** Hier werden Angaben zur Arbeitszeit, zur Art der Arbeiten, zur ausführenden Firma und zu sperrenden Gleisabschnitten getätigt. Es dürfen maximal zwei Gleisabschnitte gesperrt werden.
 - 5 **Besondere Regelungen für das Baugleis** Im Rahmen einer solchen Beta darf kein Baugleis erklärt werden.
 - 4 **Zuständige Berechtigte** Hier sind zuständige Berechtigte und ihre Pflichten genauer zu benennen. Pflichten, die bei jeder Beta auszuführen sind, sind bereits genannt und brauchen ggf. nur ergänzt werden.
 - 6 **Besondere Regelungen für Betriebsgleise** Hier sind erforderliche Regelungen für die Weiterführung des Eisenbahnbetriebs genauer zu benennen. Pflichten, die bei jeder Beta auszuführen sind, sind bereits genannt und brauchen ggf. nur ergänzt werden. Es darf maximal eine BÜ- Sicherungsanlage außer Betrieb genommen werden.
 - 7 **Regelungen zum Arbeitsschutz** Die für Schienenbahnen geltenden Regeln sind genannt. Das Kapitel ist um zu treffende Sicherungsmaßnahmen zu ergänzen.
 - 8 **In Kraft befindliches Regelwerk** Hier sind die einschlägigen Regelwerke, die ohnehin berücksichtigt werden müssen, genannt. Die Beta als für die Baustelle individuell geltendes Regelwerk wird auch in diesem Kapitel in Kraft gesetzt.
3. **Nicht notwendige Kapitel** Kapitel oder Kapitelteile, die entfallen dürfen, sind mit einem grau hinterlegten „entfällt“- Logo gekennzeichnet. Wenn diese nicht entfallen dürfen, ist das Wort „entfällt“ zu löschen und durch ein „+“ zu ersetzen.

Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH Vereinfachte Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V102	BETRA Nr.	Seite 1 von in Kraft ab außer Kraft ab
Württembergische Eisenbahn Wir sind transdev		

0. Baumaßnahme:									
1. Verteiler/ Verantwortliche:									
Verantwortlich als									
1	Fdl/ Zlr (Unfallmeldestelle)	WEG	Rufnummer Festnetz	Rufnummer Mobilfunk	Fax	Email			
2	BzS	WEG							
3	EBL (EIU)	WEG							
4	Stv. EBL (EIU)	WEG							
5	Technisch Berechtigter								
6									
7									
8									
9									
10									
2. Lage der Baustelle									
2.1 Streckenabschnitt/ Betriebsstelle									
2.2 Skizze									
3. Zeitangaben									
3.1 Arbeitszeit und Art der Arbeiten									
von (dd.mm.jj) bis (dd.mm.jj) Art der Arbeiten									
3.1.1									
3.1.2									
3.2 Zu sperrende Gleisabschnitte									
Auf Antrag des technisch Berechtigten gemäß Abschnitt 1, Ziffer 2 an den Zugleiter (Abschnitt 1, Ziffer 1) wird das Gleis vom Fdl/ Zlr in									
Abschnitt zwischen Signal und Signal									
Bahnhof Bahn-km Signal nach Zg bis (Uhr) vor Zg [ggf. streichen]									
3.2.1									
3.2.2									
gesperrt									
gesperrt									
Ausführende Firma									
Anmerkungen									
entfällt									

WEG 6.0000.V102-BETRA 2016-Nr.V; Stand: 08.12.2015

<p>Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH</p> <p>Vereinfachte Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V102</p>		<p>BETRA Nr.</p>		<p>in Kraft ab</p>	<p>Seite 2 von</p>	
<p>3.3 Erklärung zum Baugleis/ Aufhebung des Baugleises</p>						entfällt
4	Zuständige Berechtigte					
4.1	<p>Fahrdienstleiter/ Zugleiter</p> <p>Kommunikationsverbindung vgl. Abschnitt 1, Ziffer 1.</p> <p>Der Fdl/ Zlr trägt sämtliche Aufträge und Meldungen in das Arbeits- und Störungsbuch ein, insbesondere.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn und Ende der Arbeiten ▪ Außerbetriebnahme und Wiederinbetriebnahme der BÜ-Sicherungsanlage ▪ Sperrung des Gleises und deren Aufhebung ▪ Meldung über die Befahrbarkeit 					
4.2	<p>Technisch Berechtigter</p> <p>Der zuständige Berechtigte trägt die Verantwortung dafür, dass die Auflagen und Festlegungen der BETRA eingehalten werden und alle an der Maßnahme beteiligten Mitarbeiter vom Inhalt dieser BETRA Kenntnis erhalten haben, soweit ihr Arbeitsbereich hiervon betroffen ist.</p> <p>Vor Beginn der Arbeiten und bei jedem Wechsel meldet sich der zuständige Berechtigte beim Fdl/ Zlr bzw. Zugleiterbereitschaft, der die Meldung im Meldebuch nachweist.</p> <p>Der zuständige Berechtigte muss allen Beteiligten jederzeit namentlich bekannt und für den Zugleiter erreichbar sein. Der Technische Berechtigte meldet dem Fdl/ Zlr, wenn er die Baustelle verlässt bzw. wenn er anwesend ist.</p> <p>Der zuständige Berechtigte muss während der Dauer der Maßnahme persönlich vor Ort anwesend sein – jedenfalls so lange, wie Arbeiten im Gleisbereich stattfinden. Er darf die Maßnahme verlassen, sobald der Gleisbereich mit einer Absperrung markiert ist und keine Arbeiten mehr stattfinden, die den Bahnbetrieb beeinträchtigen können. Die Bauleitung (Poller) ist nachweislich darüber zu unterweisen.</p>					
4.3	<p>Mitarbeiter Signaldienst</p> <p>Der Signaldienst ist verantwortlich für die Außerbetriebnahme und Wiederinbetriebnahme der technischen Sicherungsanlage des BÜ.</p> <p>Der Signaldienst gibt Meldungen an den Zugleiter (im Betriebsgleis) gemäß Abschnitt ab.</p>					
4.4	<p>Bahnmeister</p> <p>Der Streckendienst ist verantwortlich für das Feststellen der technischen Befahrbarkeit des Gleises nach Abschluss der Bauarbeiten.</p>					
4.5	<p>Eisenbahnbetriebsleiter</p> <p>Die EBL können im Rahmen dieser BETRA Ausnahmen zulassen oder die Regelungen der BETRA ändern. Sie verständigen darüber alle Beteiligten.</p>					
4.6	<p>Transportleitung EVU</p> <p>Die Leitstelle der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind an der Maßnahme nicht direkt beteiligt. Sie werden vom Zugleiter verständigt, wenn es zu Verzögerungen im Bauablauf kommt, die die pünktliche Betriebsaufnahme nach Beendigung gefährden.</p>					

WEG 6.0000.V102-BETRA 2016-Nr.V; Stand: 08.12.2015

Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH Vereinfachte Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V102	BETRA Nr.	Seite 3 von	 Württembergische Eisenbahn  Wir sind transdev
		in Kraft ab	
		außer Kraft ab	

5	Besondere Regelungen im Rahmen dieser Betra für das Baugleis	entfällt
6	Besondere Regelungen im Rahmen dieser Betra für Betriebsgleise Die Regelungen/ Angaben zu 6.1 bis 6.9 müssen ggf. in die La aufgenommen werden.	entfällt
6.1	Einschränkung örtlich zulässiger Geschwindigkeiten Die Bauarbeiten dürfen erst beginnen, wenn die nachfolgenden Regelungen beachtet und umgesetzt wurden. Die Zustimmung zu den Bauarbeiten erteilt der technisch Berechtigte gegenüber dem Bauleiter oder dem benannten Vertreter der Baufirma. Der technisch Berechtigte ist gegenüber der Baufirma weisungsbefugt. von km/ bis km/ durch La- Eintrag/ durch Befehl/ für alle Züge/ für Züge im Einzelfall Die Langsamfahrstelle wird signalisiert durch den Verantwortlichen gemäß Ziffer xx und auch von diesem nach Gültigkeitsende dieser Betra wieder zurückgebaut.	
6.2	Nicht gültige Signale	
6.3	Zusätzlich gültige Signale Abgrenzen des Arbeitsbereichs, Langsamfahrstellen, Haltetafel, Sh 2, 7c	
6.4	Sperrfahrten	
6.5	Lü- Sendungen	
6.6	Abweichungen von der Fahrordnung in Betriebsstellen	
6.7	Zusätzliche Besetzzeiten Fahrdienstleiter/ Zugleiter	
6.8	Zu sichernder Bahnübergang auf der Rückfallebene	
6.9	► Der Nachweis der Räumung ist vom technisch Berechtigten nicht zu führen und am [Übergabeort] zu übergeben.	

