Stadtwerke Trossingen GmbH
Trossinger Eisenbahn
Christian-Messner-Str. 2-6, 78647 Trossingen
Tel. 0 74 25 / 94 02-0
Fax 0 74 25 / 94 02-15
info@swtro.de

Ihre Stadtwerke in Trossingen...
SWTro EnTro
...mit Energie Verbindungen schaffen.

Sammlung betrieblicher Vorschriften

(SbV)

für die

Trossinger Eisenbahn

Erstellt:

Stefan Ade
Örtlicher Betriebsleiter (öBl)

gültig ab 11.12.2022

Dipl.-Ing. Dietmar Litterscheid
Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)

- bleibt frei -

1.01.01 Verteilungsplan

(1) Behörden / Unternehmen:

1.1 Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)
1.2 Landeseisenbahnaufsicht (LEA)
1.3 DB Netz AG, NL Südwest
1.4 Bezirksleiter BZ
1.5 Fdl ESTW Tuttlingen
1.6 Stadtwerke Trossingen
1.7 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen mit Infrastrukturnutzungsvertrag

(2) Persönliche Zuteilung:

2.1 Fdl der Stadtwerke Trossingen
2.2 Zugführer
2.3 Triebfahrzeugführer
2.4 EBL
2.5 stellv. EBL
2.6 öBl
2.7 stellv. öBl

(3) Zugänglich zu machen:

3.1 Übrige Mitarbeiter im Betriebsdienst
3.2 Auszugsweise an betroffene Dritte
3.3 Übrige Behörden

1.01.02 Änderungsnachweis

Lfd. Nr. der Bekanntgabe	bekanntgegeben durch	gültig ab	berichtigt am	durch
Neuausgabe	Einführungs-schreiben	13.12.2015		
B1 (Vollständiger Neudruck)	Einführungs-schreiben	10.12.2017		
B2 (Vollständiger Neudruck)	Einführungs-schreiben	01.08.2019		
B3 (Vollständiger Neudruck)	Einführungs-schreiben	15.12.2019		
B4 (Vollständiger Neudruck)	Einführungs-schreiben	12.12.2021		
B5 (Modul 1.01)	Einführungs-schreiben	11.12.2022		

1.01.03 Zuständige Stellen und Behörden

Funktion	Name	Telefon	Email
Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen			
Stadtwerke Trossingen (SWTro), Trossinger Eisenbahn (TE)			
Vermittlung		0 74 25 / 94 02 0	info@swtro.de
Geschäftsführer	~~Hans Bauer~~ Karsten Kühn	0 74 25 / 94 02 10	
Eisenbahnbetriebs-leiter	~~Dietmar Litterscheid~~ Frank von Meißner	0 173 / 26 52 231 0 160 / 99 71 45 23	~~dietmar.litterscheid@hotmail.com~~ frank.vonmeissner@regionenbahn.de
stellvertretender Eisenbahnbetriebs-leiter	~~Martin Will~~ Ingo Dewald	~~0 711 / 99 76 469~~ ~~0 170 / 41 57 244~~ 0 174 / 25 49 098	~~martin-will@gmx.com~~ ingo.dewald@eisenbahn.jetzt
örtlicher Betriebsleiter	Stefan Ade	0 74 25 / 94 02 14 0 77 21 / 64 811 0 175 / 74 15 688	stefan.ade@swtro.de
Mitarbeiter Streckenunterhalt	Hans Zirn	~~0 160 / 58 86 340~~ 0 171 / 64 39 613	hans.zirn@swtro.de
~~Assistenz der Geschäftsleitung~~	~~Annette Lang~~ ~~Elena Horstmann~~	0 74 25 / 94 02 11 0 74 25 / 94 02 13	~~annette.lang@swtro.de~~ ~~elena.horstmann@swtro.de~~
Notabschaltung Oberleitung, 24h-Bereitschaft		0 74 25 / 32 94 44	
Zugmeldeleitung		GSM: 0 175 / 80 20 089	
Fahrdienstleiter / Weichenwärter Trossingen Stadt		GSM-R: 0 1835 / 85 35 95 8	
Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, Trossinger Eisenbahn (TE)			
Triebfahrzeugführer		0 151 / 57 60 44 42	

Funktion	Name	Telefon	Email
DB Netz AG in Geschäftsbesorgung für die SWTro / TE			
Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe Bezirksleiter Betrieb	Nils-Jan Koepke	0 721 / 93 86 058	Nils-Jan.Koepke@deutschebahn.com
Fahrdienstleiter (Fdl) ESTW Tuttlingen		Zugmeldeleitung (GSM-R): 0 1835 / 76 00 07 02 0 1835 / 76 67 20 02 Festnetz: 0 721 / 93 84 247	kar.bz-sb7@deutschebahn.com
Bezirksleiter Betrieb Niederlass. Südwest	Christian Demmel	0 77 31 / 88 73 70 0 171 / 56 88 706	christian.demmel@deutschebahn.com
Behörden			
Oberste Aufsichtsbehörde, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, B-W			
Lagezentrum		0 711 / 23 13 333	lppbw@im.bwl.de
Referat 37	Karl Strang	0 711 / 23 15 712	karl.strang@vm.bwl.de
Landeseisenbahnaufsicht			
LEA, Ast Karlsruhe	Herr Herschel	0 721 / 18 09 200	landeseisenbahnaufsicht-kar-stg@eba.bund.de
	Uwe Walzer	0 721 / 18 09 282	landeseisenbahnaufsicht-kar-stg@eba.bund.de
Landespolizei			
Revier Rottweil km 0,0 - 1,5		0 741 / 47 70	
Posten Trossingen km 1,5 - 4,120 (Ende)		0 74 25 / 33 866	
Revier Spaichingen, wenn Trossingen nicht besetzt ist.		0 74 24 / 93 180	

Funktion	Name	Telefon	Email
Straßenmeisterei (BÜSTRA km 3,5)			
	Herr Fehrenbacher	~~0 74 61 / 926-34 21~~ 0 74 61 / 926 15 02 0 74 61 / 926 36 11	d.fehrenbacher@landkreis-tuttlingen.de
Leitung Straßenmeisterei	Herr Wezstein	~~0 74 61 / 926 34 51~~ 0 172 / 73 42 769	t.wezstein@landkreis-tuttlingen.de
~~Stv. Leitung Straßenmeisterei Bereich Spaichingen~~	Herr Marquardt	0 74 61 / 926 34 52 ~~0 172 / 73 42 768~~	sm-spaichingen@landkreis-tuttlingen.de
	Herr Denz	0 74 61 / 926 36 12	m.denz@landkreis-tuttlingen.de

1.01.90 Inhalt

Diese Vorschrift gibt Regeln vor, welche auf die in Modul 1.02 genannten, bei der Trossinger Eisenbahn in Kraft befindlichen Vorschriften aufsetzen. Der Aufbau dieser Vorschrift ist in Bezug auf die bestehenden Regeln systematisch: **1.02**

Zunächst wird nach Streckenbuch, also Regeln für die Gesamtstrecke, und weiteren Modulen, welche Regeln zu einzelnen Anlagen oder Anwendergruppen beschreiben, unterschieden.

Das Streckenbuch wie jedes Bahnhofsbuch stellt jeweils ein Modul dar.

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 gelten.

Die unter der Rubrik „in Kraft ab“ mit N.N. gekennzeichneten Module treten zu einem noch bekannt zu gebenden Zeitpunkt in Kraft.

			gültig für	
Modul	**Inhalt**	**In Kraft ab**	**EIU**	**EVU**
1.01	Verteilungsplan, Änderungsnachweis, zuständige Stellen und Behörden	15.12.2019	**+**	**+**
1.02	In Kraft befindliche Regelwerke	01.08.2019	**+**	**+**
2.00	Streckenbuch	15.12.2019	**+**	**+**
3.00	Bahnhofsbücher	10.12.2017	**+**	**+**
3.10	Bahnhof Trossingen Bahnhof	10.12.2017	**+**	**+**
3.20	Bahnhof Trossingen Stadt	01.08.2019	**+**	**+**
4.00	Zugfahrdienst	10.12.2017		**+**
5.00	Sicherung von Bahnübergängen	13.12.2015	**+**	**+**
6.00	Fahren und Bauen	01.08.2019	**+**	
7.00	Störungsmanagement	15.12.2019	**+**	**+**
8.00	Notfallmanagement	15.12.2019	**+**	**+**

1.02 Regelwerke

Für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes gelten die nachstehenden Regelwerke.

In den Spalten EIU bzw. EVU ist durch ein „ **+** “ angegeben, wenn das Regelwerk bei der Trossinger Eisenbahn in Kraft ist. Wenn das Regelwerk nur für das EVU der Trossinger Eisenbahn gilt, ist dieses durch das Kürzel „TE“ angegeben.

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU

1.02.01 Rechtsverordnungen

EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	**+**	**+**
ESO	Eisenbahn-Signalordnung	**+**	**+**
TfV	Triebfahrzeug-Führerscheinverordnung		**+** [1)]

[1)] Für dritte EVU, nicht für EVU TE

1.02.02 Berufsgenossenschaftliches Regelwerk

DGUV 72	Eisenbahnen	**+**	**+**
DGUV 77	Arbeiten im Bereich von Gleisen	**+**	**+**
DIN EN 16704-1	Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten	**+**	

1.02.03 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-757	Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen		**+**
VDV-753	Eisenbahn-Führerscheinrichtlinie		**TE**
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	**+**	
DMV	Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen	**+**	**+**
DAT	Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahn - Entfällt mit Einführung des Betriebsregelwerkes gemäß besonderer Bekanntgabe -		**+**

1.02.04 DB- Regelwerk

Kürzel	Titel	gilt für	
		EIU	EVU
301	Signalbuch	+	+
408.01-06	Fahrdienstvorschrift (für Bf Trossingen Bahnhof)	+	
408.21-27 408.48	Fahrdienstvorschrift (für Bf Trossingen Bahnhof)		+
Örtliche Zusätze	Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01-09 für das Zugpersonal, Strecke 72		+

1.02.05 Zusätzliche Bestimmungen in der SbV

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

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

Die Regelungen für den Betriebsmodus

Zugmeldeverfahren	**Verzicht auf das Zugmeldeverfahren** (Einzugbetrieb) i.S. FV-NE
sind in der linken	§ 12 (1)) sind in der rechten

Spalte abgebildet.

1.02.06 Jährliche Überprüfung der SbV

Der öBl prüft jährlich im Oktober, ob Änderungen oder Ergänzungen der SbV erforderlich sind und schlägt diese dem EBL vor. Berichtigungen werden vom EBL mit Berichtigungsblatt bekannt gegeben oder eine Neuherausgabe veranlasst.

- bleibt frei -

2.00 Streckenbuch

Modul	Inhalt	Seite
2.01	**Zusätzliche Bestimmungen zu Rechtsverordnungen**	**2**
2.01.01	**EBO**	**2**
2.01.02	**ESO**	**2**
2.02	**Zusätzliche Bestimmungen zu BG- Regelwerken**	**3**
2.02.01	**DGUV 72**	**3**
2.03	**Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk**	**4**
2.03.01	**FV-NE**	**5**
2.03.03	**SIG-VB-NE**	**11**

Anhänge

2.00.A01	**Lageplan Infrastruktur der freien Strecke**	
2.00.A02	**Prinzipschaltbild Einspeisung elektrische Fahrleitung**	
2.00.A03	**Verzeichnis zulässiger Fahrgeschwindigkeiten**	

2.01 Zusätzliche Bestimmungen zu Rechtsverordnungen — Hinweis

2.01.01 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

zu § 7 (1) **Gleisneigung**

Die Strecke steigt von Trossingen Bahnhof nach Trossingen Stadt. Die maßgebende Neigung beträgt 35 ‰ (1: 29).

zu § 11 (11) **Bahnübergänge** — **Modul 7.52**

Wenn eine Sicherung der Bahnübergänge durch Posten erforderlich wird, gelten hierfür die Regeln nach Modul 7.52.

zu § 13 (1) **Bahnsteige** — **Modul 3.00**

Bahnsteighöhen:
Trossingen Bahnhof, Gleis 1: 55 cm ü. SO
Trossingen Stadt: Gleis 1: 55 cm ü. SO; Gleis 3: 55 cm ü. SO

zu § 16 (1) **Fernmeldeanlagen** — **Modul 1.01**

Der Zugleiter/Fahrdienstleiter und die Triebfahrzeugführer müssen mit je einem mobilen Funktelefon mit GSM-Standard ausgerüstet sein. Die mobilen Funktelefone dürfen nur für betriebliche Zwecke genutzt werden. Damit die beteiligten Fdl und Tf jederzeit erreichbar sind, dürfen die jeweiligen Rufnummern nicht an Dritte weitergegeben und keine Anrufweiterleitungen auf andere Geräte eingerichtet werden.

Für die Verständigung im Rahmen eines Notrufes sind die Rufnummern der beteiligten Tf und Fdl als Kurzwahl zu speichern.

(2) Betriebliche Meldungen zwischen dem Fdl ESTW Tuttlingen und dem Ww bzw. Fdl Trossingen Stadt müssen über die Zugmeldeleitung (GSM-R) erfolgen. Diese Gespräche werden in der DB Betriebszentrale Karlsruhe aufgezeichnet.