WEG 6.0000.V102-BETRA 2016-Nr. V; Stand: 08.12.2015

Württembergische Eisenbahn- Ges. mbH Vereinfachte Betriebs- und Bauanweisung Vordruck 6.0000.V102		BETRA Nr.		Seite 4 von	
				in Kraft ab	
				außer Kraft ab	
				Datum	

7	Arbeitsschutz	Die beteiligten Firmen stellen sicher, dass nur Personal zum Einsatz kommt, das über die Gefahren des Eisenbahnbetriebes unterrichtet ist. Auf die Verpflichtung im Gleisbereich Warnkleidung zu tragen wird besonders hingewiesen. Es sind besonders folgende Unfallverhütungsvorschriften zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> • BGV D 30: Schienenbahnen • BGV D 33: Arbeiten im Bereich von Gleisen Die Unternehmer sind für die Einhaltung der UVV in ihren Bereichen selbst verantwortlich. (Nachrichtlich: Die Unfallverhütungsvorschriften sind im Internet unter www.vbg.de abrufbar)		
7.1	Grundsatz			
7.2	Sicherungsmaßnahmen	Sicherungsmaßnahmen sind nach Ril 132.0118 der DB AG festzulegen, durchzuführen und zu überwachen.		
8	In Kraft befindliches Regelwerk			
8.1	Neben den Bestimmungen dieser Betra sind gültig:	EBO Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung ESO Eisenbahn- Signalordnung FV- NE Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen Sbv Sammlung betrieblicher Vorschriften der TBG BGV D 30 Schienenbahnen BGV D 33 Arbeiten im Bereich von Gleisen Ril 132.0118 Arbeiten im Gleisbereich		
8.2	Betra in Kraft gesetzt			
	Beteiligter	Name	Funktion	Datum
	Erstersteller			
	Ergänzt durch			
	Geprüft durch			
	In Kraft gesetzt durch			

WEG 6.0000.V102-BETRA 2016-Nr. V; Stand: 08.12.2015

- bleibt frei -

7.0000.01.1 Allgemeines

Dieses Modul gibt Regeln vor wenn Besonderheiten in Folge von

- Unregelmäßigkeiten und
- Störungen

eintreten.

7.0000.01.2 Anwenderkreis

Das Modul ist verbindlich für

- Zugleiter,
- Fahrdienstleiter,
- das Zugpersonal,
- das Instandhaltungspersonal
- mit dem Vorgang befasste sonstige Mitarbeiter im Betriebsdienst.

7.0000.01.3 Inhalt

Dieses Modul gliedert sich in die Teile gemäß

Modul 1.0001.04. von 7.0000.01 bis 7.0000.48.10 und behandelt folgende
Stichpunkte:

- Verhalten bei Gefahr,
- Prüfung des Fahrwegs nicht möglich,
- Gestörte Verständigung,
- Unregelmäßigkeiten während der Fahrt des Zuges,
 - unzulässige Vorbeifahrt am Haltbegriff
 - Liegenbleiben eines Zuges
 - Stehenlassen eines Zugteils / Weiterfahrt eines Zugteils
 - Zug zurücksetzen
- Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Infrastruktur,
 - Störung techn. gesicherter BÜ,
 - Störung an Signalanlagen,
 - Störung an der Zugbeeinflussung,
 - Störung der Streckeneinrichtung,
 - Störung am Oberbau,
 - Störung an der Fahrleitungsanlage

- bleibt frei -

7.0000.01.9 Rückkehr zum Regelbetrieb

Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung

1 Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung können hervorgerufen werden durch

- Mängel an der Infrastruktur,
- Störungen an einem Zug oder Fahrzeug,
- Einflüsse von außen, hervorgerufen durch Dritte.

2 Störungsbeseitigung

Der Störungsbeseitigung übergeordnet ist die BUVO- NE in dem Falle, wenn die Störung durch einen Unfall hervorgerufen wird. Die Regelungen zum Notfallmanagement sind in diesem Fall zu befolgen.

8.0000

Ist die Störung ohne einen Unfall eingetreten oder sind die Maßnahmen nach BUVO- NE und geltenden Meldeplänen getroffen worden, sind folgende Regeln für die Wiederherstellung des planmäßigen Eisenbahnbetriebes zu befolgen.

3 Prioritäten

1. Sicherheit

Die sicherheitlichen Regelungen der EBO, der FV- NE und der Sammlung betrieblicher Vorschriften sind konsequent durch die Zug- / Fahrdienstleitung, das Zugpersonal wie durch die beteiligten Mitarbeiter im Betriebsdienst anzuwenden.

2. Pünktlichkeit

Die Zugfolge ist so zu regeln, dass die Pünktlichkeit frühestmöglich wiederhergestellt werden kann. Unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist bei der Wiederherstellung der Pünktlichkeit die nachstehende Rangfolge der Zuggattungen einzuhalten.

Rangfolge der Zuggattungen:

1. vertakteter Personenverkehr
2. Sonderreisezüge
3. Güterzüge, Leerfahrten, Dienstzüge

3. Streckenkapazität

Bei der Wiederherstellung des planmäßigen Verkehrs muss seitens der Zug- / Fahrdienstleitung darauf geachtet wer-

den, dass ein gegenseitiges Blockieren der Züge („zufahren“) vermieden wird:

Eingleisige Streckenabschnitte müssen von einer Zugfahrt geräumt werden können. Die Befahrbarkeit von Hauptgleisen in Bahnhöfen muss ohne großen Verzug wiederhergestellt werden können.

4 Weisungsbefugnis

Der Betriebskoordinator und der Zug- / Fahrdienstleiter ist gegenüber den betroffenen EVU weisungsbefugt.

Das gleiche gilt für Mitarbeiter im Betriebsdienst der WEG, welche Aufgaben für den Fachbereich Infrastruktur wahrnehmen.

Die betroffenen EVU sind seitens der Zug- / Fahrdienstleitung über Entscheidungen zu informieren. Zu angeordneten Fahrplanabweichungen soll zwischen Zug- / Fahrdienstleitung und EVU zuvor das Benehmen hergestellt werden.

Abweichungen der nicht unmittelbar von der Störung betroffenen Zugfahrten müssen in jedem Falle geduldet werden (Kürzung von Zugläufen, Schienenersatzverkehre, Abweichungen von der Fahrordnung in Betriebsstellen).

5 Fahrgastinformation

Fahrgäste auf den Personenverkehrsanlagen sind

- kurzfristig durch Lautsprecherdurchsagen,
- bei länger andauernden Störungen durch Aushänge

zu informieren. Die Aushänge erfolgen durch die zuständige örtliche Standortleitung der WEG, ggf. auf Veranlassung übergeordneter Stellen.

Fahrgäste im Zug werden durch das zuständige EVU informiert.

6 Information von Güterverkehrskunden

Bei Güterzügen, die auf Grund von Störungen verspätet werden, ist für die Information betroffener Güterverkehrskunden das EVU zuständig.

Es bedient sich hierzu der von der Zug- / Fahrdienstleitung zur Verfügung gestellten Informationen.

7 Meldung

Betriebsstörungen mit dem Ausmaß

- Verspätungen > halbe Taktzeit,
- Zugausfälle,
- öffentlichkeitswirksame Störungen

sind ein besonderes Vorkommnis und müssen durch die Zug- /
Fahrdienstleitung den betroffenen Geschäftsleitungen gemeldet
werden (Modul 7.000.V001).

7.0000.V001



- bleibt frei -

7.0000.02.1 Gefahrdrohende Umstände

Gefahrdrohende Umstände sind

- Stürme,
- Eisregen,
- Extreme Schneehöhen,
- Hochwasser,
- Brände,
- Tiere.

Wenn auf Grund der Lage mutmaßlich davon auszugehen ist, dass die vorgenannten Umstände Zugfahrten bedrohen können, müssen die nachstehenden Maßnahmen getroffen werden.

1.) Ein gefahrdrohender Umstand tritt während des laufenden Fahrbetriebs ein

Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ weisen Sie als Fdl/ Zlr entweder eine Zugfahrt zur Erkundung der Strecke an oder▪ beauftragen als Fdl/ Zlr einen verfügbaren Mitarbeiter im Betriebsdienst zur Erkundung der Strecke oder | <ul style="list-style-type: none">▪ Verständigen Sie den Triebfahrzeugführer des einzigen Zugs auf der Strecke über Mobiltelefon und ordnen eine Erkundungsfahrt an. | <ul style="list-style-type: none">••••• |
|--|--|---|

lassen sich vom Triebfahrzeugführer bereits erfolgter Zugfahrten berichten. •
•

Dokumentieren Sie die gewonnenen Informationen. **7.0000.V001**

2.) Ein gefahrdrohender Umstand tritt während der Betriebsruhe ein.

Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ weisen Sie als Fdl/ Zlr entweder eine Zugfahrt zur Erkundung der Strecke an oder▪ beauftragen als Fdl/ Zlr einen verfügbaren Mitarbeiter im Betriebsdienst zur Erkundung der Strecke. | <ul style="list-style-type: none">▪ Verständigen Sie den Triebfahrzeugführer des einzigen Zugs auf der Strecke über Mobiltelefon und ordnen eine Erkundungsfahrt an. | <ul style="list-style-type: none">••••• |
|--|--|---|

3.) Erkundungsfahrten

Erkundungsfahrten werden ohne Fahrgäste und als Sperrfahrt mit Befehl 12 (1) sowie in gefährdeten Streckenabschnitten auf Sicht durchgeführt.

Die gewonnenen Informationen sind

dem Zug-/ Fahrdienstleiter	der Zug-/ Fahrdienstleiter (Bereitschaft)	<ul style="list-style-type: none">••
zu melden.		

7.0000.02.2 Lichtraumprofil eingeschränkt

Das Lichtraumprofil kann durch

- hineinragende Bäume
- Gewässer
- Schnee
- Tiere
- vereiste Spurrillen
- Sichtverhältnisse

eingeschränkt werden.

Die Einschränkung bezieht sich auf die technische wie betriebliche Nutzbarkeit des Lichtraumprofils.