Rufnummern der Betriebsstellen: Siehe Modul 1.01

zu § 35 (4) **Bremsweg**

Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt: 400 m
Trossingen Stadt – Trossingen Bahnhof: 700 m

2.01.02 Eisenbahn-Signalordnung (ESO)

AB 62, AB 66 Die Signale Lf 2 - Anfangsscheibe - und Lf 3 - Endscheibe - sind aufzustellen. Sie werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

2.02 Zusätzliche Bestimmungen zu BG-Regelwerken

2.02.01 DGUV 72 Unfallverhütungsvorschriften Eisenbahnen

zu § 5 **Ausweichmöglichkeiten für Versicherte: Sicherheitsraum**

Der Sicherheitsraum ist im Bereich der Infrastrukturanlagen teilweise auf Grund von Erdbauwerken nur einseitig vorhanden. Das Betreten der Bahnanlagen ist ohne weitere Zustimmung der Betriebsleitung nur besonders unterwiesenen Personen gestattet.

zu § 22 **Betriebsanweisungen**

Für Arbeiten im Gleisbereich werden Betriebsanweisungen gemäß Modul 6.00 herausgegeben. **Modul 6.00**

2.03 Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk — Hinweis

2.03.01 Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

zu § 1 (2) Geltungsbereich, Zugmeldebetrieb

Zugmeldeverfahren (Sonderfall):	Verzicht auf das Zugmeldeverfahren (Regelfall):	
Beim Verkehren eines Zuges aus/nach Gleis 3 im Bf Trossingen Stadt (Museum) ist ein Fahrdienstleiter gemäß Modul 3.20 einzusetzen. Bei eingeführtem Zugmeldebetrieb werden die Züge zwischen der Zugmeldestelle Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt im Zugmeldeverfahren übergeben. Die Abweichung vom Regelfall und die damit zusammenhängenden betrieblichen Maßnahmen werden mittels Dienstauftrag (DA) betrieblich angeordnet.	Wenn Züge paarig nur aus Trossingen Bahnhof in die Strecke einfahren bzw. diese dort verlassen, wird – dies ist der Regelfall – auf das Zugmeldeverfahren verzichtet.	**Modul 3.20**

zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb

Die vom Elektrizitätswerk bezogene Energie mit einer Spannung von 20 000 V wird bei den Stadtwerken Trossingen umgespannt, umgeformt und dann der Oberleitung mit **650 V Gleichspannung** zugeführt – Siehe Anhang 2.00.A02 — **2.00.A02** •

Der Fahrdraht hängt 5,50 bis 6,00 m über der Schienenoberkante.

Folgende Gleise sind mit einer Oberleitung überspannt:

- Gleis 1 im Bf Trossingen Bahnhof, von km -0,217 (Ls L301Y) bis zum Esig 32G,
- freie Strecke Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt,
- Gleise 2, 3 und 4 im Bf Trossingen Stadt und die Verlängerung der Gleise 2 und 3 in die Wagenhalle.

Nicht überspannt ist das Gleis 1 im Bf Trossingen Stadt, von der Weiche A1 bis zum Streckenende in km 4,120 (Bahnsteiggleis Ringzug).

Die Schalthandlungen an der Einspeisung werden von Mitarbeitern des Elektrizitätswerkes der Stadtwerke Trossingen vorgenommen.

Die Oberleitung ist in der Regel eingeschaltet!

zu § 1 (6) **Gemeinschaftsbetrieb**

An ihrem westlichen Endpunkt endet die Trossinger Eisenbahn in dem mit der DB Netz AG im Gemeinschaftsbetrieb betriebenen Bahnhof Trossingen Bahnhof und ist über das Gleis 1 mit den Weichen 01 und 05 an die eingleisige Nebenbahn Rottweil - Villingen angeschlossen.

Das Gleis 1 (Gleisabschnitte 101, 201, 301, 401 und 501) mit den Weichen 01 und 05 im Bf Trossingen Bahnhof sind Eigentum der Trossinger Eisenbahn (Lageplanskizze siehe Anhang 3.10.A01). Einzelheiten sind in einem Einführungsvertrag geregelt. **3.10.A01**

Verantwortlich für die Betriebsführung im Bf Trossingen Bahnhof ist die DB Netz AG. Es gelten deren Richtlinien und Bestimmungen.

Zuständig für den Bahnhof Trossingen Bahnhof ist der Fdl ESTW Tuttlingen in der Betriebszentrale Karlsruhe.

Die Betriebsführungsgrenze ist das Esig 32G in km 0,231.

zu § 2 (3) **Leitung und Überwachung**

Es sind ein Eisenbahnbetriebsleiter, ein stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter und ein örtlicher Betriebsleiter eingesetzt.

zu § 2 (4) **Befähigung**

Verantwortlich für die Ausbildung und Prüfung der eingesetzten Mitarbeiter nach der Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb (VDV 754) ist das jeweilige Eisenbahnunternehmen.

zu § 2 (9) **Dienstübergabe**

Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen:

Die Dienstübergabe der Fahrdienstleiter (Fdl) findet am Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters statt.

Die Übergabe bei unterbrochener Arbeitszeit des Fahrdienstleiters umfasst das Auflegen von

- Zugmeldebuch,
- Arbeitsbuch,
- betrieblichen Anordnungen,
- Fahrplananordnungen,
- Befehlsmappe,
- sowie den Verweis auf die Spalte 8 des Zugmeldebuchs am anzugebenden Ort.

Die Fdl haben einmalig bei Dienstantritt die Kenntnisnahme der Dienstaufträge (DA) mit Namen und Datum auf der jeweiligen Unterschriftenliste oder auf dem Dienstauftrag zu bescheinigen.

Eisenbahn-Verkehrsunternehmen:

Die Dienstübergabe regelt das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener Zuständigkeit.

Verantwortlich für die Weiterleitung von Dienstaufträgen der Trossinger Eisenbahn an das Zugpersonal und deren Unterweisung ist das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Trossinger Eisenbahn:

In der Triebfahrzeugeinsatzstelle Trossingen Stadt liegt zur Einsichtnahme ein Befehlsbuch auf. Es enthält die besonderen betrieblichen Anweisungen (Verfügungen, Betra usw.).

Die Triebfahrzeugführer und Zugführer haben einmalig bei Dienstantritt die Kenntnisnahme der Dienstaufträge (DA) mit Namen und Datum auf der jeweiligen Unterschriftenliste zu bescheinigen.

zu § 3 (2) **Bahnhöfe**

Als Grenze des Bf Trossingen Stadt zur freien Strecke gilt die Trapeztafel (Ne 1) in km 3,841. Im Bremswegabstand ist eine Vorsignaltafel (Ne 2) in km 3,441 aufgestellt.

zu § 5 (2) **Fahrpläne**

Es werden folgende Fahrpläne ausgegeben:

- Bildfahrpläne
- Buchfahrpläne für Regelzüge
- Fahrplananordnungen für Sonderzüge und betroffene Regelzüge

Es dürfen keine Fahrten durchgeführt werden, die nicht durch einen vom öBl unterzeichneten Fahrplan oder Fahrplananordnung angeordnet sind.

(4), (6) Im Buchfahrplan bzw. der Fahrplananordnung muss

das Einfahrgleis im Bahnhof Trossingen Stadt angegeben sein.	durch eine Schraffur mit Aufschrift „§ 12(1)“ in den Spalten 7, 8 und 10 erkennbar sein, dass auf das Zugmeldeverfahren verzichtet wird.

zu § 14 (1) Während der Zugfahrten dürfen sich zwischen dem Einfahrsignal des Bahnhofs Trossingen Bahnhof aus Richtung Trossingen Stadt und der Trapeztafel des Bahnhofs Trossingen Stadt keine anderen Fahrzeuge befinden. Das Abstellen von Fahrzeugen in Gleis 1 des Bahnhofs Trossingen Stadt ist während der Zugfahrten untersagt. In anderen Gleisen abgestellte Eisenbahnfahrzeuge müssen gegen Entlaufen gesichert sein.

zu § 17 (6+7) Die Rufnummer des Tf des abzulassenden Zuges muss allen ortsfesten Teilnehmern bekannt sein und von diesen aus direkt erreichbar sein. Vor Zustimmung zur Abfahrt meldet der Tf dem Fdl. ESTW TUT im Rahmen der Fertigmeldung des Zuges seine Rufnummer.

Die betreffenden Rufnummern sind in den Fahrplanunterlagen bekannt zu geben.	Im Einzugbetrieb darf dann auf die Meldung der Rufnummer durch den Tf verzichtet werden, wenn dieser Tf den unmittelbar vor dieser Zugfahrt verkehrenden Zug gesteuert hat.

Im Zugmeldebuch ist hinter den beiden richtungsbezogenen Spalten für die Zug-Nummer eine Spalte für die Rufnummer des Tf einzufügen.

	Der Fdl ESTW TUT darf im Einzugbetrieb die Rufnummer des Tf des einzigen Zuges alternativ im Fernsprechbuch führen.

zu § 18 (5) **Benachrichtigung der Rotten**

Planbare Bauarbeiten im oder in der Nähe des Gleisbereichs sind nur im Rahmen einer Betra oder mit Sicherungsmaßnahmen gestattet. **Modul 6.00**

zu § 25 (2) **Verkehren von Sonderzügen**

Sonderzüge werden vom öBl durch eine Fahrplananordnung eingelegt.

Für alle Sonderzüge der Trossinger Eisenbahn vergibt der öBl eine Zugnummer, sonst die DB Netz AG.

Den Ausfall von Zügen gibt der öBl bekannt.

zu § 26 (2) **Planmäßige Sperrung von Gleisen**

Planmäßige Sperrungen für Sperrfahrten werden mit Dienstauftrag und Fahrplananordnung durchgeführt.

Planmäßige Sperrungen für Bauarbeiten und die damit verbundenen besonderen Anweisungen für Bau und Betrieb sind in Modul 6.00 geregelt. **Modul 6.00**

zu § 26 (3) **Unvorhergesehene Sperrung von Gleisen**

Die Sperrung von Gleisen, deren Gründe sowie die Unterrichtung des Triebfahrzeugführers und der Transportleitung des betroffenen EVU ist im Zugmeldebuch in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ zu dokumentieren.

zu § 27 (2) **Sperrfahrten**

Sperrfahrten dürfen nur im Bf Trossingen Bahnhof oder im Bf Trossingen Stadt beginnen und enden.

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

Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist nur mit besonderem Dienstauftrag des öBl zugelassen.

zu § 30 (3) **Nebenfahrzeuge**

Nebenfahrzeuge müssen für den Betrieb auf der Strecke geeignet und vom EBL zugelassen sein.

zu § 32 (1) **Länge der Züge**

Reisezüge dürfen in der Regel nicht länger als die vorhandenen Bahnsteige sein:

Bahnhof Trossingen Bahnhof: L= 110 m
Bahnhof Trossingen Stadt: L= 45 m Gleis 1; L= 25 m Gleis 3.

zu § 45 (1) **Fahrgeschwindigkeit**

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h. Kleinere Fahrgeschwindigkeiten sind signalisiert oder ggf. im Buchfahrplan bzw. der Fahrplananordnung angegeben.

Die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten der Züge können dem Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) entnommen werden. **2.00.A03** •

2.03.03 Zusätzliche Bestimmungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE)

zu Vorbem.

Die SIG-VB-NE gilt nicht für die Bedienung und Instandhaltung sämtlicher signaltechnischen Einrichtungen des ESTW Tuttlingen (ausgelagerter Stellrechner Trossingen) im Bereich der Trossinger Eisenbahn. Hierfür ist die DB Netz AG verantwortlich.

Unter anderem sind dies folgende Anlagen:

- Bahnhofsblock mit Achszählern im Bahnhof Trossingen Bahnhof;
- Gleisfreimeldeanlage zwischen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt, Gleis 1;
- Einfahrsignal 32G in km 0,231 Trossingen Bahnhof;
- Vorsignal 32Vg in km 0,935;
- Achszähler zwischen der Weiche A1 und der Weiche A 3 im Bf Trossingen Stadt;
- elektrische Schlüsselsperren Ssp 32A1L und Ssp 32A1R im Bf Trossingen Stadt.

zu § 1 (7)

Bahnübergangssicherungsanlagen

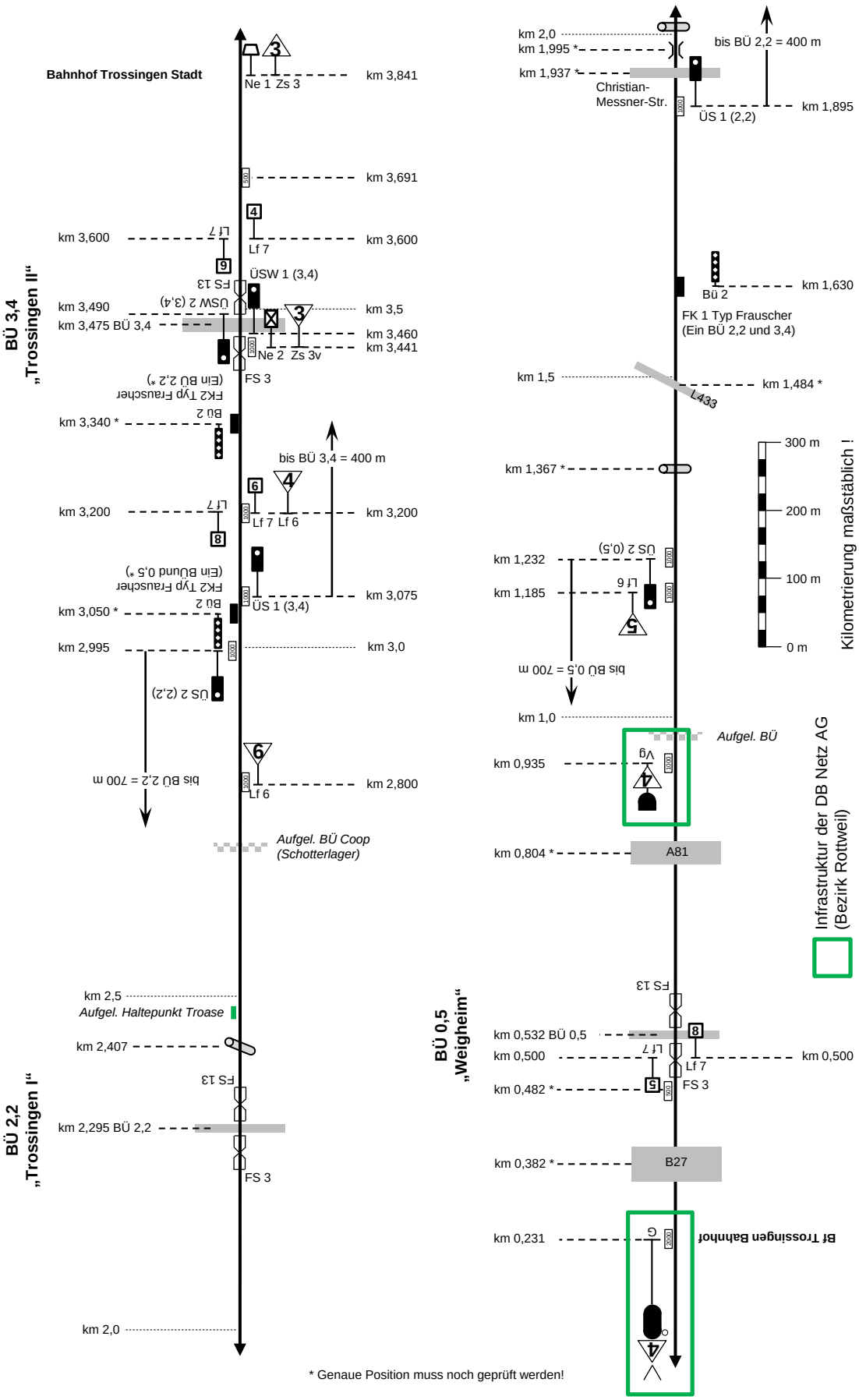
Die BÜ in km 0,532, in km 2,295 und in km 3,475 werden durch Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BÜP-93-Lz(H/F)-ÜS der Firma Pintsch-Bamag gesichert.

Bedienungsanweisung siehe Modul 5.00. **Modul 5.00**

zu § 10 (2)

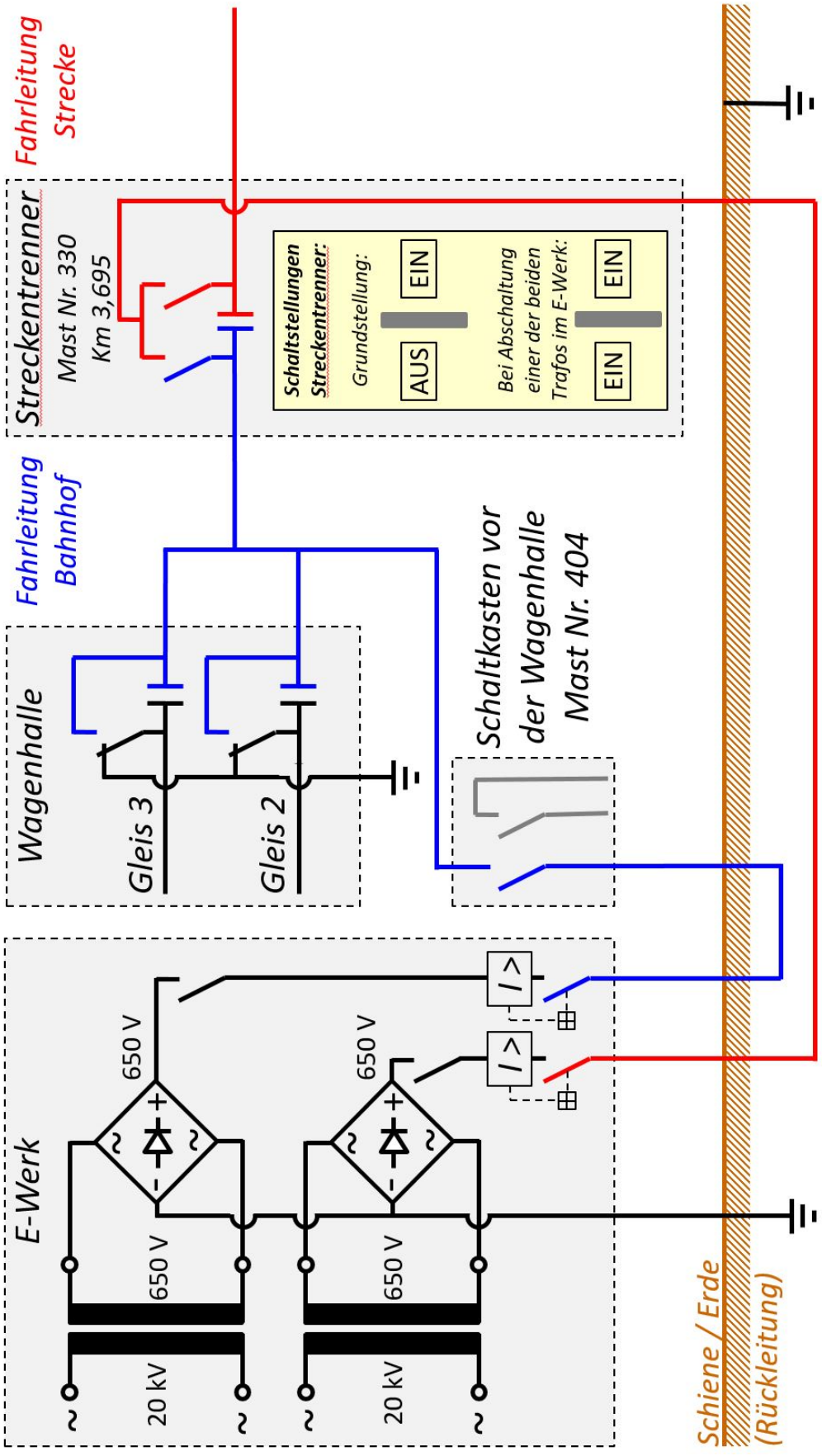
Arbeiten an Signalanlagen

Mit den Arbeiten zur **Instandhaltung** durch die signaltechnische Fachkraft darf erst begonnen werden, wenn der öBl unterrichtet wurde und zugestimmt hat. Das Ende der Arbeiten ist dem öBl unverzüglich mitzuteilen. Dabei ist anzugeben, ob betriebliche Maßnahmen (weiterhin) erforderlich sind.



Erstellt: Stefan Ade Geprüft: Martin Will Freigegeben: Dietmar Litterscheid	SbV der Trossinger Eisenbahn	B4 Stand: 15.03.2021

2.00.A02 Prinzipschaltbild Einspeisung elektrische Fahrleitung



2.00.A03 Verzeichnis zulässiger Fahrgeschwindigkeiten •

Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt

1 Lage der Betriebsstelle km	2 Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	3 Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	4 Bemerkungen
-0,2 **11,5**	**40**	**Trossingen Bf**	**Bahnhof, ferngesteuert vom ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe, Übergang von der Strecke Rottweil - Villingen**
-0,1		**Asig**	**Ausfahrt stets mit Hg 40 km/h (Signal Zs 3)**
		0,2	
	50		**Gleisgeometrie**
		0,5	
	80		
		3,2	
	60		**FV-NE § 45 Absatz 4 a)**
		3,6	
			Gleisgeometrie
3,8	**40**	**Ne 1**	**FV-NE § 45 Absatz 4 d) Einfahrt**
		3,8	
4,0	**30**	**Trossingen Stadt**	**Bahnhof**
		⊢	**Gleis 1** **Gleis 3: vE**

Trossingen Stadt – Trossingen Bahnhof

1 Lage der Betriebsstelle km	2 Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	3 Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	4 Bemerkungen
4,0	**40**	**Trossingen Stadt**	**Bahnhof**
		3,6	
	60		**Gleisgeometrie**
		3,2	
	80		
		0,5	
	50		**Gleisgeometrie**
0,2		**Esig**	**Einfahrt stets mit Hg 40 km/h (Signal Zs 3)**
	40		
-0,2		**Trossingen Bf**	**Bahnhof, ferngesteuert vom ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe, Übergang von der Strecke Rottweil - Villingen**
11,5			

Modul	Inhalt	Seite
3.13	Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk	2
3.13.01	FV-NE	3
3.14	Zusätzliche Bestimmungen zum DB-Regelwerk	4

Anhänge

3.10.A01	Signallageplan Trossingen Bahnhof

3.13 Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk

3.13.01 Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

zu § 1(6) Gemeinschaftsbetrieb

Die Strecke der Trossinger Eisenbahn beginnt im Gemeinschaftsbetrieb mit der DB Netz AG betriebenen Bahnhof Trossingen Bahnhof und ist über das Gleis 1 mit den Weichen 01 und 05 an die eingleisige Nebenbahn Rottweil - Villingen angeschlossen.

Das Gleis 1 (Gleisabschnitte 101, 201, 301, 401 und 501) mit den Weichen 01 und 05 im Bf Trossingen Bahnhof ist Eigentum der Trossinger Eisenbahn. Diese betreibt ausschließlich den Oberbau und die Fahrleitungsanlagen.
Einzelheiten sind in einem Einführungsvertrag geregelt.

Verantwortlich für die Betriebsführung im Bf Trossingen Bahnhof ist die DB Netz AG. Es gelten deren Richtlinien und Bestimmungen.

zu § 9 (1) Schriftliche Weisungen für Züge

Bei Besetzung des Bf Trossingen Stadt mit einem Fdl:	Im Einzugbetrieb gem. § 12(1):
Der Fahrdienstleiter, der der Zugfahrt zustimmt.	Der Fahrdienstleiter ESTW Tuttlingen für alle Betriebslagen.

zu § 10 (3c) Art der Meldungen

Züge sind grundsätzlich vom zuständigen Fdl abzumelden.

(5b) Im Zugmeldebetrieb sind in Trossingen Bf vom Tf grundsätzlich Zugvollständigkeitsmeldungen abzugeben.

zu § 12 (1) **Verzicht auf das Zugmeldeverfahren**

Bei Verzicht auf das Zugmeldeverfahren gelten die nachstehenden Regelungen:
Auf der Strecke Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt wird in der Regel nur ein Zug eingesetzt (sog. „Ein-Zug-Betrieb“).

Es wird deshalb auf die Abgabe von Zugmeldungen verzichtet.

Der Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe regelt den Zugbetrieb im Auftrag der Trossinger Eisenbahn und ist verantwortlich dafür, dass sich immer nur ein Zug auf der Strecke Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt befindet.

zu § 42 (6) **Bedingungen zur Abfahrt**

Im Bahnhof Trossingen Bahnhof darf der Triebfahrzeugführer erst abfahren, wenn er die Einschalttaste bzw. die IMU für die BÜ-Sicherungsanlagen bedient hat und das Überwachungssignal in Höhe der letzten Weiche im Fahrweg das Signal Bü 1 zeigt!

Zeigt das Signal wegen einer technischen Störung Bü 0, darf unter Berücksichtigung von § 48 (2) FV-NE der Tf abfahren.

3.14 Zusätzliche Bestimmungen zum DB-Regelwerk

3.14.01 Fahrdienstvorschrift (Ril 408)

zu 408.01012 (1) **Betriebsstellenbuch**

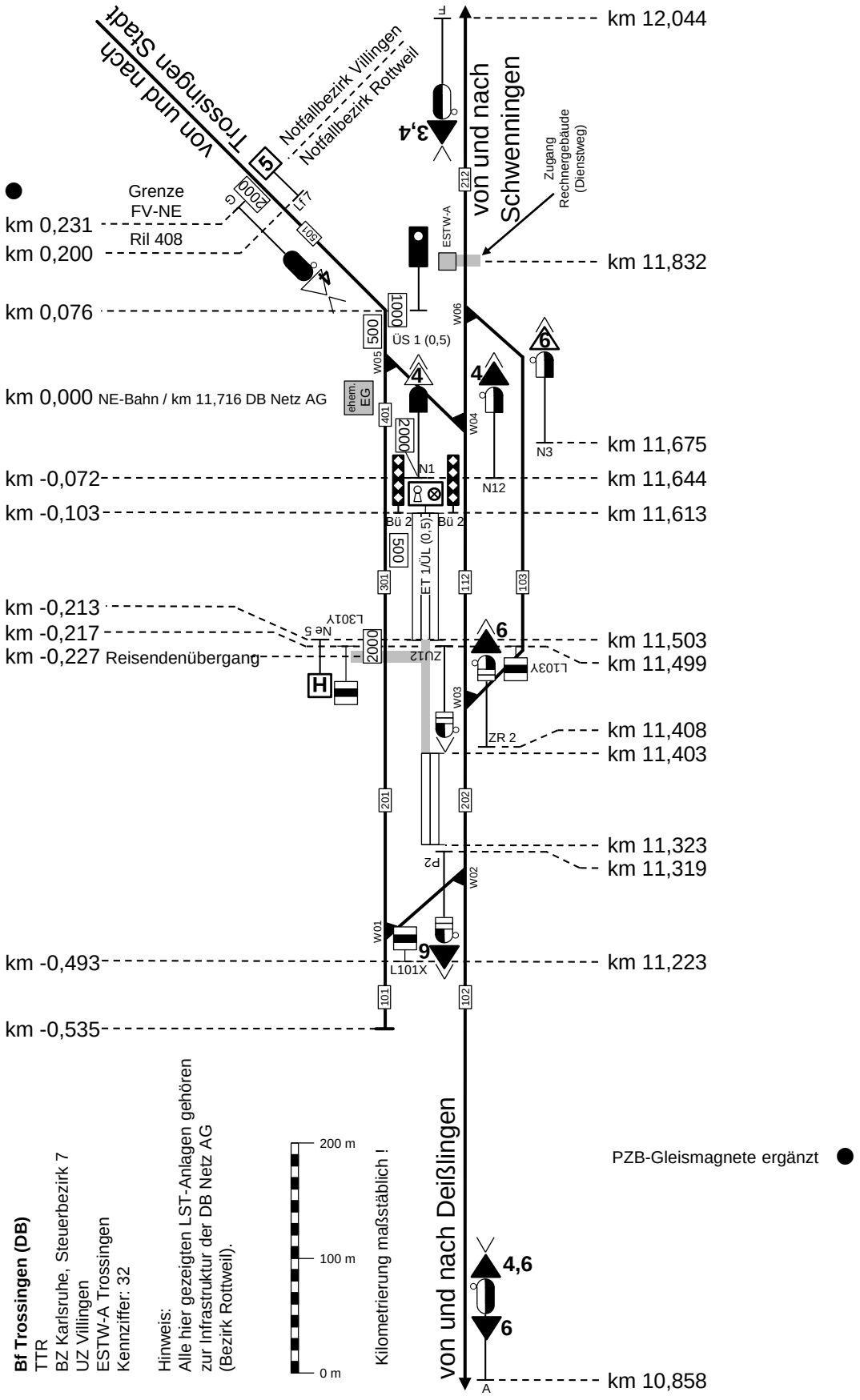
Für die Durchführung des Betriebes im Bahnhof gilt ausschließlich das Betriebsstellenbuch der DB Netz AG.

zu 408.01012 (2) **Bahnhofsgrenze**

Die Grenze Ril 408 / FV-NE ist das Esig 32G in km 0,231.

zu 408.0331 **Zustimmung zur Fahrt**

Die Zustimmung zur Fahrt gilt bis zum Bahnhof Trossingen Stadt.	Die Zustimmung gilt in der Regel zur Fahrt von Trossingen Bahnhof nach Trossingen Stadt und wieder zurück bis zum Esig 32G Trossingen Bahnhof. Der Triebfahrzeugführer darf somit in Trossingen Stadt ohne besondere Verständigung des Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ in Richtung Trossingen Bahnhof abfahren. Bei der jeweils letzten Fahrt vor der Betriebsruhe gilt die o. g. Zustimmung des Fdl ESTW Tuttlingen jedoch nur bis Trossingen Stadt. <u>Der Triebfahrzeugführer des jeweils ersten Zuges nach der Betriebsruhe</u> hat vor der Abfahrt im Bf Trossingen Stadt mündlich die Zustimmung des Fdl ESTW Tuttlingen zur Fahrt von Trossingen Stadt nach Trossingen Bahnhof einzuholen.