Wenn keine weitere Nutzbarkeit der Bahnanlage gegeben ist, muss die Strecke gesperrt werden. Bei eingeschränkter Nutzbarkeit bestimmt der Notfallmanager / ein qualifizierter Mitarbeiter im Betriebsdienst vor Ort die maximale Fahrgeschwindigkeit der Züge.

Er teilt diese dem Zug-/ Fahrdienstleiter (Bereitschaft) mit.

Zlr/ Fdl weisen dem Triebfahrzeugführer die maximale Fahrgeschwindigkeit über Befehl 12 an.

Vereiste Spurrillen

Züge mit Achslasten unter 16 t dürfen vereiste Spurrillen nur mit max. 30 km/h zu befahren.

(Alle von der WEG eingesetzten Schienenfahrzeuge)

Im Zweifelsfall muss der Triebfahrzeugführer sein Dienstgewicht und seine Achszahl des Triebfahrzeugs mitteilen. Der Zug-/ Fahrdienstleiter ermittelt daraus die Achslast.

Hochwasser

Regelungen im Streckenspezifischen Modul.

7.4751a.02.2

7.0000.14 Prüfung des Fahrwegs nicht möglich

Die Prüfung des Fahrweges ist dann nicht möglich, wenn

- dem Zugleiter im Meldebuch keine grüne Wellenlinie in dem betreffenden Zugfolgeabschnitt vorliegt, in den eine Zugfahrt zugelassen werden soll
- der Triebfahrzeugführer eines Zuges nicht im Besitze des Nachweises der Räumung ist, welchen er zur Fahrt auf einer Strecke benötigt.
- 2.0000.V003**

ODER

- dem Fahrdienstleiter keine Rückmeldung für einen Zug/ eine Sperrfahrt für einen Zugfolgeabschnitt vorliegt, in den hinein eine weitere Fahrt zugelassen werden soll.

ODER

- wenn Zugführerschlüssel ohne entsprechenden Nachweis fehlen.

Wenn Zugführerschlüssel fehlen, ist dieses unverzüglich der zuständigen Zug- / Fahrdienstleitung zu melden.

Als Zug- / Fahrdienstleiter ordnen Sie das Fahren auf Sicht gemäß Befehl 12 über die Zugfolgeabschnitte hinweg an, über die keine Räumungsprüfung vorliegt.

Wo Zugführerschlüssel ohne Nachweis fehlen, ist in den zugehörigen Bst maximal 20 km/h und auf Sicht mit Befehl 12 anzuordnen.

Als Triebfahrzeugführer fahren Sie einmalig auf Sicht über die Zugfolgeabschnitte hinweg, über die keine Räumungsprüfung vorliegt.

Wo Zugführerschlüssel ohne Nachweis fehlen, ist in den zugehörigen Bst maximal 20 km/h und auf Sicht zu fahren.

7.0000.14.1 Nachweis über das Räumen der Strecke fehlt

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer nicht im Besitz des Nachweises über das Räumen der Strecke sind, dürfen Sie zunächst weder im Hauptgleis rangieren noch Züge fahren. •
2.0000.V003 •

Verständigen Sie unverzüglich die Zug- / Fahrdienstleiterbereitschaft. •
•

Warten Sie weitere Weisungen der Zug- / Fahrdienstleiterbereitschaft ab. •

7.0000.17 Gestörte Verständigung

Die Verständigung ist dann gestört, wenn das für die Abgabe von Meldungen vorgesehene Übertragungsmedium nicht mehr ordnungsgemäß arbeitet. ●

Nutzen Sie im Falle des Ausfalls die alternativen Übertragungsmedien (Rückfallebenen) gemäß Übersicht in Modul 1.0002.A001.

1.0002.A001

Wenn Sie ein Übertragungsmedium nutzen können, welches nicht über ein Sprachaufzeichnung verfügt, wie

- öffentliches Mobilfunkgerät
- öffentliches Festnetzgerät zu Anschlüssen ohne Aufzeichnung

müssen Sie den Inhalt der ausgetauschten Meldungen handschriftlich aufzeichnen.

7.0000.17.V002

Triebfahrzeugführer nutzen hierzu das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“.

7.0000.17.1 Zugleitung/ Fahrdienstleitung nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

Wenn die Zugleitung / Fahrdienstleiter nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt ist darf kein Zug verkehren. Die Verständigung ist in diesem Falle als „völlig gestört“ zu betrachten, da es keine im Sinne der EBO qualifizierten Kommunikationswege gibt.

Wenn im Buchfahrplan der Betrieb nach FV-NE § 12.1 vorgeschrieben ist, kann die Unfallmeldestelle als „besetzt“ betrachtet werden. ●
●
●
●
●

7.0000.17.2

Ein Zug darf in diesem Falle nicht verkehren.

Ein weiterer Zug darf nicht verkehren. ●
●

Rangierfahrten dürfen in diesem Falle nicht durchgeführt werden, wenn hierzu eine Rangiererlaubnis notwendig ist.

7.0000.17.2 Völlig gestörte Verständigung

Wenn die Kommunikation über die nach 7.0000.17 vorgegebenen Kommunikationswege nicht möglich ist, so gilt die Verständigung als völlig gestört.

In diesem Fall darf ein Zug nicht weiterfahren.

Ausnahme:

Einfahrt in einen Bahnhof gemäß Modulen 7.xxxx.A008, Fahrtbegriff der Signalisierung bei ESTW, bzw. Betrieb nach FV-NE § 12.1. ●
●

In diesem Fall darf nicht weiter rangiert werden, sofern hierfür die Erteilung einer Rangiererlaubnis notwendig ist.

- bleibt frei -

7.0000.40 Unregelmäßigkeiten während der Fahrt des Zuges

7.0000.44.7 Unzulässige Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal oder am Ziel im Fahrweg, bis zu dem die Fahrerlaubnis galt

Grundsatz:

Verhalten bei Gefahr gemäß Regelungen zu § 2a FV- NE. **2.0000.04**

Sie müssen bei unzulässiger Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal oder am Fahrwegziel (Ne 1, Ne 5) davon ausgehen, dass andere Fahrten wie die ausführende Zugfahrt gefährdet sind.

Die unzulässige Vorbeifahrt ist als besonderes Vorkommnis verzugslos zu melden. **7.0000.V001**

Für die Weiterfahrt erteilt der Zugleiter / Fahrdienstleiter Befehl 2 außer das Signal ist mit Zs 12 ausgerüstet, dann mit mündlichem Auftrag. ●
●
●

7.0000.47.1 Liegenbleiben eines Zuges

Wenn in einem Hauptgleis oder einem Gleis der freien Strecke

- Ein Zug liegen geblieben ist und
- der Zug den betreffenden Zugfolgeabschnitt nicht mehr mit eigener Kraft verlassen kann,

muss der Zugleiter / Fahrdienstleiter diesen Zugfolgeabschnitt betrieblich sperren. ●

Der Triebfahrzeugführer des liegen gebliebenen Zuges muss den Streckenkilometer und die Länge des liegen gebliebenen Zuges dem Zugleiter mitteilen. ●

Züge, die im gesperrten Zugfolgeabschnitt an einem Haltepunkt wenden sollen, sind als Sperrfahrt zu behandeln.

Hilfszüge für den liegen gebliebenen Zug sind als Sperrfahrt zu behandeln.

7.0000.47.7 Stehen lassen eines Zugteils

Wenn in einem Hauptgleis oder einem Gleis der freien Strecke

- ein Zug liegen bleibt und ●
- der Zug den betreffenden Zugfolgeabschnitt nicht mehr mit eigener Kraft verlassen kann, ●

muss der Zugleiter / Fahrdienstleiter diesen Zugfolgeabschnitt betrieblich sperren. ●

Der liegengebliebene Zug muss entsprechend der Neigungsverhältnisse im betreffenden Gleisabschnitt durch das Zugpersonal gesichert werden (Modul 2.xxxx.A103). **2.4561.A103 ●**
2.4751a.A103 ●
2.4751b.A103 ●

Der Triebfahrzeugführer des liegen gebliebenen Zugs muss den Streckenkilometer und die Länge des stehen zu lassenden Zugteils dem Zugleiter / Fahrdienstleiter mitteilen. **2.4871.A103 ●**
2.9465.A103 ●
2.9486.A103 ●

Züge, die im gesperrten Zugfolgeabschnitt an einem Haltepunkt wenden sollen, sind als Sperrfahrt zu behandeln.

Hilfszüge für stehen gelassenen Zugteils sind als Sperrfahrt zu behandeln.

7.0000.47.10 Zurücksetzen eines Zuges

Es gelten, für den zurücksetzenden Zug, die Signale am Fahrweg der jeweiligen Richtung (Richtungsgleis/Gegengleis). ●

TuZ Soll ein Zug zurücksetzen, so ist der Zugfolgeabschnitt, in dem sicher der Zug befindet, durch den Zugleiter /Fahrdienstleiter betrieblich zu sperren. Es reicht der mündliche Auftrag des Zugleiters zum Zurücksetzen. **FV- NE § 45 ●**

Der zurücksetzende Zug darf im Zugleitbetrieb nur bis zur nächsten Bahnhofsgrenze fahren und muss dort weitere Weisungen des Zugleiters einholen. ●

Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. ●

Es gelten die Geschwindigkeiten nach FV- NE § 45 (4) d) und f). Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges maximal 50 km/h. ●

- ESTW Im Zugmeldebetrieb mit ESTW stimmt der Fahrdienstleiter dem Zurücksetzen mit Befehl 14 zu und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der der Zug zurücksetzen darf. ●
- Beim Zurücksetzen in einen Bahnhof muss der Fahrdienstleiter zugestimmt haben. ●
- Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann; eine Geschwindigkeit von 10 km/h darf er dabei nicht überschreiten. Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h. ●
- Der Triebfahrzeugführer muss die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des Zuges dem Fahrdienstleiter melden. ●

- bleibt frei -

7.0000.48 Störungen an der Infrastruktur

7.0000.48.2 Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen

1 Störungen/ Ausfall

Störungen oder der Ausfall der BÜ-Sicherungsanlage werden dem Triebfahrzeugführer nach dem Befahren einer Einschaltstelle (Kennzeichnung durch Signal Bü 2) dadurch angezeigt, dass das zugehörige Überwachungssignal in Stellung Bü 0 (dunkel) verbleibt.