Erstellt: Stefan Ade	SbV der	B4
Geprüft: Martin Will	Trossinger Eisenbahn	Stand: 07.04.2021
Freigegeben: Dietmar Litterscheid		

- bleibt frei -

3.20 Bahnhofsbuch Trossingen Stadt

Modul	Inhalt	Seite
3.23	**Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk**	**3**
3.23.01	**FV-NE**	**3**
3.24	**Zusätzliche Bestimmungen zum DB-Regelwerk**	**8**

Anhänge

3.20.A01	**Signallageplan Trossingen Stadt**
3.20.A02	**Regeln zu Durchführung von Zugfahrten zwischen Trossingen Stadt (Museum) und Trossingen Bahnhof und umgekehrt**
3.20.A03	**Schlüsselsperre für die Weichen 1 bis 3**

3.23 Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk

3.23.01 Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

zu § 1 (4) **Elektrischer Bahnbetrieb**

Die Einfahrt in die bzw. Ausfahrt aus der Fahrzeughalle mit gehobenem Stromabnehmer darf nur erfolgen, wenn die Oberleitung im betreffenden Gleis eingeschaltet ist.

Bei Arbeiten in der Nähe spannungsführender Teile (z.B. Oberleitung) ist stets ein Schutzabstand von 1,0 m einzuhalten. Deshalb dürfen Arbeiten auf einem Fahrzeugdach nur ausgeführt werden, wenn die Oberleitung dieses Gleises abgeschaltet, geerdet und der zugehörige Schalter von demjenigen Mitarbeiter, der dort arbeitet, mit einem Vorhängeschloss gegen Wiedereinschalten gesichert wurde.

Jeder Mitarbeiter, der auf einem Fahrzeugdach arbeitet, erhält ein persönlich zugeteiltes Vorhängeschloss mit individueller Schließung, welches er zur Sicherung des Oberleitungsschalters in der Halle verwendet.

zu § 3 (2) **Bahnhofsgrenze**

km 3,841 (Ne 1)

zu § 3 (11) **Zugschlussstellen**

Zugschlussstelle bei Einfahrten in den Bf Trossingen Stadt ist das Grenzzeichen (Ra 12) der Einfahrweiche A1.

Zugschlussstelle bei der Ausfahrt aus dem Bf Trossingen Stadt ist der Standort der Trapeztafel (Bahnhofsgrenze) der Gegenrichtung.

zu § 6 (1), (4) **Fahrdienstliche Unterlagen**

Der Fdl führt das Zugmeldebuch für eingleisige Strecken und das Fernsprechbuch.

zu § 7 (4) **Aufsicht am Zug**

Auf der Betriebsstelle wird die Aufsicht am Zuge vom jeweiligen Zugführer übernommen.

zu § 7 (5) **Sichern der Reisenden**

Bei starkem Andrang sind die Reisenden ggf. durch Achtungssignal zu warnen.
Bei Zug- und Rangierfahrten in Richtung Reisendenzugang an Gleis 3 ist dieser durch einen Reisendensicherer zu sperren.

zu § 9 (1) **Schriftliche Weisungen für Züge**

Bei Besetzung des Bf Trossingen Stadt mit einem Fdl:	Im Einzugbetrieb gem. § 12(1):
Der Fahrdienstleiter, der der Zugfahrt zustimmt.	Der Fahrdienstleiter ESTW Tuttlingen für alle Betriebslagen.

zu § 10 (3c) **Art der Meldungen**

Züge sind grundsätzlich vom zuständigen Fdl abzumelden.

zu § 12 (1) **Verzicht auf das Zugmeldeverfahren**

Bei Verzicht auf das Zugmeldeverfahren gelten die nachstehenden Regelungen:
Auf der Strecke Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt wird in der Regel nur ein Zug eingesetzt (sog. „Ein-Zug-Betrieb“).

Es wird deshalb auf die Abgabe von Zugmeldungen verzichtet.

Der Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe regelt den Zugbetrieb im Auftrag der Trossinger Eisenbahn und ist verantwortlich dafür, dass sich immer nur ein Zug auf der Strecke Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt befindet.

zu § 14 (3) **Unbesetzte Bahnhöfe**

Im Betriebsverfahren nach § 12 (1) ist der Bahnhof Trossingen Stadt unbesetzt. Muss rangiert werden, ist der Triebfahrzeugführer allein hierfür verantwortlich.

zu § 15 (10) **Aufbewahrung der Schlüssel**

Die Aufbewahrung der Weichenschlüssel erfolgt ausschließlich in sicherungstechnischen Einrichtungen in den F-Kästen (vgl. Anhang 3.20.A03). Die Weichenschlüssel dürfen benutzt werden,

3.20.A03

von legitimiertem Instandhaltungspersonal,

vom Fahrdienstleiter Trossingen Stadt bzw. einem eingesetzten Wärter.	von Triebfahrzeugführern, die zum Rangieren beauftragt sind.

zu § 17 (1) **Einfahrt ohne Einfahrsignal**

Zügen ist für die Einfahrt „vE " vorzuschreiben (Buchfahrplan / Fahrplananordnung / Befehl).

zu § 17 (3) **Einfahrt in ein Stumpfgleis**

Im Bf Trossingen Stadt wird planmäßig in die Stumpfgleise 1 und 3 eingefahren. Die zulässige Einfahrgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und ist signalisiert.

zu § 17 (6) **Zustimmung zur Fahrt**

Züge, die aus Gleis 3 abfahren, erhalten die Zustimmung zur Abfahrt vom Fahrdienstleiter Trossingen Stadt mündlich oder fernmündlich übermittelt.

Die Zustimmung des FdL ESTW Tuttlingen gilt in der Regel zur Fahrt von Trossingen Bahnhof nach Trossingen Stadt und wieder zurück bis zum Esig 32G Trossingen Bahnhof. Der Triebfahrzeugführer darf somit in Trossingen Stadt ohne besondere Verständigung des Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ in Richtung Trossingen Bahnhof abfahren. **408.0331**

Ausnahmen:

<u>Fahrt vor Betriebsruhe:</u>

Bei der jeweils letzten Fahrt vor der Betriebsruhe gilt die o. g. Zustimmung des Fdl ESTW Tuttlingen jedoch nur bis Trossingen Stadt.

<u>Der Triebfahrzeugführer des jeweils ersten Zuges nach der Betriebsruhe</u> hat vor der Abfahrt im Bf Trossingen Stadt mündlich die Zustimmung des Fdl ESTW Tuttlingen zur Fahrt von Trossingen Stadt nach Trossingen Bahnhof einzuholen.

Bei der Anordnung eines Fahrverbots in Form einer im Gleis 1 im Bf Trossingen Stadt aufgestellten Sh 2 - Scheibe nach „Zu § 26 (3)“ gilt die Zustimmung zur Fahrt von Trossingen Stadt nach Trossingen Bahnhof als aufgehoben.

		Nach der Aufhebung des Fahrverbots ist vom Triebfahrzeugführer eine Zustimmung zur Fahrt von Trossingen Stadt nach Trossingen Bahnhof beim Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ einzuholen.

zu § 17 (8) **Abfahrauftrag**

Im Bf Trossingen Stadt wird kein Aufsichtsbediensteter eingesetzt. Nach Zustimmung zur Fahrt durch den Fdl erteilt der Zf den Abfahrauftrag.

zu § 42 (6) **Bedingungen zur Abfahrt**

Im Bahnhof Trossingen Stadt darf der Triebfahrzeugführer erst abfahren, wenn er die Einschalttaste bzw. die IMU für die BÜ-Sicherungsanlagen bedient hat und das erste Überwachungssignal das Signal Bü 1 zeigt!

Zeigt das Signal wegen einer technischen Störung Bü 0, darf unter Berücksichtigung von § 48 (2) FV-NE der Tf abfahren.

zu § 44 (20) **Verbleiben von Fahrzeugen im Hauptgleis**

Bei verbliebenen Fahrzeugen im Hauptgleis müssen diese grundsätzlich durch das Signal Sh 2 gedeckt werden.

zu Abschn. 4 FV- NE **Rangieren**

zu § 51 (13) **Örtliche Besonderheiten**

Im Gleis 4 Nord ist auf einer Länge von etwa 14 m vor dem Prellbock der erforderliche Sicherheitsraum zwischen dem Zaun und dem Gefahrenbereich des Gleises nicht ausreichend vorhanden. Bei Rangierarbeiten ist der Aufenthalt in diesem Bereich verboten. Die Rangierseite ist auf der dem Zaun abgewandten Gleisseite. Entsprechende Hinweisschilder sind am Zaun angebracht

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**

Der Bf Trossingen Stadt hat in Richtung Trossingen Bahnhof ein anschließendes Gefälle. Auf diesem Bahnhof sind die Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen.

An abgestellten oder abgekuppelten Fahrzeugen ist die Handbremse bzw. Federspeicherbremse, an abgestellten oder abgekuppelten Zugteilen sind mindestens zwei Handbremsen anzuziehen.

zu § 55 (1) **Befahren von Überwegen**

Bei Rangierarbeiten im Bf Trossingen Stadt zwischen gewöhnlichem Halteplatz und Gleisende / Hallentor ist vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Personen sind ggf. durch Achtungssignal zu warnen.

zu § 56 (1) **Abstoßen und ablaufen lassen**

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist verboten.

zu § 59 (1) **Benutzen der Hauptgleise**

Das Rangieren im Bf Trossingen Stadt (z. B. Umsetzen eines Triebfahrzeugs von Gleis 1 (Ringzuggleis) nach Gleis 2 (Museum) und umgekehrt) erfolgt in der Verantwortung des Fdl ESTW Tuttlingen und ist unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Bei mit Ww besetztem Bahnhof:	Bei unbesetztem Bahnhof:
Abgabe einer Zugvollständigkeitsmeldung	**Abgabe einer Zugvollständigkeitsmeldung**
Nach der Ankunft eines Zuges in Trossingen Stadt hat der Ww Trossingen Stadt eine Zugvollständigkeitsmeldung an den Fdl ESTW Tuttlingen abzugeben.	Nach der Ankunft eines Zuges in Trossingen Stadt hat der Tf eine Zugvollständigkeitsmeldung an den Fdl ESTW Tuttlingen abzugeben.
Wortlaut: „Zug (Nummer) vollständig in Trossingen Stadt angekommen.“	Wortlaut: „Zug (Nummer) vollständig in Trossingen Stadt angekommen.“
Rangiervereinbarung	**Rangiervereinbarung**
Eine Rangiervereinbarung ergibt sich immer aus einem Dienstauftrag.	Nach Abgabe der o. g. Zugvollständigkeitsmeldung hat der Tf mit dem Fdl ESTW Tuttlingen eine Rangiervereinbarung zu treffen und die Freigabe der Weichenschlüssel für die Weichen A1 und A3 zu beantragen.
Schlüsselfreigabe beantragen:	
Nach Abgabe der o. g. Zugvollständigkeitsmeldung darf der Ww Trossingen Stadt beim Fdl ESTW Tuttlingen die Freigabe der Weichenschlüssel für die Weichen A1 und A3 beantragen.	**Meldung Ende Rangierfahrt**
Meldung Ende Rangierfahrt	Nach Beendigung der Rangierfahrt meldet der Tf an den Fdl ESTW TUT „Rangieren beendet“.
Nach Beendigung der Rangierfahrt meldet der Ww an den Fdl ESTW TUT „Rangieren beendet“.	
Mit dem Verschließen der Weichenschlüssel in das Schlüsselwerk/ die elektrische Schlüsselsperre können nach Vorliegen der übrigen	Mit dem Verschließen der Weichenschlüssel in das Schlüsselwerk/ die elektrische Schlüsselsperre können nach Vorliegen der übrigen Voraussetzungen Zugfahrten in/ aus die/ den gewünschten Gleise(n) stattfinden.

Voraussetzungen Zugfahrten in/ aus die/ den gewünschten Gleise(n) stattfinden.

Rangierfahrt von Gleis 2, 3 oder 4 (Museum) nach Gleis 1 (Ringzuggleis):

Rangiervereinbarung

Eine Rangiervereinbarung ergibt sich immer aus einem Dienstauftrag.

Schlüsselfreigabe beantragen:

Der Ww Trossingen Stadt beantragt beim Fdl ESTW Tuttlingen die Freigabe der Weichenschlüssel für die Weichen A1 und A3.

Meldung Ende Rangierfahrt

Nach Beendigung der Rangierfahrt meldet der Ww an den Fdl ESTW TUT „Rangieren beendet“. Mit dem Verschließen der Weichenschlüssel in das Schlüsselwerk/ die elektrische Schlüsselsperre können nach Vorliegen der übrigen Voraussetzungen Zugfahrten in/ aus die/ den gewünschten Gleise(n) stattfinden.

Rangierfahrt von Gleis 2, 3 oder 4 (Museum) nach Gleis 1 (Ringzuggleis):

Rangiervereinbarung

Der Tf eines auf den Gleisen 2, 3 oder 4 (Museum) abgestellten Triebfahrzeugs hat mit dem Fdl ESTW Tuttlingen eine Rangiervereinbarung zu treffen und die Freigabe der Weichenschlüssel für die Weichen A1 und A3 zu beantragen.

Meldung Ende Rangierfahrt

Nach Beendigung der Rangierfahrt meldet der Tf an den Fdl ESTW TUT „Rangieren beendet“. Mit dem Verschließen der Weichenschlüssel in das Schlüsselwerk/ die elektrische Schlüsselsperre können nach Vorliegen der übrigen Voraussetzungen Zugfahrten in/ aus die/ den gewünschten Gleise(n) stattfinden.

Soll das bereitgestellte Fahrzeug anschließend eine Zugleistung fahren, ist dafür vom Tf eine erneute Zustimmung beim Fdl ESTW TUT einzuholen.

Für die Bedienung des Stellwerks der DB Netz vgl. Modul 3.24.

Modul 3.24

zu § 59 (2)

Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus

Dem Rangieren über die Rangierhalttafel (Ra 10) hinaus muss der Fdl ESTW TUT fernmündlich zustimmen.

zu § 59 (3) **Gefährdende Rangierbewegungen**

Während der Zugfahrten dürfen sich auf der Strecke keine weiteren Rangierfahrten befinden. In anderen Gleisen abgestellte Eisenbahnfahrzeuge müssen gegen Entlaufen gesichert sein.

zu § 59 (5) **Zusätzliche Bestimmungen für Bahnhöfe ohne Einfahrsignal**

Im Gleis 1 darf vom Abstellplatz (Käfig) bis zur H-Tafel am Bahnsteig sowie in der Gegenrichtung von der H-Tafel zum Abstellplatz ohne Rangiervereinbarung mit dem Fdl ESTW TUT rangiert werden, sofern

- dies nicht durch eine im Gleis 1 aufgestellte Sh 2-Scheibe untersagt ist.
- dies der Fdl ESTW Tuttlingen nicht ausdrücklich untersagt hat (z.B. wegen Störung der Gleisfreimeldeanlage).

3.24 Zusätzliche Bestimmungen zum DB-Regelwerk

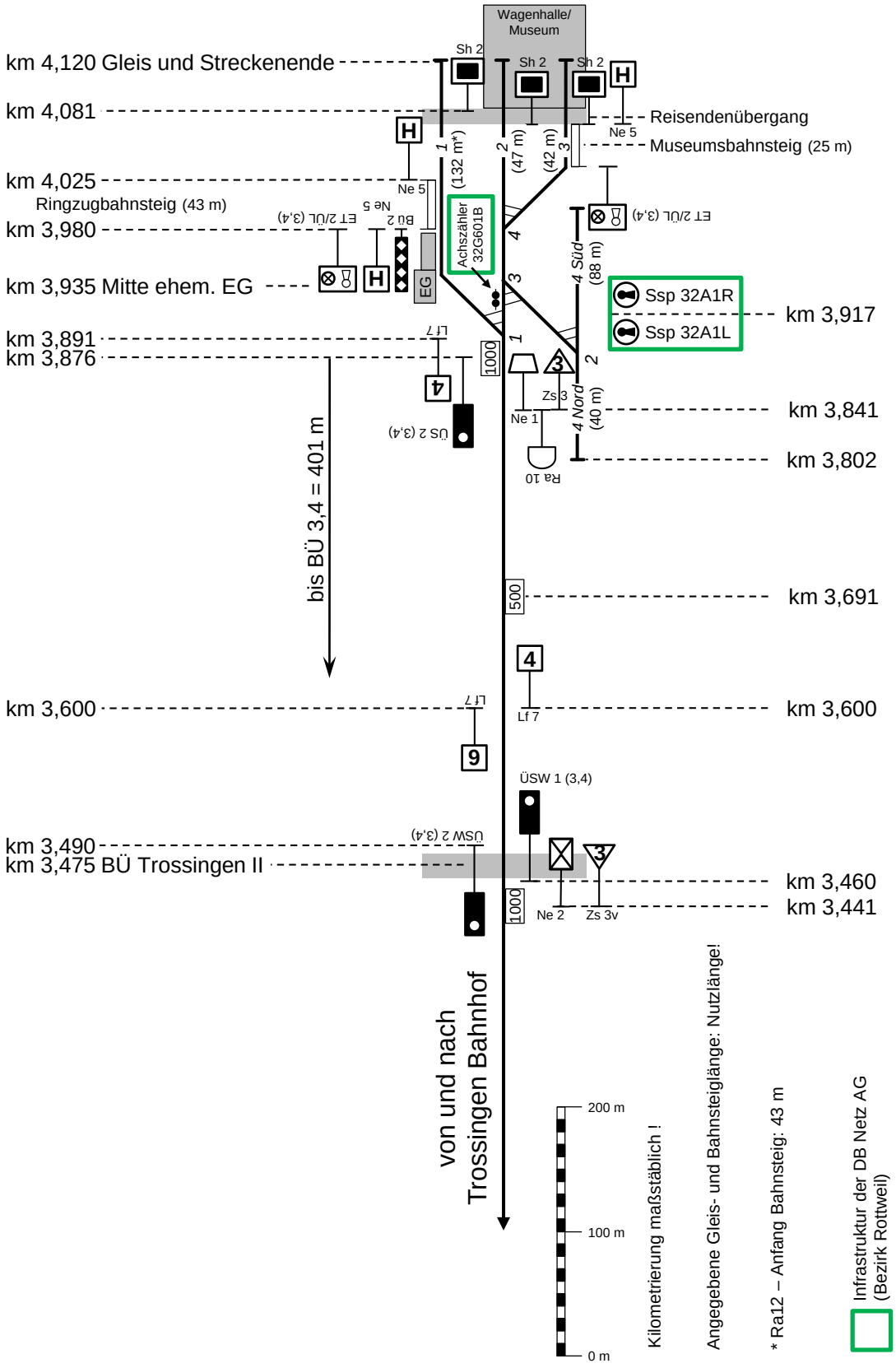
3.24.01 Zusätzliche Regelungen zu Modulreihe 482

Bedienung von Signalanlagen der DB Netz AG für Rangierarbeiten

3.20.A03 •

Hinweis für den Fdl in der BZ Karlsruhe:

Damit der Weichenschlüssel für die Weiche A1 frei wird, obwohl sich die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage nicht in Grundstellung befindet, ist die Zugstraße hilfsaufzulösen (FHA) und die Weiche A1 durch Bedienung der WU (Weiche mit Besetztanzeige umstellen) umzustellen.



Erstellt: Stefan Ade Geprüft: Martin Will Freigegeben: Dietmar Litterscheid	SbV der Trossinger Eisenbahn	B4 Stand: 14.03.2021

3.20.A02 Regeln für die Durchführung von Zugfahrten zwischen Trossingen Stadt (Museum) und Trossingen Bahnhof und umgekehrt

(1) Allgemeines

Bei der Durchführung von Zugfahrten zwischen Trossingen Stadt (Museum) und Trossingen Bahnhof wird zur Sicherung der Zugfolge

a) der „Ein-Zug-Betrieb“ gemäß zu § 12 (1) SbV aufgehoben,

b) der Bf Trossingen Stadt mit einem Fdl besetzt,

das Zugmeldeverfahren (Anbieten, Annehmen, Abmelden und Rückmelden) gemäß § 10 FV-NE eingeführt.

(2) Arbeitsbeginn des Fahrdienstleiters Trossingen Stadt

Bei Arbeitsbeginn und bei jedem Wechsel meldet sich der Fdl Trossingen Stadt beim ESTW Tuttlingen.

(3) Einführung / Aufhebung Zugmeldeverfahren

Der Zeitpunkt der Einführung und der Aufhebung des Zugmeldeverfahrens wird mit Uhrzeit und Zugnummer in einem Dienstauftrag (DA) bekanntgegeben.

(4) Zugmeldebuch

Der Fahrdienstleiter Trossingen Stadt führt das Zugmeldebuch für eingleisige Strecken gemäß Anlage 5 FV-NE.

(5) Grundstellung der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage

Zugfahrten aus Gleis 3 (Museum) nach Trossingen Bahnhof und zurück dürfen nur unter folgenden Bedingungen durchgeführt werden:

a) im Bf Trossingen Stadt Gleis 1 (Ringzuggleis) darf kein Zug abgestellt sein und

b) die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage muss sich in Grundstellung befinden.

Ein auf Gleis 1 (Ringzuggleis) ankommender Zug ist deshalb - vor Aufnahme des Museumsbetriebes - nach Gleis 2 (Museum) umzusetzen. Siehe dazu Modul 3.20, zu § 59 (1).

(6) Einstellen von Fahrwegen im Bf Trossingen Stadt

a) Der Fdl / Ww Trossingen Stadt meldet sich jeweils beim Fdl ESTW Tuttlingen und beantragt die Freigabe des Weichenschlüssels (Ssp 32A1).

b) Nach dem die Weichen aufgeschlossen und umgestellt wurden, ist der betreffende Weichenschlüssel in das Schlüsselwerk (Ssp 32A1R) oder in das Schlüsselwerk (Ssp 32A1L) einzuschließen.

c.) Bei Störungen in der Funktion der elektrischen Schlüsselsperre darf der Fdl ESTW TUT beim Fdl TTRS ggf. weitere Meldungen abfordern.

(7) Flankenschutz im Bf Trossingen Stadt

Zur Sicherung der Zugfahrten

a) aus Gleis 3 (Museum) nach Trossingen Bahnhof sowie

b) von Trossingen Bahnhof nach Gleis 3 (Museum)

ist im Gleis 2 (Museum) ein zusätzlicher Flankenschutz durch das Aufstellen einer Wärterhaltscheibe (Ril 301.0601, Abschnitt 4) herzustellen.

(8) Zustimmung des Fdl Trossingen Stadt

Wegen fehlenden Hauptsignalen im Bf Trossingen Stadt erteilt der Fdl die Zustimmung zur Fahrt von Trossingen Stadt nach Trossingen Bahnhof jeweils mündlich oder fernmündlich an den abfahrbereiten Triebfahrzeugführer. Ist ein Zugführer eingesetzt, gibt der Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Fahrt an den Zugführer weiter.

(9) Bedienung Einschalttaste für die Bahnübergangs-sicherungsanlagen

Vor der Abfahrt in Trossingen Stadt (Museum) oder in Trossingen Bahnhof hat der Triebfahrzeugführer die Einschalttaste für die BÜ gemäß Modul 5.00 der SbV zu bedienen (Schlüssel DB 21).

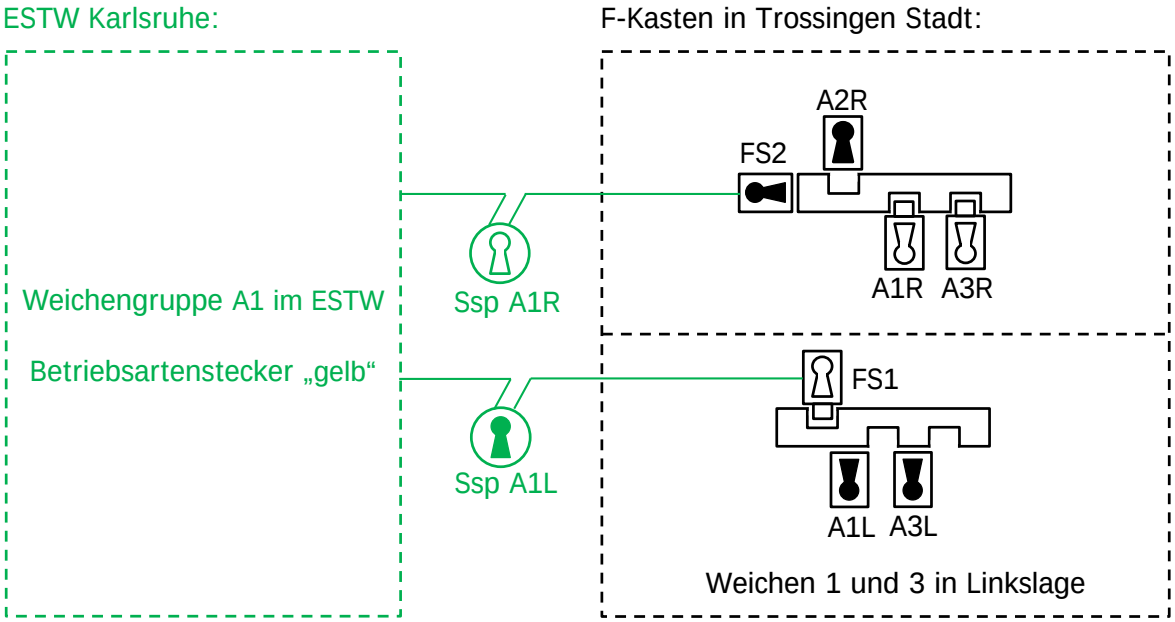
(10) Fahrtbericht

Für alle Zugfahrten von Trossingen Stadt (Museum) nach Trossingen Bahnhof und zurück ist ein Fahrtbericht nach § 38 FV-NE zu führen.
Der Fahrtbericht ist arbeitstäglich im Bf Trossingen Stadt, Wagenhalle abzugeben.