Es sind dann Maßnahmen nach FV-NE § 48 (2) erforderlich.

Im Betrieb mit ESTW ist ohne weiteres, bei Hauptsignalabhängigen BÜ-Sicherungsanlage, kein Fahrtbegriff für den Abschnitt mit gestörter BÜ-Technik möglich, die Erteilung des Befehls 8 ist damit erforderlich. Erst im Anschluss darf die Übergangs-Hilfs-Freimeldung (UHF) durch den FdI betätigt werden.

-
-
-
-
-

2 Ausfall der BÜ- Sicherungsanlage über einen längeren Zeitraum

Bei einem längeren Ausfall der BÜ- Sicherungsanlage müssen Bahnübergangsposten (BüP) und ggf. Hilfsposten (HiP) eingesetzt werden.

Im Falle eines geplanten Ausfalles der BÜ- Sicherungsanlage müssen Regelungen in einer Betra getroffen werden.

In diesem Falle müssen

- die zugehörigen Überwachungssignal als ungültig gekennzeichnet werden und
- während der Betriebszeit der Strecke BüP/ HiP in der erforderlichen Anzahl gemäß Anlage 7.xxxx.A202 eingesetzt werden.
- Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle weist die BüP/ HiP ein.

7.4751.A202
7.4561.A202
7.4871.A202
7.9465.A202
7.9486.A202

7.0000.48.6 Weiterfahrt nach Zwangsbremmung bei TuZ-Systemen

1 Zwangsbremmung an einem nach 2.0000.02 mit („PZB“) gekennzeichneten Magneten einer technischen Unterstützung

Der Triebfahrzeugführer meldet die Zwangsbremmung mittels Notruf.

Der Zugleiter wertet unverzüglich die Aufschreibungen im Meldebuch für den Zugleiter aus.

Der Triebfahrzeugführer prüft ggf. vorliegende betriebliche Unterlagen (Befehl, Meldebuch für Zuglaufmeldungen) hinsichtlich der erteilten Fahrerlaubnis.

Der Zugleiter hat wenn möglich, Diagnosemeldungen der technischen Unterstützung auszuwerten.

Danach kann die Weiterfahrt gemäß Modulen 7.xxxx.A008 erfolgen.

Es ist eine sicherungstechnische Fachkraft zu verständigen, wenn eine Störung an der technischen Unterstützung vorliegt.

Prüfen Sie als Triebfahrzeugführer, ob Sie im Besitze des Nachweises der Räumung sind.

Wenn **NEIN**:

Notruf und Nothalt auslösen.

Fragen Sie den Fdl der anschließenden DB-Strecke, ob dieser eine Fahrt in die Strecke eingelassen hat.

Wenn **JA**:

Notruf und Nothalt auslösen.

Prüfen Sie, ob weitere Fahrzeuge auf der Strecke arbeiten.

Wenn **JA**:

Notruf und Nothalt auslösen.

Im Falle einer unzulässigen Fahrt ist der Einsatz des Zugleiters notwendig, da die Voraussetzungen für den Betrieb nach § 12 (1) nicht mehr gegeben sind.

Wenn alle drei Kriterien nicht zutreffen, erfolgte die Zwangsbremmung durch eine technische Störung. Melden Sie diese der Zugleiterbereitschaft. Wenn die Voraussetzungen zur Weiterfahrt vorliegen, setzen sie die Fahrt weiter fort.

**2.0000.04
zu FV-NE
§ 2a (1)**

7.xxxx.A008

2 Zwangsbremmung an einem nach 2.0000.02 mit („2000 Hz“) gekennzeichneten Magneten eines Signals Bü 0/ Bü 1

<p>Der Triebfahrzeugführer muss die Zwangsbremmung dem für die Strecke zuständigen Zugleiter melden.</p> <p>Gemeinsam mit dem Zugleiter wird die Ursache bezüglich der Zwangsbremmung geklärt.</p>	<p>Der Triebfahrzeugführer prüft die erforderlichen Voraussetzungen für seine Zugfahrt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • •
<p>3 Mitteilung an Triebfahrzeugführer nach FV-NE § 48 (7)</p> <p>Dem Triebfahrzeugführer ist nach Möglichkeit mitzuteilen, ob ein gestörter 2000 Hz- Magnet dauerhaft wirksam oder unwirksam ist, daraufhin</p>	<p>Ist davon auszugehen, dass der PZB-Magnet gestört ist,</p>	<p>FV- NE § 48(7)</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • •
<p>kann die Fahrt unter Beachtung § 48 (2) fortgesetzt werden.</p>		<p>FV- NE § 48(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • •

7.0000.48.8 Störungen an Streckeneinrichtungen

Zugleiter /Fahrdienstleiter und Zugpersonal müssen im Fahrbetrieb bei Störungen und bei der Behebung von Störungen an Streckeneinrichtungen ggf. mitwirken. •

1 Allgemeine Regelungen

- Ist das Gleis der freien Strecke frei ODER
- sind die Hauptgleise frei und zeigen die Deckungssignale dennoch Halt (Hp0),

muss die Störungssuche gemäß den in den Modulen 7.xxxx.A008 erfolgen. **7.xxxx.A008**

Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Signal:

<p>Eine Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal bedarf der Zustimmung des Zugleiters / Fahrdienstleiters mit Befehl 2; bei Signalen mit Zs 12 der mündlichen Zustimmung des Zugleiters.</p>	<p>Ist das Zugleitverfahren aufgehoben, so erfolgt die Weiterfahrt auf Sicht innerhalb des gesamten Bahnhofes oder im Weichenbereich einer Ausweichanschlussstelle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •
--	---	---

Bei Rückfallweichen:

Wird die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Deckungssignal

mündlich (Zs 12) | störungsbedingt notwendig

ODER

durch Befehl 2 ange-
ordnet

muss der Triebfahrzeugführer in Bahnhöfen mit Rückfallweichen
diese auf ordnungsgemäße Endlage hin prüfen.

FV- NE
Anl. 16(22)

2 Besondere Regelungen

Für jede Strecke gelten besondere Regelungen, die in den Strecken- bzw. Bahnhofsbüchern bauartbezogen beschrieben sind.

7.4751.A008
7.4871.A008
7.9465.A008
7.9486.A008

7.0000.48.9 Schienenbrüche

Auf Strecken mit elektrischem Fahrbetrieb besteht bei Schienenbrüchen die Gefahr bezüglich der Rückstromführung.

Eine Berührung der Schienen ist ohne Zuhilfenahme einer Rückstrombrücke untersagt und kann tödlich sein!

Ein erkannter oder vermuteter Schienenbruch ist unverzüglich dem Zug- / Fahrdienstleiter (Bereitschaft) zu melden.

Eine Notmaßnahme darf hier nur von besonders in der Rückstromführung geschulten Personals erfolgen.

Schienenbrüche müssen gemäß 7.0000.V009 von Aufsichtsführenden oder Mitarbeitern des Fachbereichs Infrastruktur beurteilt und behandelt werden.

7.0000.V009

7.0000.48.10 Störungen an der Fahrleitungsanlage

Auf der Strecke 4871 (Schönbuchbahn) wird die Entstörung der Fahrleitungsanlage durch die AVG/VBK (Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH/Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH) übernommen.

Eine 24 h Rufbereitschaft ist eingeführt (+49 721 / 61076225)

1.0002-A001

Störungsmanagement Infrastrukturanlagen

Für die Behebung von Fehlern und Störungen an Bahnanlagen gilt die nachfolgende Handlungsanweisung.

In der nachfolgenden Tabelle wird in den einzelnen Spalten ggf. nach

Mehrzugbetrieb	Einzugbetrieb gem. § 12 (1) FV- NE
----------------	------------------------------------

unterschieden.

Für die Erhaltung der Verfügbarkeit der Bahnanlagen hält das EIU WEG folgende Bereitschaften vor:

- Zug- / Fahrdienstleiter-Bereitschaft
sofern die Zug- / Fahrdienstleitung nicht besetzt ist,
Diensteinteilung durch den Teamleiter Leitstelle. ●
- Notfallmanager (Bereitschaft),
Einteilung durch jeden zuständigen EBL EVU, ●
- LST- Bereitschaft, Netzweit,
Einteilung durch den Betriebskoordinator, ●
- Entstör-Bereitschaft der Fahrleitungsanlage (Schönbuchbahn) durch AVG. ●
- EBL- Erreichbarkeit,
in Abstimmung zwischen den EBL. ●

Der Mitarbeiter der Zug- / Fahrdienstleitung, der die Störung entgegen nimmt, stößt die weitere ●
Abhandlung an.