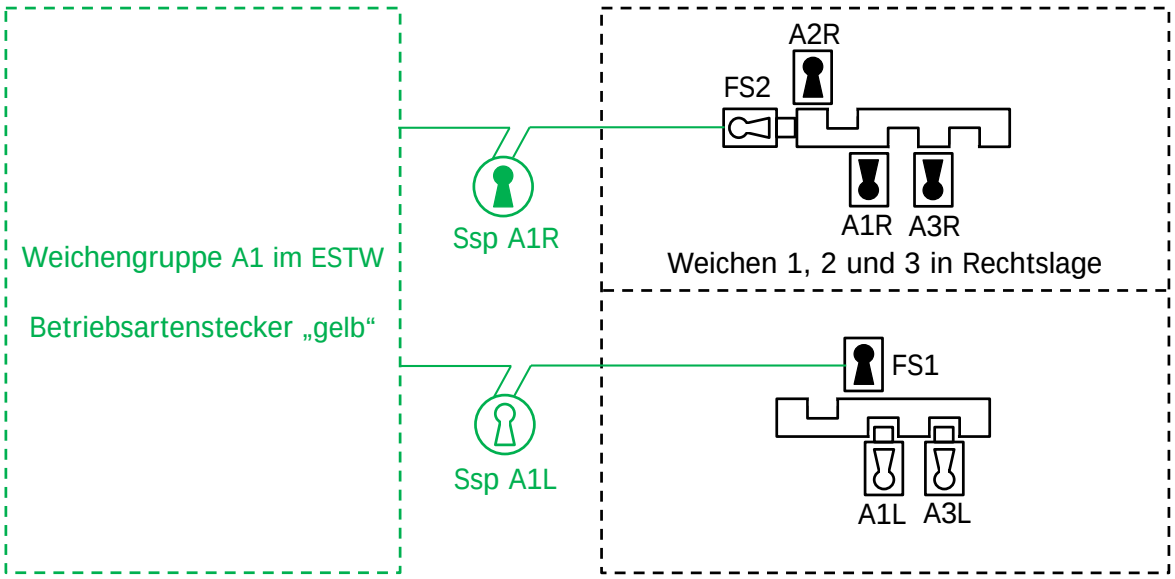
(11) Unterweisung

Die Bedienung der Signalanlagen darf nur von unterwiesenen Mitarbeitern im Bahnbetrieb erfolgen.

Regelbetrieb (Ringzug fährt nach Gleis 1):



Museumsbahnbetrieb (Museumsbahn fährt nach Gleis 2 bzw. 3):



Funktionsweise und Bedienung der Schlüsselsperre für die Weichen 1 - 3:

Funktionsweise im ESTW Karlsruhe:

Die Weiche A1 wird über eine Weichengruppe zum Fahrwegelement.
Anstelle des elektrischen Antriebs wird der Betriebsartenstecker „gelb“ eingesetzt.
Damit können die beiden Schlüsselsperren Ssp A1R und Ssp A1L (vereint in einem Gehäuse) angesteuert und überwacht werden.
Zur Schlüsselfreigabe wird der Weichenumstellbefehl gegeben.

Regelbetrieb (Ringzug fährt nach Gleis 1):

Die Weichen A1 und A3 stehen in Linksstellung. Die Schlüssel sind über den Fahrstraßenschieber 1 (FS1) festgelegt. Der Schlüssel des FS1 befindet sich in der Ssp A1L und wird in der Zugstraße im ESTW überwacht.

Museumsbahnbetrieb (Museumsbahn fährt nach Gleis 2 bzw. 3):

1.) Schlüsselfreigabe Ssp A1L durch Fdl ESTW Tuttlingen

2.) Schlüssel in FS1 einschließen und Fahrstraßenschieber verschieben

3.) Schlüssel A1 und A3 entnehmen und in den jeweiligen Riegel-Handverschlüssen der Weichen A1 und A3 einschließen

4.) Weichen A1, A2 und A3 in Rechtsstellung umstellen und freigewordene Schlüssel entnehmen.

5.) Schlüssel in die Schlösser des Fahrstraßenschiebers 2 (FS2) einschließen

6.) Fahrstraßenschieber 2 durch Drehen am Schlüssel FS2 verschieben und Schlüssel entnehmen

7.) Schlüssel FS2 in Ssp A1R einschließen

4.00 Regeln für den Zugfahrdienst

Modul	Inhalt	Seite
4.03	Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk	2
4.03.01	FV-NE	2
4.03.11	VDV 757 / Ril 915	4

4.03 Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk

4.03.01 FV-NE

zu § 31 (2)

Streckenkenntnis

Triebfahrzeugführer aller Eisenbahnfahrzeuge (einschl. Zweiwegefahrzeuge) dürfen Eisenbahnfahrzeuge nur eigenverantwortlich führen, wenn sie im Besitz eines gültigen Eisenbahn-Fahrzeug-Führerscheins mit entsprechendem Beiblatt nach der Eisenbahn-Fahrzeug-Führerscheinrichtlinie sind. Sie müssen über die erforderliche Strecken- und Ortskenntnis verfügen.

Alle erforderlichen Ausrüstungsgegenstände und Arbeitsunterlagen sind mitzuführen.

zu § 31 (9)

Mitfahrt auf Triebfahrzeugen

Die Mitfahrt im Führerraum der Tfz ohne besondere Erlaubnis ist den Mitarbeitern der Trossinger Eisenbahn in Ausübung ihres Dienstes gestattet.

Durch das Mitfahren darf das Triebfahrzeugpersonal nicht in der Ausübung des Dienstes behindert werden.

zu § 32 (1)

Länge der Züge

Die Züge dürfen in der Regel nicht länger als die vorhandenen Bahnsteige sein.

Wird dem Zugbegleitpersonal bekannt, dass Schwierigkeiten beim Aussteigen zu erwarten sind (Wagenzug ist länger als ein Bahnsteig), so hat es rechtzeitig dafür zu sorgen, dass

1. die betroffenen Reisenden bis zu einer für das Aussteigen geeigneten Tür gehen und

2. sich das Zugbegleitpersonal in dem betroffenen Wagen aufhält, um ein Aussteigen aus dem Wagen möglichst zu verhindern.

zu § 32 (7)

Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

Schwerwagen und Wagen mit Lademaßüberschreitung sind nicht zugelassen.

zu § 32 (8) **Einschränkung in der Zulassung von Wagen**

Fahrzeuge, deren Achslast 21 t überschreitet, dürfen nur mit Genehmigung des EBL verkehren.

Der EBL schreibt die Bedingungen für das Verkehren dieser Fahrzeuge vor.

zu § 31 (1) **Mindestbremshundertstel**

Die Mindestbremshundertstel sind nach den Angaben des Streckenbuches zu ermitteln. **2.00**

zu § 42 (6) **Bedingungen für die Abfahrt**

In den Bahnhöfen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt darf der Triebfahrzeugführer erst abfahren, wenn er die Einschalttaste bzw. die IMU für die BÜ-Sicherungsanlagen bedient hat und das jeweilige Überwachungssignal das Signal Bü 1 zeigt.

Zeigt das Signal wegen einer technischen Störung Bü 0, darf unter Berücksichtigung von § 48 (2) FV-NE der Tf abfahren.

zu § 45 (1) **Fahrgeschwindigkeit** **2.00.A03** •

Elektrische Züge dürfen bauartbedingt höchstens mit 40 km/h verkehren.

4.03.11 Zusätzliche Bestimmungen zur VDV-Schrift 757 Bremsen in Betrieb prüfen u. bedienen - Bremsvorschrift (BreVo) / Richtlinie 915

zu 915.0107 Abschnitt 6 (16) **Bremsen besetzen**

Hat das letzte Fahrzeug keine wirkende Bremse, darf es nicht mit Reisenden besetzt sein.

zu 915.0107 Abschnitt 5 (1) **Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen**

Beim Rangieren sind alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen.

Abweichend hiervon wird zugelassen, dass ausnahmsweise (z. B. bei Bremsstörungen) ein Wagen allein durch das Triebfahrzeug abgebremst wird.

Für jedem weiteren Wagen, der nicht an die durchgehende Bremse angeschlossen ist, ist jeweils eine Handbremse zu besetzen.

- bleibt frei -

5.00 Sicherung von Bahnübergängen

Modul	Inhalt	Seite
5.01.01	**Bedienungsanweisung für Bahnübergangssicherungsanlagen**	**2**

5.01.01 Bedienungsanweisung für die Bahnübergangssicherungsanlagen

zu BÜV-NE § 12 **Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen**

(1) Allgemeines

Für die Sicherung des Schienen- und Straßenverkehrs sind Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) der Bauart Typ BÜP-Lz(H/F)-ÜS PINTSCH-BAMAG eingebaut.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt befinden sich hiervon drei Bahnübergangs-sicherungsanlagen.

Die drei Anlagen bilden richtungsabhängig in Bezug zur Einschaltreihenfolge eine BÜ-Kette (BÜ-BÜ Abhängigkeit).

Begriffserklärungen:

BÜP	Bauform Bahnübergangssicherung Pintsch-Bamag
Lz	Lichtzeichen (gelb / rot)
H	Halbschranken
F	Fußwegschranken
ÜS	Überwachungssignal
ÜSW	Überwachungssignalwiederholer
FK1 / FK2	Einschaltkontakt Typ Frauscher
FS3 / FS13	Ausschaltschleifen / BÜ-Belegtmeldeschleifen mit Funktion Auto-HET
ET / ÜL	Einschalttaste / Überwachungslicht

An den Einschaltstellen sind Einschaltkontakte als Schienenradsensoren FK1 / FK2 für das zugbewirkte Einschalten der Bahnübergangssicherungsanlagen eingebaut.

Jeweils an den Bahnsteigen der Bahnhöfe Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt (Ringzugbahnsteig und Museumsbahnsteig) befinden sich Handschalteinrichtungen ET / ÜL.
Schlüsselform: DB 21.

Signalisierung aller Einschaltpunkte: Signal Bü 2 – Rautentafel.

Lichtzeichen für Verkehrsteilnehmer: gelb / rot, sowie BÜ-Akustik.

Innenanlagen jeweils in örtlichem Betonschalthaus.

Für alle BÜSA sind Bü-Ankündetafeln, Bü-Kennzeichentafeln, Auto-HET-Tafeln und Bü/Bü-Tafeln nach Signalbuch aufgestellt.

Die Bahnübergangssicherungsanlagen sind mit einem Grundsteller ausgerüstet.

Die Grundstellerzeit beträgt für alle Bahnübergangssicherungs-anlagen 450 Sekunden. Die Signalstellerzeit für die Überwachungssignale beträgt immer 50 % der Grundstellerzeit.

(2) ET / ÜL – Handschalteinrichtung

Eine Einschaltung der Bahnübergangssicherungsanlagen mittels ET-Taste erfolgt vor Abfahrt der Züge in den Bahnhöfen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt. Durch Bedienen der ET-Taste werden die Einschaltkontakte (FK1 und FK2) richtungsbezogen wirksam geschaltet.

Die Signalfreigabe des Überwachungssignals erfolgt verzögert.

Nachdem die Lichtzeichensignale am BÜ rot zeigen, werden die Schrankenantriebe nach 9 Sekunden angeschaltet und erreichen nach 10 Sekunden Laufzeit die untere Endlage.

(3) Induktives Meldeübertragungssystem (IMU)

Im Bf Trossingen Bahnhof (Gleise 1 und 12) und im Bf Trossingen Stadt (Gleis 1, Ringzuggleis) sind jeweils am gewöhnlichen Halteplatz IMU-Schleifen eingebaut.

(4) Ein- und Ausschaltschleifen (Auto-HET) FS3 und FS13

Zur Ein- und Ausschaltung der Bahnübergangssicherungsanlagen sind an den BÜ zwei Schleifen FS3 und FS13 eingebaut. Die Schleifen sind mit einer Auto-HET-Wirkung ausgerüstet. Die Schleifen dienen dazu, die Bahnübergangssicherungsanlage zugbewirkt einzuschalten und nach dem Freifahren wieder zugbewirkt auszuschalten.

Die Schleifen sind immer beidseitig frei zu fahren, um die Ausschaltung zu bewirken. Das heißt, sobald in Fahrtrichtung die erste Schleife befahren wurde, muss der Zug seine Fahrt über den BÜ fortsetzen, um auch die gegenüber liegende Schleife frei zu fahren. Ein nur einseitiges Befahren und wieder Freifahren einer Ausschaltschleife führt zu einer Störung.

Außerdem sollen diese Schleifen bei der Belegung des BÜ durch ein Schienenfahrzeug eine Ausschaltung verhindern.

(5) Einschaltstrecken und Überwachungssignale

5.1 Einschaltstrecken

5.1.1 Fahrrichtung Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt

Einschaltstrecke Bü 2 km -0,103 für die BÜSA km 0,5

sowie

Einschaltstrecke Bü 2 km 1,630 für die BÜSA km 2,2 und BÜSA 3,4.

5.1.2 Fahrtrichtung Trossingen Stadt – Trossingen Bahnhof

Einschaltstrecke Bü 2 km 3,980 für die BÜSA km 3,4

sowie

Einschaltstrecke Bü 2 km 3,220 für die BÜSA km 2,2 und BÜSA km 0,5.

5.2 Überwachungssignale

Zur Überwachung der Bahnübergangssicherungsanlage durch den Triebfahrzeugführer sind Überwachungssignale ÜS1 und ÜS2 und am BÜ 3,4 (Trossingen II) zusätzlich Überwachungssignalwiederholer (ÜSW1 und ÜSW2) in Fahrtrichtung vor dem BÜ aufgestellt. Nach der Einschaltung signalisiert das folgende Überwachungssignal dem Triebfahrzeugführer durch Signal Bü 1, dass die Bahnübergangssicherungsanlage eingeschaltet ist.

Die Überwachungssignale sind mit 1000 Hz-Gleismagneten ausgerüstet. Zeigt das Überwachungssignal Bü 1 wird der dazugehörige 1000 Hz-Gleismagnet unwirksam geschaltet.

Bei Störungen der Bahnübergangssicherungsanlage zeigt das Überwachungssignal Signal Bü 0.

Der Bremswegabstand der Überwachungssignale zum dazugehörigen BÜ beträgt im Regelfall in der Richtung Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt 400 m und in der Richtung Trossingen Stadt - Trossingen Bahnhof 700 m.

(6) Sperrfahrten

Die Einschalttasten ET1 bzw. ET2 werden **nicht** bedient. Dadurch bleiben sämtliche Einschaltkontakte (FK1 bzw. FK2) unwirksam.

Die Sperrfahrten haben vor den Bahnübergängen in km 0,532, in km 2,295 und in km 3,475 jeweils anzuhalten. Sie dürfen erst weiterfahren, wenn die BÜ gesichert sind.

Ein- und Ausschalten der Bahnübergangssicherungsanlagen siehe Ziffer 4.

Das Ein- und Ausgleisen von Zweiwegefahrzeugen an einem BÜ darf nur mit Zustimmung und unter Aufsicht einer signaltechnischen Fachkraft erfolgen.

(7) Lageplan **2.00.A01**

Der Standort der Überwachungssignale (ÜS), der Überwachungssignalwiederholer (ÜSW), der Einschalttasten (ET), der Ein- und Ausschaltschleifen (FS) und der Einschaltkontakte (FK) sind im Lageplan Infrastruktur freie Strecke dargestellt.

6.00 Fahren und Bauen

Modul	Inhalt	Seite
6.01.1	Allgemeines	2
6.01.2	Anwenderkreis	2
6.02.1	Bezug zu gesetzlichen Regelwerken	2
6.02.2	Regeln [zur Eisenbahn-Signalordnung] zum Signalbuch	3
6.02.3	Regeln zur DGUV 77 (Arbeiten im Bereich von Gleisen)	3
6.02.4	Regeln zur FV-NE	5
6.02.5	Regeln zur Oberbaurichtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE)	6
6.02.6	Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen	7
6.02.7	Regeln zur Mitteilung VDV 7508	7
6.02.8	Interne Regeln der SWTro	8
6.05	Bahnübergangssicherung bei Arbeiten	10
6.05.1	Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)	10
6.05.2	Regeln zur Straßenverkehrsordnung (StVO)	10
6.05.5	Regeln zur Bahnübergangsvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BÜV-NE)	11

Anhänge

6.00.A01	Betra Anhang
6.00.A02	Betra Inhalt

Vordrucke

6.00.V01	Anmelden von Bauarbeiten / Sicherungsplan
6.00.V02	Betra Vordruck

6.01.1 Allgemeines

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

6.01.2 Anwenderkreis

Das Modul ist verbindlich für

- Streckenwärter,
- Reinigungspersonale,
- Zugleiter,
- Bahnmeister Oberbau/ LST,
- Sachbearbeiter Betra und Sicherungspläne,
- technisch Berechtigte,
- Planungsingenieure,
- Projektingenieure,
- 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 SWTro an Dritte auszuhändigen.

6.02 Bezug zum gesetzlichen und untergesetzlichen Regelwerk

6.02.1 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	Siebtes Buch Sozialgesetzbuch

<u>darauf aufbauend folgende Rechtsverordnungen:</u>

ArbStättV	Arbeitsstättenverordnung
GefStoffV	Gefahrstoffverordnung
BaustellV	Baustellenverordnung

Sowie alle weiteren Arbeitsschutzvorschriften der Unfallversicherungsträger.

6.02.2 Regeln [zur Eisenbahn-Signalordnung] zum Signalbuch

zu Ril 301.0701 Abschn. 1 (1)

Rangierpersonal im Baugleis muss in der Lage sein, Rangiersignale in ausreichender Hörbarkeit wie Sichtbarkeit geben zu können.
Es ist in Abhängigkeit vom Maschineneinsatz dementsprechend vom zuständigen Eisenbahn- Verkehrsunternehmen auszustatten.

6.02.3 Regeln zur DGUV 77 (Arbeiten im Bereich von Gleisen)

zu § 3 (1)

Pflichten des Unternehmers

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

sich bei dem zuständigen Fahrdienstleiter anmelden.

Die Abmeldung nach Beendigung der Arbeiten erfolgt ebenso sinngemäß.

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

zu § 4 (1)

Sicherungsanweisung

Die Sicherungsanweisung besteht aus

- den allgemeinen Regeln dieses Moduls 6.00 SbV sowie
- den besonderen Vorgaben von Regeln für den Einzelfall gemäß den strukturierten Aspekten nach Vorlage 6.00.V02.

6.00.V02

Für die Erstellung der besonderen Vorgaben wird von der BzS eine Risikobeurteilung nach DIN 16704-1 durchgeführt und zur Minimierung aller Risiken bei Arbeiten im Gleisbereich unter Fahrleitung die geeignete Sicherungsmaßnahme gewählt.

Der Unternehmer hat seine Angaben zur Baustelle zur Erstellung des Sicherungsplans spätestens 2 volle Kalenderwochen vor der Woche, in der die Arbeiten begonnen werden, an die Stadtwerke Trossingen vorzulegen. Form: gemäß DIN 16704-1, Anhang H, Kap. H2.

6.00.V01

Die Stadtwerke Trossingen

1. planen die Sicherungsmaßnahme durch eigene Kräfte oder führen die Reservierung der Sicherungsmaßnahmen beim vertraglich gebundenen Sicherungsunternehmen durch (i.d.R. durch Bestellung) und
2. übersenden den Sicherungsplan dem EBL als Vertreter der BzS.

Der Vertreter der BzS trägt die betrieblichen Angaben zur Arbeitsstelle in den Sicherungsplan ein.

Zeitziel:

Montag der Vorwoche des Beginns der Arbeiten.

Nach Eintragung der Angaben Versand an den Projektverantwortlichen und an das Sicherungsunternehmen zur Sicherungsplanung.

Die Sicherungsleistung muss spätestens am Mittwoch der Vorwoche des Beginns der Arbeiten bestellt werden.

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

zu § 6 (1) Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen

Besonders unterwiesene

- Mitarbeiter der SWTro und
- Personen im Auftrag der SWTro

dürfen bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Regelung hiernach handeln.

6.02.4 Regeln zur FV-NE

zu § 1 (4) **Elektrischer Bahnbetrieb**

Die Erdung erfolgt nach den 5 Sicherheitsregeln nach DIN VDE.

Arbeiten an der Oberleitungsanlage werden nach VDE 0100 ausgeführt.

zu § 18 (6) Rottenaufsichtsbedienstete

Unter den Begriff und das Tätigkeitsprofil „Rottenaufsichtsbedienstete“ fallen auch „technisch Berechtigte“, welche als solche in der Betriebs- und Bauanweisung genannt sein können.

zu § 26 (2) Planmäßige Gleissperrungen

I. Genehmigung

Planmäßige Gleissperrungen 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 (Betra) oder

bei ad-hoc-Maßnahmen, die wegen betrieblichen Störungen oder Gefährdungen notwendig sind,

3. durch den Fahrdienstleiter.

Arbeiten im Bereich von Gleisen/ Streckenbegänge:

Alle Arbeiten/ Begänge müssen zuvor durch den Aufsichtsführenden beim zuständigen Fahrdienstleiter angemeldet werden.

II. Baugleis

Die schriftliche Weisung, ein Gleis zum Baugleis erklären zu dürfen, ist ausschließlich die Betriebs- und Bauanweisung (Betra). **6.00.V02**

zu § 26 (8)

Sperrung von Bahnhofsgleisen

Wenn im Rahmen einer Betra Bahnhofsgleise gesperrt werden müssen, ist die Nachweisung über die Sperrung und deren Aufhebung in einem individuellen Formblatt als Anhang zur Betra vorgegeben.

zu § 62 (1)

Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis

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

Erst 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 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 Fahrdienstleiter

- bei Bahnhofsgleisen im vorgenannten gesonderten Nachweis;
- bei Baugleisen im Zugmeldebuch in Spalte 8

geführt.

6.02.5 Regeln zur Oberbaurichtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE)

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.

6.02.6 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 Fahrdienstleiter
- Empfangene Weisungen durch den Fdl

6.02.7 Regeln zur DIN EN 16704-1:2017-11

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen ist nach der vorgenannten Technikregel, Anhang A vorzugehen.

Im Bereich der Trossinger Eisenbahn sind Sicherungsmaßnahmen für

- das Arbeitsgleis ausschließlich die Sperrung
- das benachbarte Gleis der freien Strecke die Sperrung oder die Trennung durch technische Maßnahmen
- das benachbarte Gleis im Bahnhof Trossingen Stadt die Sperrung oder die Trennung durch technische Maßnahmen oder die Warnung.

6.02.8 Interne Regeln der SWTro

(1) Beantragung einer Betra

Die Betra ist durch einen durch die SWTro anerkannten technisch Berechtigten oder den öBl oder im Ausnahmefall dem EBL zu beantragen (Erstersteller).
Der Betra- Antrag ist durch Abstimmung mit den zu beteiligten Fachmitarbeitern der SWTro/ vertraglich gebundenen Dritten (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 unterzeichnet den Vordruck.

Bei von den SWTro initiierten Maßnahmen begleitet ein für die Maßnahme verantwortlicher Mitarbeiter die erarbeiteten Teilmaßnahmen und löst die Bestellung hierfür erforderlicher Sicherungs- und Baumaßnahmen inklusiver aller Zusammenhangsmaßnahmen aus.

(2) Prüfung, Inkraftsetzung

Die Betra wird vom EBL oder dessen Stellvertreter oder vom öBl geprüft, ggf. ergänzt und genehmigt. Bei im Ausnahmefall durch den EBL beantragten Betra immer durch dessen Stellvertreter bzw. umgekehrt.

Der prüfende Mitarbeiter unterzeichnet den Vordruck. Der in Kraft setzende Mitarbeiter unterzeichnet den Vordruck.

(3) Zeitlicher Ablauf

X= 1. Geltungstag

Bis **X - 3 Wochen**:

Verantwortliche Mitarbeiter:

Bei Baumaßnahmen werden die verantwortlichen Mitarbeiter der Baufirma durch den Erstersteller oder einen Mitarbeiter der SWTro eingetragen.

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

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

Bis **X- 2 Wochen**:

Vorlage beim EBL oder dessen Stellvertreter oder dem öBl zur Prüfung und In- Kraft- Setzung.

Bis **X - 5 Werktage**:

In- Kraft- Setzung durch den EBL/ stv. EBL/ öBl. Dieser leitet die Betra an den zuständigen öBl weiter.

Bis **X - 3 Werktage**:

Verteilung an die Verantwortlichen nach Betra durch öBl.

(4) Formularvordruck Betra

6.00.V01

Es sind ausschließlich die im Anhang dargestellten Formularvordrucke zu nutzen.

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

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

(5) Inhalte **6.00.A01**

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

6.05 Bahnübergangssicherung bei Arbeiten

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

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

6.05.1 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)

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

zu EBO § 11 (19) Technische BÜ-Sicherungsanlagen, welche ausgeschaltet werden müssen, sind durch Posten zu sichern.

6.05.2 Regeln zur Straßenverkehrsordnung (StVO)

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

RSA 95 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.

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

zu 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 oder
- 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.

Besonderheiten bei technisch gesicherten Bahnübergängen

zu EBO § 11 (11), (15) i. Zh. mit BÜV- NE § 12

Technisch gesicherte Bahnübergänge

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

- Das Räumen kann durch rechtzeitiges Sichern durch BÜ- Posten <u>oder</u>
- 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 6.02.8 vorzubereiten. **6.02.8**

Anmeldung Bauarbeiten / Sicherungsplan für die Risiken 1 bis 4

Angaben zu den Arbeiten durch den Auftragnehmer

1.1	Auftragnehmer	Name:	
		Straße/Nr.:	
		PLZ/Ort:	
		Verantwortliche Person:	
		E-Mail:	
		Telefon:	
1.2	Art der Arbeiten:		
1.3	Arbeitszeit		
1.3.1	Zeitpunkt Beginn Vorarbeiten:		
1.3.2	Zeitpunkt Beginn/Ende Hauptarbeiten:		
1.3.3	Zeitpunkt Ende Nacharbeiten:		
1.3.4	Zeitpunkt Beginn Aufrüstung/Abrüstung:		
1.4	Ort und Ausdehnung der Arbeitsstelle		
	☐ Strecke (außerhalb des Bahnhofs)	Gleis von:	bis:
		von km:	bis km:
	☐ Bahnhof	Gleis-Nr.:	Weichen-Nr.:
1.5	Länge der Arbeitsstelle:	m	
	(einschließlich der notwendigen Länge für Fahrzeuge am Anfang und Ende der Arbeitsstelle) ☐ bemaßte Skizze erforderlich		
1.6	Arbeitsbreite:	m	
	(Abstand zwischen Achse des benachbarten Gleises und Grenze des Arbeitsbereiches, erforderliche Breite von Maschinen und Arbeitsfreiraum des betreffenden Personals)		
1.7	Anzahl der	Arbeiter:	Arbeitstrupps:

1.8	Geschwindigkeit der ortsveränderlichen Arbeitsstelle:	m/h	
1.9 1.9.1	Maschinen und tragbare Ausrüstung Maschinen ohne eigenes Warnsystem	Art: Nummer: Störschallpegel: dB(A) Siehe Anhang D, DIN EN 16704-1:2017-11	
1.9.2	Maschinen mit eigenem Warnsystem:		
1.9.3	Einsatz von handgeführten Werkzeugen/Maschinen, die nicht von einer Person getragen werden können oder die in den Oberbau eingreifen. Siehe Anhang I, DIN EN 16704-1:2017-11. ☐ ja ☐ nein		
1.10	Räumzeit für Gefahrenraum:	s + Sicherheitszuschlag 15 s = s	
	Kurzer Aufenthalt auf dem benachbarten Gleis kann notwendig sein (z.B. für Messung): ☐ ja ☐ nein		
1.11	Beschreibung des Zugangs zur Arbeitsstelle: ☐ bemaßte Skizze erforderlich		
1.12	Zusätzliche Informationen: (in Anlage ergänzen, falls notwendig)		
Beantragt am:		Firmenstempel:	
Durch: (Person nach Ziff. 1.1)			Unterschrift:
Anlagen:		☐ keine	
		1.	
		2.	
		3.	