Die Rufnummern

- der Unfallmeldestelle und
zuständigen Fahrdienstleitern/ Zugleitern und
Bereitschaft Sicherungstechnik ●
entnehmen Sie Modul 1.0002.A001,
- der Notfallmanager- Bereitschaft entnimmt der Fahrdienstleiter / Zugleiter/ die Zug- /
Fahrdienstleiter-Bereitschaft aus den Meldeplänen in seinen Unterlagen am Arbeits- ●
platz. ●

Eine Rufnummernweitschaltung nimmt die letzte Spätschicht der Zug- / Fahrdienstleiter auf ●
das Mobiltelefon der Zug- / Fahrdienstleiterbereitschaft vor bzw. ●

die erste Frühschicht der Zug- / Fahrdienstleiter nimmt die Anrufweitschaltung zurück. ●

Die Zug- / Fahrdienstleiterbereitschaft endet mit der letzten Fahrt nach § 12 (1) bzw. beginnt ●
mit der ersten Fahrt nach § 12 (1), sofern die Zug- / Fahrdienstleitung nicht besetzt ist. ●

Die Regelungen hierzu sind durch den Teamleiter Leitstelle in Abhängigkeit der Betriebspro-
gramme der einzelnen Strecken bzw. Regeln gemäß Betra zu treffen.

Lfd. Nr.	Feststellender	Zug- / Fahr- dienstleiter	Zugleiter- bereitschaft	Techniker Infrastruktur
1	<p>Sie stellen als Mitarbei- ter im Betriebsdienst (Tf/ Zlr/ LST/ Ob) einen Mangel fest, der sich auf Zugfahrten fahr- zeitverlängernd <u>bis zu 5 Minuten</u> auswirkt.</p> <p>Melden Sie den Mangel dem zu- ständigen Fdl / Zlr der Un- fallmelde- stelle.</p> <p>Bahnanlage in km</p> <p>Art der Störung</p> <p>Auswirkungen</p>	<p>Treffen Sie als zuständiger Fdl/ Zlr.</p>	<p>der Unfall- meldestelle</p> <p>ggf. Anordnungen nach Fahr- dienstvorschrift im Sinne der möglichen Paragrafen § 15 - § 19; § 25- § 27; § 44, § 45 um den Betrieb auf einer Rückfallebene sicherzustellen.</p> <p>Verständigen Sie ggf. einen Techniker des Fachbereiches Infrastruktur (LST- Bereit- schaft) fernmündlich oder <u>mindestens</u> durch den Ver- sand einer SMS mit Nennung der gestörten Bahnanlage, der Art der Störung, ggf. der Nen- nung der Telefonnummer des Triebfahrzeugführers des ein- zigen Zuges auf der Strecke.</p>	<p>Nehmen sie schriftlich den Mangel auf. Nehmen Sie die Entstörung im Rahmen Ihrer Arbeitszeitregelung vor.</p> <p>Verständigen Sie ggf. ver- traglich gebundene Firmen zwecks Unterstützung. Nehmen Sie vor Ort die Do-</p>

Lfd. Nr.	Feststellender	Zug- / Fahrdienstleiter	Zugleiterbereitschaft	Techniker Infrastruktur
2.	<p>Folgen Sie den Anordnungen des Mitarbeiters Fdl/ Zlr</p> <p>Sie stellen als Mitarbeiter im Betriebsdienst (Tf/ Zlr/ LST/ Ob) einen Mangel fest, der sich auf Zugfahrten fahrzeitverlängernd (> 5 Minuten) auswirkt bzw. <u>die öffentliche Ordnung einschränkt</u> ¹.</p> <p>Melden Sie den Mangel dem zuständigen Fdl/ Zlr. der Unfallmeldestelle.</p> <p>Bahnanlage in km..... Art der Störung Auswirkungen</p>			<p>kumentation gemäß Sig-VB- NE vor.</p> <p>Treffen Sie Anordnungen zu Fahrgeschwindigkeiten gemäß EBO, FV- NE und SbV gegenüber dem Triebfahrzeugführer bzw. der Zug- / Fahrdienstleiterbereitschaft.</p> <p>Melden Sie getroffene technische Maßnahmen (Störung behoben/ Infrastruktur eingeschränkt)</p> <p>dem zuständigen Fdl/ Zlr. der Zug-/Fdl-Bereitschaft.</p>

¹ **Einschränkungen der öffentlichen Ordnung liegen vor bei:**

- Auswirkungen von Unwettern,
- Auswirkungen von Unfällen Dritter in unmittelbarer Nähe von/ auf Bahnanlagen,
- Auswirkungen von Bränden,
- Auswirkungen auf den Straßenverkehr bei nicht ordnungsgemäß arbeitenden BÜ- Sicherungsanlagen,
- Liegenbleiben von Zügen auf Bahnübergängen,
- Beschädigungen von Bahnanlagen mit den Bahnbetrieb gefährdenden Folgen.

Lfd. Nr.	Feststellender	Zug- / Fahrdienstleiter	Zugleiterbereitschaft	Techniker Infrastruktur
		<p>Melden Sie</p> <p>zuständiger Fdl/ Zlr.</p> <p>den Mangel</p> <p>dem öBl / Standortleiter.</p>	<p>der Unfallmeldestelle</p> <p>als BV, der Notfallmanager- Bereitschaft, wenn die öffentliche Ordnung eingeschränkt ¹ ist und Hilfe einer Führungskraft notwendig ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • •
		<p>Treffen Sie als</p>	<p>Bereitschaftshabender</p>	
		<p>Notfallmanager Maßnahmen im Sinne der FV- NE § 47.</p>		<ul style="list-style-type: none"> •
		<p>Weisen Sie</p> <p>den Zugleiter</p>	<p>der Zug-/Fdl-Bereitschaft.</p>	
		<p>zu weiteren unterstützenden Maßnahmen (auch im Sinne Ziffer 1.) an</p>		<p>vgl. Ziffer 1</p>
		<p>Begeben Sie sich als Bereitschaftshabender Notfallmanager ggf. zum Einsatzort, um den LST- Techniker oder andere Mitarbeiter zu unterstützen.</p>		<ul style="list-style-type: none"> •
	<p>Folgen Sie als Triebfahrzeugführer den Anordnungen des zuständigen Zlr / Fdl bzw. der</p>	<p>Ist kein qualifizierter Mitarbeiter des Fachbereichs Infrastruktur erreichbar,</p>		<ul style="list-style-type: none"> • • • •

Lfd. Nr.	Feststellender	Zug- / Fahrdienstleiter	Zugleiterbereitschaft	Techniker Infrastruktur
3.	<p>Notfallmanager-Bereitschaft.</p> <p>Unfälle nach BUVO- NE/ Gefährdungen werden nach Unfallmeldetafel bzw. Meldeplan abgewickelt.</p> <p>Hierzu führt der Zugleiter/ die Zug- / Fahrdienstleiterbereitschaft den Meldeplan und unterstützt den Notfallmanager in Form der Anleitung, welche Stellen zu verständigen sind.</p> <p>Im Meldeplan werden die getroffenen Maßnahmen dokumentiert.</p>	<p>verständigen Sie den bereitchaftshabenden Eisenbahnbetriebsleiter.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • •

- bleibt frei -

1. Die Meldung wird vom Zugleiter / Fahrdienstleiter an den Betriebskoordinator abgegeben. •
Sie dient der täglichen Dokumentation der Betriebslage.
2. Die Meldung wird an die Leitstelle des/ der betroffenen EVU verteilt.
3. Der Email- Verteiler hierzu darf als gesonderter Prozessteil festgelegt werden.

7.0000.V001.1 Meldung über Zugverspätung (und besondere Vorkommnisse) (FO 2190)

.V001.1

Durch den Tf auszufüllen:

Muster DIN A5

**MELDUNG ÜBER ZUGVERSÄTUNGEN
UND BESONDERE VORKOMMNISSE**

Betriebsort

T a g: _____



Zug-Nr.	Abfahrt		Ankunft		Grund
	U	M	U	M	

*) Wenn keine Zuglaufmeldungen gegeben werden, bei Verspätungen ab 2 Minuten die Uhrzeit der Abfahrt auf dem Abfahrtsbahnhof und die Ankunft auf dem Endbahnhof eintragen.

Besondere Vorkommnisse

Unterschrift

Formular 2190
Freigegeben: 14.08.2007

7.0000.V001.2 WEG-Störungsinformo Betrieb

Durch den Zlr/Fdl auszufüllen:

Muster DIN A4

WEG - Störungsinformation Betrieb		WEG <small>Württembergische Eisenbahn</small>	
		Wir sind transdev	
Betriebstag:	25.10.2019	Uhrzeit:	06:20:03
Ticket Nr.	2510 620		
Schlagzeile:			
<input type="radio"/> Kollision <input type="radio"/> Entgleisung <input type="radio"/> Personunfall <input type="radio"/> Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) <input type="radio"/> Fahrzeugbrand <input type="radio"/> Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb <input type="radio"/> Vorbeifahrt eines Zuges am Haltebegriff <input type="radio"/> unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt <input type="radio"/> Störung an der Infrastruktur <input checked="" type="radio"/> Störung am Fahrzeug <input type="radio"/> Störung durch betriebliche Fehllhandlung <input type="radio"/> Sonstige Störung			
technische Störung am Zug			
Strecke:	4600 - Kulturbahn		
Betriebsstelle:	Bad Niedernau Hp	TBN	
Bahn-km			
Zugnummer:	22400	VsVu.	WEG
		VuVsp min.	25
Interne Störungsmeldung:	Fahrtziel Störungszug:	#NV	
Durch eine Traktionssperre am Haltepunkt Bad Niedernau erreichte Zug 22400 Rottenburg mit 25 Minuten Verspätung. Dadurch wurde der Folgezug 22471 ebenfalls um 4 Minuten verspätet.			
Rettungskräfte alarmiert :		Innerbetrieblich:	
<input type="checkbox"/> Polizei	<input type="checkbox"/> DRK	<input type="checkbox"/> LST	<input type="checkbox"/> öBL
<input type="checkbox"/> Feuerwehr	<input type="checkbox"/> Bahnmeister	<input type="checkbox"/> EBL	<input type="checkbox"/> Werkstatt
Status Schienenersatzverkehr:		Nicht Angefordert	
Meldender:	Grimmer		

7.0000.V001.3

Meldung besonderes Vorkommnis (FO 2200)

Durch den Zlr/Fdl auszufüllen:

Muster DIN A4

FO	Meldung besonderes Vorkommnis		 <small>Württembergische Eisenbahn</small> Wir sind  transdev		
2200			Revision: 04 / 02.2016		
Allgemeine Angaben					
Meldung vom (Datum heute):	07.11.2019				
Betriebsstell / Strecke	Strohäubahn	9486			
Eintritt / Wahrnehmung	Datum: 07.11.2019	zeit: 06:34			
Genauer Ereignisort	Waiblingen				
<small>(Strecke von - nach, Bahn-km, Signal)</small>					
Ereignis (Kurzbeschreibung):					
Ausfall des ESTW -Rechners in Waiblingen FDL macht sich auf den Weg nach Heimerdingen. Züge stehen bis auf weiteres. SEV bei OVR Hemmingen angefordert dieser fährt ab 7 Uhr in Hemmingen					
Eingriffe Dritter:					
Art des Eingriffs:		Verursacher:			
Unfall/ Störung					
auf Personenverkehrsanlage	<input type="checkbox"/>	Bahnübergang	<input type="checkbox"/>	Bahnanlage	<input type="checkbox"/>
Bahnbetriebsunfall gem. BuVo	<input type="checkbox"/>	Zeuge:			
Art des Unfalls:		Mutmaßliche Ursache:			
Fahrt mit Fahrgästen	<input type="checkbox"/>	Zugfahrt	Zug-Nr.:		
<input type="checkbox"/> ja / <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/>	Ranglerfahrt			
	<input type="checkbox"/>	Sperrfahrt			
Witterung:		Sichtverhältnisse:			
Schadensausmaß:					
Personenschaden:		Vermutlicher Suizid:			
Anzahl verletzte <small>(Spalte gelb)</small>		Anzahl getötete <small>(Spalte rot)</small>			
Mitarbeiter:	Fahrgäste:	Dritte:	Mitarbeiter:	Fahrgäste:	Dritte:
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind Kinder/ Jugendliche unter den Verletzten/ Getöteten? <input type="checkbox"/> ja / <input type="checkbox"/> nein					
Sachschaden:		Schienenfahrzeug:	Infrastruktur:	bei Dritten:	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Betriebsstörung:					
Grund:		Zugausfall:	Verspätung:		
		mit SEV:	Dauer:		
		<input checked="" type="checkbox"/> ja / <input type="checkbox"/> nein			
		Betroffene Züge:			
		ab 1076/1078/1079			
		Dauer der Störung:		<input type="checkbox"/> wenn > 1 Tag	
Wahrnehmung der Störung durch:					
Rettungskräfte alarmiert?		Polizei	DRK	Feuerwehr	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Presse / Rundfunk o.Ä. vor Ort?		Tagebuch-Nr. (falls bekannt):			
<input type="checkbox"/>					
Innerbetriebliche Meldung:		LST	Betriebswerkstatt	oBL	EBL
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meldender (Name / Funktion):					
Teschner / Fdl					
<small> Seite 1, Seite 2 der Eilige Meldung EVU (Transdev) V:\05-Region-Bued-West\010-Wuerttembergische Eisenbahn\00-Informationen\10-Vorlagen_Formulare\01-Formulare\2000 Betriebl\2200 Meldung besondere Vorkommnisse 151222_RIL-KuM-003_Anlage 06_Eilige Meldung EVU.pdf Verteiler Eilige Meldung: AVLeiligeMeldungBahn@transdev.de; horst.windelsen@weg-bahn.de; jens-uirich.beck@weg-bahn.de; oliver.arnhold@weg-bahn.de Datei bitte über den angegebenen Pfad öffnen, und Verteilerliste kopieren. </small>					

Seite 2 zu

7.0000.V001.3

Meldewege
Meldezeit

FO	Meldung besonderes Vorkommnis		Württembergische Eisenbahn Wir sind Transdev Revision: 04 / 02.2016	
2200				
Ereignis:	Meldung durch Zugleitung:	Meldekette:	Zusätzlich Eilige Meldung EVU (Transdev)	
↓				
Technische Störung, z.B. Türen; Einsatz von Rettungskräften z.B. Fahrgastkollaps ↓ Verspätung < 10 Minuten	→ ja →	Windelsen, Arnhold, Beck, Weber, Henseling Meldeform: Mail Meldezeit: < 1 h		
↓				
Technische Störung, Störung der Infrastruktur, z.B. Weichen ↓ Verspätung > 10 Minuten	→ ja →	Windelsen, Arnhold, Beck, Weber, Henseling Meldeform: Mail Meldezeit: < 10 min. zusätzlich innerhalb der Geschäftszeiten: Meldeform: telefonisch Meldezeit: < 10 min.	durch öBL →	Zweck- verband Mail < 24 h
↓				
Vandalismus ↓ Anzeige bei der Polizei ohne weitere Auswirkung	→ ja →	stellv. öBL, Weber, Beck, Arnhold Meldeform: Mail Meldezeit: < 5 h		
↓				
Polizeieinsatz z.B. Schlägerei im Fz / Bahnsteig	→ ja →	Windelsen, Arnhold, Beck, Weber Meldeform: Mail Meldezeit: < 1 h Eilige Meldung:	durch öBL →	Zweck- verband Mail < 24 h
			durch EBL →	bei Bedarf OAB Mail < 24 h
			Meldezeit: < 1 h	
↓				
Unfälle, ohne Befehlung der WEG z.B. Straßenverkehrsunfall auf BU oder gefährlicher Eingriff ↓ Verspätung > 10 Minuten	→ ja →	Windelsen, Arnhold, Beck, Weber, Henseling Meldeform: Mail Meldezeit: < 1 h zusätzlich 07 151 303 80-88 Meldeform: telefonisch Meldezeit: < 1 h	durch öBL →	Zweck- verband Mail < 24 h
↓				
Unfälle, Eisenbahnunfälle jeglicher Art ↓ Verspätung > 30 Minuten	→ ja →	Windelsen, Arnhold, Beck, Weber, Henseling Meldeform: Mail Meldezeit: < 1 h zusätzlich 07 151 303 80-88 Meldeform: telefonisch Meldezeit: < 10 min.	durch öBL →	Zweck- verband Mail < 6 h
			durch EBL →	bei Bedarf OAB Veolia Mail < 24 h
			durch EBL →	GF OAB L&B tel. < 30 min.
			Meldezeit: < 1 h	
Eilige Meldung EVU (Transdev), gemäß Verteiler:				
AVLeiligeMeldungBahn@transdev.de, horst.windelsen@weg-bahn.de, jens-urich.beck@weg-bahn.de, oliver.arnhold@weg-bahn.de				

7.0000.V001.4 Eilige Meldung – EVU Transdev

Durch den Zlr/Fdl auszufüllen:

Muster DIN A4

FO	Eilige Meldung - EVU Transdev GmbH	
FO-QU-028a		Revision: 04/06.2014

Lokafer Ansprechpartner [Local Sender]	Oliver Arnhold	Beteiligtes Unternehmen [Entity involved]	Württembergische Eisenbahn-GmbH
Position	EBL	Bundesland / Netz [Country / Contract]	Baden-Württemberg
Telefon [Phone]	+49 7151 30380-11	Ereignisort / [event location] (Strecke von – nach)	Bf Dettenhausen 4871 Schönbuchbahn
Zentrale Rufbereitschaft [National contact person]	+49 30 200 73-299	Datum / Uhrzeit [Event date and hour]	05.05.2019 / 08:30 Uhr

Ereignis am...[Accident/Incident at...]

Bahnhof/Haltepunkt / [station] Bahnübergang / [level crossing] Bahnanlage / [railway property]

mutmaßlicher Suizid / [presumably suicide]:

Sind Kinder/ Jugendliche unter den Verletzten/ Getöteten? ja [yes]/ nein [no]
[Children/Adolescents (fatally) injured?]

Ereignis (bitte alle zutreffenden Felder ankreuzen) / [Event Nature]

- Unfall [accident]**
- Verkehr** (Straße, Schiene, Wasser) außer- oder innerhalb der Abstellung / **[Traffic]**
 - Anderer Unfall** (Sturz, Ausrutschen, Leckage, Verschmutzung, ...) / **[Other accident]**
 - Feuer, Explosion, Überschwemmung / [Fire, explosion, flood]**
 - Naturereignis** (Regen, Schnee, Hagel, Erdbeben ...) / **[Natural event]**
 - andere Ursachen** (Strom, Gebäude ...) / **[other causes]**
 - Aggression, Vandalismus, Böswilligkeit, Einbruch, Diebstahl / [Aggression, vandalism, malevolence,...]**
 - gegen eine **Person**. / **[against person]**
 - gegenüber **Eigentumswerten** (Fahrzeuge, Abstellung, Infrastruktur, ...) / **[against assets]**
 - gegenüber der **IT, Informations- und Kommunikationssysteme** / **[against IT]**
 - Nichtbeachtung von Gesetzen, Vorschriften sowie von Verträgen / [Non-Compliance identified]**
 - Rechts-, Sozial-, Umweltgesetze, Gesundheit und Arbeitssicherheit, ... / **[law, regulation, contract]**
 - Verfahren / Richtlinien / **[procedures, policy]**
 - Verpflichtungen / [commitment, engagement]**
 - Mitarbeiter, GF, Unternehmen verwickelt in bzw. beschuldigt wegen / [Internal attitude related issue]**
 - Diebstahl, Korruption, Betrug, Interessenkonflikte / **[Internal theft]**
 - Diskriminierung, Belästigung / **[respect]**
 - sonstige Rechtsstreitigkeiten, Klage, Strafe, Untersuchungen (juristische oder behördlich) / **[other litigation complaint, penalty, investigation, ...]**
 - Diebstahl oder Betrug durch **Externe** / **[External theft]**
 - Streik, Demonstrationen / **[Strike, demonstration]**
 - Ausfälle, Störung (Fahrzeug, Infrastruktur, Informationssystem, Kommunikation ...) / **[malfunction, failure]**
 - anderer Vorfall, der Auswirkungen auf Personen, Dienstleistungen, Image o.ä. haben könnte (Auftragsverlust) / **[other event likely to have an impact on persons, goods or image]**

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular an folgende Verteilerlisten:
alert.transdev@transdev.fr und AVLeiligeMeldungBahn@transdev.de

Seite 2 zu

7.0000.V001.4

Einstufung des Ereignisses

FO	Eilige Meldung - EVU Transdev GmbH	
FO-QU-028a		Revision: 04/06.2014

Unmittelbare und künftige Folgen des Ereignisses (bitte alle Folgen einschätzen) / [Immediate and future consequences of the event]:

Geschätzte Auswirkungen [estimated impact]	Signifikante Auswirkungen Meldepflicht innerhalb 18 Stunden [significant consequences]	Erhebliche Auswirkungen Sofortige Meldepflicht [major consequences]
Medien, Web, Kunde [Media, Web, client]	<input type="checkbox"/> Regional	<input type="checkbox"/> National oder Gruppe / [National or group]
Verletzte Personen [injured people]	<input type="checkbox"/> ≥ 3 Personen ins Krankenhaus [≥ 3 Taken to hospital]	<input type="checkbox"/> ≥ 1 dauerhafte Verletzung o. Lebensgefahr [≥ 1 permanent injuries or life threatened]
Detail	Personal / [staff]	Tote / [deceased] Dauerhafte Verletzungen / Lebensgefahr / [permanent injuries or life at risk]
	Fahrgäste / [passengers]	Tote / [deceased] Dauerhafte Verletzungen / Lebensgefahr / [permanent injuries or life at risk]
	Dritte / [3 rd parties]	Tote / [deceased] Dauerhafte Verletzungen / Lebensgefahr / [permanent injuries or life at risk]
Production Tool	<input type="checkbox"/> Zerstörung ≥ 1 Fahrzeug (auch teilweise) bzw. ≥ 1 Gebäude) / [total destruction ≥ 1 vehicle or building]	<input type="checkbox"/> Zerstörung von mehreren Fahrzeugen oder mehreren Gebäude / Infrastruktur [destruction of several vehicles/ buildings]
Umwelt / [environment]	<input type="checkbox"/> Verschmutzung, entsprechende Maßnahmen erforderlich [pollution, requiring depolluting action]	<input type="checkbox"/> Verschmutzung mit Auswirkungen auf die öffentliche Gesundheit [pollution with impact on public health]
Betriebsstörung [business disruption]	<input type="checkbox"/> ≥50% des Unternehmens ≥ 1 Tag Dauer [≥50% of entity; ≥ 1 day long]	<input type="checkbox"/> ≥50% des Unternehmens ; ≥ 7 Tage Dauer [≥50% of entity ; ≥ 7 days long]
Untersuchungen, Beschwerden, Geldstrafen, Verstöße [Investigation, ...]	<input type="checkbox"/> von 1 ME bis 10 ME [from 1 ME to 10 ME]	<input type="checkbox"/> ≥ 10 ME Rechtliche Untersuchung und / oder Strafverfahren gegen Personal/Betrieb [legal investigation and/or crime case]
Finanzielle Auswirkungen / [Economic]	<input type="checkbox"/> von 1 ME bis 10 ME [from 1 ME to 10 ME]	<input type="checkbox"/> ≥ 10 ME

Details

Bei einer Rangierfahrt vom Bahnsteig in das Betriebswerk in Dettenhausen entgleiste ein Drehgestell eines Dieseltriebwagens (BR 650) mit zwei Radsätzen. Ursächlich war die zuvor vom Tf nicht ordnungsgemäß gestellte Weiche 503. Einrichtung SEV von 09:00 bis 15:00 Uhr. Eingleisung durch eigenes Personal / Ausrüstung. Schaden am Fahrzeug und der Weiche in Gesamthöhe von ca. 80 T€ - 100 T€.

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular an folgende Verteilerlisten:

alert.transdev@transdev.fr und AVLeiligeMeldungBahn@transdev.de

- bleibt frei -

Maßnahmen bei Schienenbrüchen

(Auszug aus AzObri 37)

Bei elektrisch betriebenen Strecken darf die Herstellung einer baulichen Abhilfemaßnahme, bezüglich der Rückstromführung, nur von speziell geschultem und unterwiesenem Personal ausgeführt werden. Die diesbezüglichen Ergänzungen / Hinweise sind anstatt des Berichtigungspunktes „●“ mit einem „⚡“ gekennzeichnet.

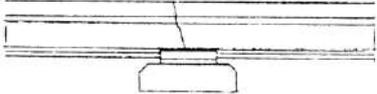
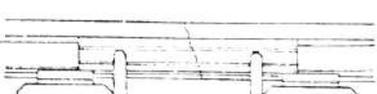
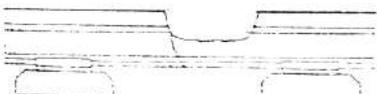
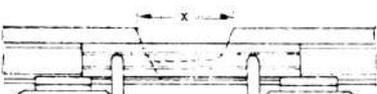
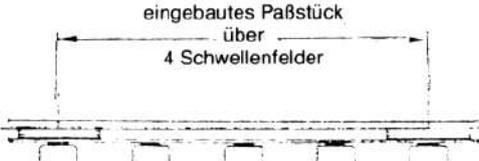
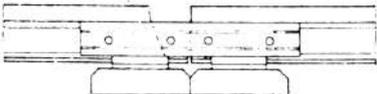
Eine Berührung der Schienen ist ohne Zuhilfenahme einer Rückstrombrücke untersagt und kann tödlich sein!

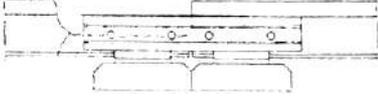
Zur elektrischen Überbrückung eines Schienenbruches (Trennstelle) in einer zu Rückstromführung und Bahnerdung benutzten Schiene ist in der Regel ein Längsverbinder (Universalverbinder) als Ersatzrückleitung zu verwenden. Vor Beginn jeglicher Arbeiten an einem nicht überbrückten Schienenbruch (Trennstelle) hat sich der Arbeitende gegen Schiene und Erde durch Gummihandschuhe für gröbere Arbeiten unter Spannung bis 1000 V nach DIN 57680 Teil 1/01.83 und Gummimatte (Stoff-Nr. 732.90.11) zu isolieren (Standortisolierung). Anschließend ist die Ersatz-Rückleitung anzulegen (vgl. Ril 824.6010, Abschn. 1 (6)).

Auf Standortisolierung darf verzichtet werden, wenn der Schienenbruch (Trennstelle) durch ein Regelfahrzeug oder einen Schwerkleinwagen (SKl) oder durch ein Rückstromüberbrückungsgerät (RÜG) überbrückt wird. Ein Schienenbruch auf einer zweigleisigen Strecke, bei der die Schienen des Nachbargleises wegen Oberbauarbeiten getrennt sind, ist wie ein Schienenbruch auf einer eingleisigen Strecke zu behandeln.

- | | | | |
|--|-----|---|--------|
| Entscheidung über die Befahrbarkeit | (1) | Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden | |
| | a) | bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z.B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen, | |
| | b) | bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Fachbereichs Infrastruktur. | ● |
| Unbefahrbare Schienenbrüche | (2) | Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn | |
| | a) | auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist. | |
| | b) | auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches ((8) b)) während des Befahrens nicht möglich ist. | |
| Befahrbare Schienenbrüche | (3) | Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist. | ⚡
⚡ |
| | | In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notverbinder leitend zu überbrücken. | ⚡ |
| Merkblatt für Schienenbrüche | (4) | die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nach stehenden Merkblatt für Schienenbrüche dargestellt. | |

Meldung	(5)	Art (befahrbar oder unbefahrbar) und Lage (Gleis und km) des Schienenbruchs sind sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden. Die Weisung der für den Fahrdienst zuständigen Betriebsstelle (z.B. Fahrdienstleiter, Zugleiter) ist abzuwarten.	● ● ● ●
Betriebliche Sicherung	(6)	Die Bruchstelle ist unverzüglich - in der Regel nach beiden Richtungen - abzuriegeln, z. B. durch Posten oder Schutzhaltssignale. Bei einem befahrenen Schienenbruch auf zweigleisiger Strecke genügt die Abriegelung gegen Fahrten in der gewöhnlichen Richtung.	
Überwachung der Bruchstelle	(7)	Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete, wenn von der zuständigen Betriebsstelle nichts anderes bestimmt wird, so lange an der Bruchstelle, bis er abgelöst oder von der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung verständigt wird.	
Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle	(8)	Der Bedienstete an der Bruchstelle muss a) Fahrzeuge stellen und über den Schienenbruch unterrichten, bis ihm die zuständige Betriebsstelle meldet, dass alle weiteren Fahrten (z.B. durch „Befehl“) unterrichtet werden (9), b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und notfalls Haltsignal geben.	
Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle	(9)	Wird ein Schienenbruch gemeldet, so veranlasst die zuständige Betriebsstelle a) bei einem unbefahrbaren Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrten, b) bei einem befahrbaren, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren, c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit, d) die Verständigung der für die Beseitigung des Schienenbruchs zuständigen Stelle.	
Bauliche Sicherung Paßstück	(10)	Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele enthält das nachstehende Merkblatt.	↔ ↔
Durchgehend geschweißte Gleise		Es gelten die Regelungen der Obri-NE unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen.	
Zulässige Geschwindigkeiten	(13)	Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Paßstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruches und Beachtung der Hinweise in nachstehendem Merkblatt.	

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleis der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleis auf Brücken und in Tunneln
1	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	<p>Bruch Nr. 1 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	Befahrbar mit höchstens 20 km/h	Befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	<p>Querbruch innerhalb des Schwellenfaches</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	<p>Bruch Nr. 2 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	Befahrbar mit höchstens 20 km/h	Befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	<p>Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf oder Ausbruch zu befürchten</p> 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	<p>Bruch Nr. 3 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	x) bis 25 cm Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung über 25 cm Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar
3b	<p>eingebautes Paßstück über 4 Schwellenfelder</p> 	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m mit höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m mit höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 ¹⁾	<p>Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 ¹⁾	<p>Wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar

1 Lfd. Nr.	2 Darstellung des Schienenbruches	3 Gleis der freien Strecke und in Bahnhöfen	4 Gleis auf Brücken und in Tunneln
6 ¹⁾	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 ¹⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 ¹⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante  Draufsicht auf die Schiene	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
¹⁾ Nr. 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schiene auswechseln			

8.0000.01.1 Allgemeines

Dieses Modul gibt Regeln vor wenn

- Störungen oder
- Unfälle

im Sinne der BUVO- NE eintreten.

4.2 BUVO-NE

Für diese Eventualfälle hält die WEG im Sinne § 4 (3) AEG ein Notfallmanagement vor.

8.0000.01.2 Unternehmerische Zuständigkeiten

Auf den von der WEG betriebenen Infrastrukturen, auf welchen die WEG auch als EVU Verkehrsleistungen erbringt, wird das Notfallmanagement integriert durchgeführt. Der Notfallmanager vor Ort darf auch zugleich Notfallmitarbeiter des EVU WEG sein.

Bei Unfällen und Störungen, an denen dritte EVU beteiligt sind, ist der Notfallmitarbeiter des dritten EVU zu beteiligen.

Die Rufnummern der bereitschaftshabenden

- Notfallmitarbeiter der WEG bzw. der
- Leitstellen der dritten EVU

müssen

dem Zugleiter

der Zugleiterbereitschaft

sowie allen beteiligten Bereitschaft habenden Notfallmitarbeitern bekannt sein.

Für die Öffentlichkeit zugängliche Rufnummern müssen den Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben bekannt gegeben werden.

8.0000.01.3 Besonderheiten

Für einzelne Strecken können besondere Weisungen zur technischen Hilfeleistung gegeben sein.

8.4751b.A011**8.0000.02** bleibt frei**8.0000.03** bleibt frei**8.0000.04 Bezug zur Fahrdienstvorschrift FV- NE**

Die betriebliche Behandlung von Störungen ist neben den Vorgaben der FV- NE in Modul 7.0000 beschrieben. Sie sind fahrdienstlich danach abzuwickeln.

7.0000

Störungen sind mindestens als „WEG Störungsinformation Betrieb“ gemäß Modul 7.0000.V001.2 zu erfassen und zu verteilen. Im Nachgang kann die Meldung eines „besonderes Vorkommnis“ ebenfalls nach Modul 7.0000.V001,3 zu erfolgen.

7.0000.V001.2**7.0000.V001.3**

Seite 2 des Formulars „besonderes Vorkommnis“ enthält die Ver- **7.0000.V001.3** ●
 fahrensanweisung bezüglich der Meldezeit und Verteiler. ●

In besonderen Fällen (rot auf dem Formular „besonderes Vor- ●
 kommnis“ gekennzeichnet, ist innerhalb der Transdev-Gruppe für ●
 das EVU WEG eine „Eilige Meldung“ nach 7.0000.V001.4 abzu- **7.0000.V001.4** ●
 geben. ●

8.0000.05 Bezug zur Oberbauvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) VDV-Schrift 612 ●

Im Falle von

- Zugkollisionen,
- sonstigen Kollisionen mit Oberbauschaden,
- Störungen, die durch Oberbaumängel entstanden sind und
- Entgleisungen

ist ein oberbautechnisch sachverständiger Mitarbeiter zu ver-
 ständigen.

8.0000.06 Bezug zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen SIG- VB- NE

Im Falle von

- Vorbeifahrten eines Zuges am Haltbegriff, die zur Störung von Gleisfreimeldeanlagen führen,
- Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen,
- Störungen an Signalanlagen, die auch durch Fehlbedienung erzeugt wurden,

ist der signaltechnische Bereitschaftsdienst zu verständigen.

8.0000.07 bleibt frei

8.0000.08 Regeln zur BUVO- NE

zu Kap. 5 Notfallmanagementsystem

Notfallplan

Die EBL des EIU verabschieden einen Bereitschaftskalender, ●
 aus dem die Bereitschaftseinteilung der Notfallmanager **wie auch** ●
EBL hervorgehen. ●

Mittels „Verfahrensanweisung Telefonumstellung für Bereitschaften“ ist geregelt wer und wann die Notfallnummern auf welches ●
 Mobiltelefon umgeleitet werden. ●

zu Kap. 5.1 Unfallmeldewesen

Die Meldewege ergeben sich aus Meldeplänen, die in der Un- ●
 fallmeldestelle vorliegt. ●

Die Meldepläne bauen auf der Unfallmeldetafel III auf.

zu Kap. 5.2 Unfallmeldestelle

Ist für alle Strecken die Zug- / Fahrdienstleitung Waiblingen

•

zu Kap. 5.3 Organisation

Im Zugbetrieb nach FV- NE § 12 (1) hat der Zugleiter / Fahrdienstleiter unmittelbar vor Beendigung seines Dienstes die Rufnummer seines Diensttelefons auf die Rufnummer des Mobilfunktelefons der Bereitschaft habenden Zug- / Fahrdienstleiters umzuleiten.

•

•

Der Bereitschaft habende Zug- / Fahrdienstleiter führt neben dem Mobilfunktelefon eine Mappe mit folgendem Inhalt mit:

•

Unfallmeldetafel II, Meldepläne, Bildfahrpläne, Beta, Rufnummernverzeichnis der Zugleitung, Blankopapier, Stifte, Befehlsvordrucke.

zu Kap. 5.6.1 Unfallmeldetafel I

Die Unfallmeldetafeln I sind den Anhängen zu entnehmen.

8.4561.A001

8.4751.A001

8.4871.A001

8.9465.A001

8.9486.A001

zu Kap. 5.6.2 Unfallmeldetafel II

Die Unfallmeldetafel II sowie weitere Meldepläne sind

auf den Unfallmeldestellen

jeweils in der Bereitschaftsmappe

9.4561.A281

9.4751.A281

9.4871.A281

in gedruckter Form vorzuhalten.

9.9465.A281

9.9486.A281

zu Kap. 5.9.1 Abgabe der Unfallmeldung / Abgabe der Meldung zu einer Störung

Für die Abgabe einer Unfallmeldung oder der Meldung einer Störung gelten folgende Vorgaben:

Unfallmeldung: An die jeweilige Unfallmeldestelle

Abgabe der **Meldung zu einer Störung**:

- **Betrieblich und Fahrzeugstörungen:**
an Rufnummer der Zug- / Fahrdienstleitung, auch im Betrieb nach FV- NE § 12 (1); ●

- Bei Störungen an der **Sicherungstechnik**
(Bahnübergänge/ Zugfolgesicherung):

an den Zugleiter.	an die sicherungstechnische Bereitschaft.
-------------------	--

- Bei Störungen am **Oberbau**: an Rufnummer der Zug- / Fahrdienstleitung, auch im Betrieb nach FV- NE § 12 (1); ●

- Bei Einflüssen Dritter bzw. Umwelt:
an Rufnummer der Zug- / Fahrdienstleitung, auch im Betrieb nach FV- NE § 12 (1). ●

Für die Abarbeitung von Störungen gilt ein eigener Managementplan. **7.0000.A001** ●