1. Die Betra wird gemäß der in Modul 6.00 getroffenen Regelungen erstellt.

2. Die Betra 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.	
	Art der Arbeiten / Arbeitszeit	Hier werden Angaben zur Arbeitszeit, zur Art der Arbeiten und zu den ausführenden Firmen getätigt	●
3	**Gleissperrung / Abschalten der Oberleitung**	Hier werden Angaben zu den zu sperrenden Gleisabschnitten, zum Baugleis und zum Ab- bzw. Zuschalten der Oberleitung getätigt.	●
4	**zuständige Berechtigte**	Hier sind zuständige Berechtigte und ihre Pflichten genauer zu benennen. Pflichten, die bei jeder Betra auszuführen sind, sind bereits genannt und brauchen ggf. nur ergänzt werden.	
5	**betriebliche Regelungen für das Baugleis**	Die bereits getätigten Textvorgaben müssen ggf. vervollständigt werden oder durch andere Formulierungen ersetzt werden.	●
6	**betriebliche Regelungen für Betriebsgleise**	Hier sind erforderliche Regelungen für die Weiterführung des Eisenbahnbetriebs genauer zu benennen. Pflichten, die bei jeder Betra auszuführen sind, sind bereits genannt und brauchen ggf. nur ergänzt werden.	●
7	**Regelungen zum Arbeitsschutz**	Die für Eisenbahnen geltenden Regeln sind im zur Betra dazugehörigen Anhang genannt.	●
8	**In Kraft befindliches Regelwerk**	Hier findet sich der Hinweis auf die einschlägigen Regelwerke, die ohnehin berücksichtigt werden müssen, sowie evtl. zusätzliche Regelwerke.	●
9	**Verkehrliche Hinweise**	Hier finden sich Hinweise für das betroffene EVU.	●
10	**BETRA in Kraft gesetzt**	Die Betra als für die Baustelle individuell geltendes Regelwerk wird in diesem Kapitel in Kraft gesetzt.	●

0. Baumaßnahme

Freie Beschreibung der Baumaßnahme

1. Verteiler / Verantwortlichkeiten

Nr.	Verantwortlich als	Organisation	Name, Vorname	Telefon	E-Mail
1	**Mitarbeiter im Betriebsdienst**				
1.1	Fdl + Unfallmeldestelle				
1.2	BzS / öBl				
1.3	EBL Stellv. EBL				
1.4	Technisch Berechtigter				
1.5	Schaltberechtigter				
2	**Verantwortliche der Dritten**				
2.1	Bauleiter Oberbau				
2.2	Bauleiter LST				
2.3	Straßenmeisterei				
3	**Organisation / Ansprechpartner vor Ort**				
3.1	Koordination Baumaßnahme				
3.2	Ansprechpartner vor Ort				
4	**Betroffenen EVU zur Information**				
4.1	Betriebsplaner				

1.1. Ersteinweisung

Die Ersteinweisung aller unter Ziffer 1 Nr. 1.4 – 2.3 genannten Personen erfolgt am **Montag, den 01.01.2021; 8h00** im Bahnhof Trossingen Stadt vor der Eisenbahn-Fahrzeughalle (Eisenbahnmuseum).
Die Ersteinweisung ist vom Unterwiesenen schriftlich zu bestätigten.

---

2. Lage der Baustelle / Art der Arbeiten / Arbeitszeit

2.1. Betriebsstelle / Streckenabschnitt / Bahn-km / Signal

- ☐ Trossingen Bf, km -0,535 (Streckenende) bis Trossingen Stadt km 4,120 (Streckenende)
- ☐ Trossingen Bf, Signal Ra 12 Weiche 1 bis Trossingen Stadt km 4,120 (Streckenende)
- ☐ Trossingen Bf, Signal Ra 12 Weiche 1 bis Trapeztafel km 3,841 Trossingen Stadt
- ☐ Trossingen Bf, km 0,231 (Esig G) bis Trapeztafel km 3,841 Trossingen Stadt
- ☐ Trossingen Bf, Gleis 1 vom Esig G km 0,231 bis Streckenende km -0,535
- ☐ Trossingen Stadt, Gleis 1 von Trapeztafel km 3,841 bis Streckenende km 4,120
- ☐

2.2. Lage der einzelnen Baustellen

Baustelle	Lage der Baustelle	Art der Arbeiten	Eingesetzte Maschinen	Besonderheiten
2.2.1				
2.2.2				
2.2.3				

2.3. Arbeitszeit

Baustelle	von	bis	Ausführende Firma	Besonderheiten
2.2.1	01.01.2021; 08h00	31.12.2021; 20h00		-
2.2.2	01.01.2021; 08h00	31.12.2021; 20h00		-
2.2.3	01.01.2021; 08h00	31.12.2021; 20h00		-

---

3. Gleissperrung / Abschalten der Oberleitung

3.1. Sperrung der Gleise / Dauer der Gleissperrung

Auf Antrag eines unter Ziffer 4.2 genannten Mitarbeiters werden durch den Fdl ESTW Tuttlingen die unter Ziffer 2.1 genannten Gleisabschnitte

von **01.01.2021 / 7h00** bis **31.12.2021 / 23h55** gesperrt, wenn

- ☐ die unter Ziffer 2.1 genannten Gleisabschnitte frei von Fahrzeugen sind
- ☐ Zug SWEG/HzL XXXXX in Trossingen Stadt eingetroffen und hinter dem Gleistor in km 4,081 abgestellt ist (Abstellmeldung).
- ☐

3.2. Baugleis

- ☐ Nach beidseitiger Abriegelung des gesperrten Gleises durch das Signal Sh 2 darf das Gleis auf Antrag eines Mitarbeiters nach Ziffer 4.2 durch den Fdl zum Baugleis erklärt werden.

Standorte der Sh 2 Signale:

- ☐ Trossingen Stadt: Km 4,080 (Tor zum Abstellsplatz)
- ☐ Trossingen Stadt: Km 3,891 (Standort Lf 7)
- ☐ Trossingen Stadt: Km 3,841 (Standort Ne 1)

- ☐ Freie Strecke: Km 0,500 (Standort Lf 7)
- ☐ Trossingen Bahnhof: Km 0,231 (Standort Esig G)
- ☐ Trossingen Bahnhof: Km -0,440 (Grenzzeichen W1)
- ☐ Trossingen Bahnhof: Zwischen den Weichen W4 und W5 (profilfrei nach Gleis 1 und 2)
- ☐ entfällt
- ☐

3.3. Ab- / Zuschalten der Oberleitung

- ☐ Die Arbeiten finden unter eingeschalteter Oberleitung statt!
- ☐ Die Oberleitung ist spätestens am **01.01.2021, 8h00** abzuschalten und in Trossingen Stadt sowie in Trossingen Bahnhof profilfrei zu erden.
- ☐ Die Oberleitung darf erst nach Freigabe des unter Ziffer 4.2 genannten technisch Berechtigten am **31.12.2021, ca. 18h00** wieder zugeschaltet werden.
- ☐ Das Zuschalten erfolgt nach Abschluss der Arbeiten durch telefonischen Auftrag des unter Ziffer 4.2 genannten Mitarbeiters.
- ☐ Das jeweilige Ab- und wieder Zuschalten ist allen unter Ziffer 4.2 genannten technisch Berechtigten per SMS zu melden.
- ☐

---

4. Zuständige Berechtigte

4.1. Fahrdienstleiter

Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe ist zuständig für betriebliche Anordnungen.

4.2. Technisch Berechtigter

Der technisch Berechtigte (Ziffer 1, Nr. 4) ist gegenüber den im Bereich der Bahnanlagen arbeitenden Personen weisungsbefugt und vor Ort Verantwortlich für die Umsetzung der in der BETRA genannten Auflagen und Festlegungen.

4.3. Schaltberechtigter

Der Schaltberechtigte führt auf Antrag des technisch Berechtigten die Ab- bzw. Zuschaltung der Schaltabschnitte durch. Er veranlasst das Durchführen bzw. Aufheben der Bahnerdung.

---

5. Betriebliche Regelungen - Baugleis

5.1. Infrastrukturparameter

Stärkste Neigung: 31 ‰ in Richtung Trossingen Bahnhof
Niedrigste Fahrdrahthöhe: 5,50 m
☐

5.2. Außerbetriebsetzung von BÜ-Sicherungsanlagen

Die BÜ-Sicherungsanlagen an den BÜ

- ☐ km 0,5 (Weigheim)
- ☐ km 2,2 (Trossingen I – Gasstation)
- ☐ Km 3,5 (Trossingen II – Andreas-Koch-Str.).

- ☐ werden von einem der unter Ziffer 4.2 genannten Mitarbeitern außer Betrieb bzw. wieder in Betrieb genommen.
- ☐ werden nach Zustimmung durch den unter Ziffer 4.2 genannten Mitarbeiter durch die unter Ziffer 1 Nr.2.1 genannte Firma außer Betrieb bzw. wieder in Betrieb genommen.
- ☐ werden von der unter Ziffer 1 Nr. 2.2 genannten Firma außer Betrieb bzw. wieder in Betrieb genommen.
- ☐ bleiben in Betrieb.

5.3. Ausbau von Gleisschaltmitteln, Zugbeeinflussungsanlagen

☐ Folgende Gleisschaltmittel werden durch die unter Ziffer 1 Nr. 2.1 genannten Firma aus- und wieder eingebaut:
1. Auto-HET Induktionsschleife Bü km 3,4 – Seite in Richtung Trossingen Bahnhof.
2.

☐ entfällt.

☐

5.4. Stellung von Weichen im Baugleis

☐ In Trossingen Stadt in Grundstellung.

☐ In Trossingen Stadt sind die Weichen in Stellung zur Fahrt in den Museumsteil nach Gleis 2 / 3 zu stellen.

☐

5.5. Fahrten im Baugleis

☐ Es dürfen nur gleisfahrbare Fahrzeuge im Baugleis eingesetzt werden.

☐ Das Ein- und Ausgleisen darf nur an den Bahnübergängen und in Trossingen Stadt vor der Fahrzeughalle erfolgen. Fahrzeuge, die auf der freien Strecke eingegleist haben, müssen auch dort wieder ausgleisen.

☐ Bei Baulogistikzügen und Zweiwegefahrzeugen mit Anhängern muss sich das arbeitende Fahrzeug auf der Talseite (Richtung Trossingen Bahnhof) befinden.

☐ Das arbeitende Fahrzeug muss ständig durch einen Tf besetzt sein.

☐ Das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen im Baugleis ist verboten.

☐ Die Sicherung der BÜ erfolgt durch das EVU, welches Rangierfahrten im Baugleis ausführt.

☐ Es gelten die Regeln der SbV zu Infrastrukturparametern und für das Rangieren.

☐ Es dürfen vom Fdl ESTW Tuttlingen im Bf Trossingen Bahnhof Fahrten von Gleis 1 und Gleis 12 in das Baugleis eingelassen / ausgelassen werden.

☐ Fahrten in das Baugleis hinein bzw. im Baugleis dürfen nicht erfolgen.

☐ Am haltzeigenden Esig G (km 0,231) sowie am haltzeigenden Asig N1 (km -0,072) darf vorbeigefahren werden.

☐ entfällt.

5.6. Nicht befahrbare Gleisabschnitte

Nicht befahrbare Gleisabschnitte sind durch die Unternehmer nach Ziffer 1, Nr. 2 durch das Signal Sh 2 beidseitig zu signalisieren.

5.7. Arbeiten unter der Oberleitung

Arbeiten unter der Oberleitung dürfen nur mit wirksamer Hubbegrenzung durchgeführt werden.

5.8. Meldung über die Befahrbarkeit des Gleises, Aufhebung

Baugleis Siehe beiliegendes Modul 6.00, Anhang 6.00.A01 der SbV.

---

6. Betriebliche Regelungen – Betriebsgleis / Bahnbetrieb

6.1. Ausfall von Zügen, Einrichtung Schienenersatzverkehr

☐ Die Arbeiten finden in einer nächtlichen Zugpause statt.
☐ Die Arbeiten finden in einer Sperrpause mit Schienenersatzverkehr statt.
☐

---

7. ARBEITSSCHUTZ

Siehe beiliegendes Modul 6.00, Anhang 6.00.A01 der SbV.

---

8. REGELWERKE

☐ Diese BETRA gilt in Verbindung mit Modul 6 und Anhang 6.00.A01 der SbV.
☐ Es gelten die in der SbV Modul 1.02 genannten Regelwerke.
☐ Es gelten zusätzlich folgende Regelwerke:
1.
2.
☐

9. Verkehrliche Hinweise

☐ Die Information der Fahrgäste in den Zügen und auf den Bahnsteigen sowie die Fahrgastlenkung erfolgt durch das betroffene EVU. Die SEV-Busfahrer achten auf am Bahnsteig wartende Fahrgäste und weisen diese z.B. durch Hupzeichen auf den SEV hin.
☐

10. BETRA in Kraft gesetzt

Beteiligter	Name, Vorname	Funktion	Datum
Erststeller			
Geprüft und ergänzt durch			
In Kraft gesetzt durch			

- bleibt frei -

Anhang 6.00.A01 zur BETRA

Hinweis: Die im folgenden genannten Ziffern 3 – 8 korrespondieren mit den jeweiligen Ziffern in der BETRA.

1. Verantwortlichkeiten

1.3 EBL / stellv. EBL
Die EBL können im Rahmen dieser BETRA Ausnahmen zulassen oder die Regelungen der BETRA ändern. Sie verständigen darüber alle Beteiligten.

2.x Mitarbeiter LST
Der Mitarbeiter LST ist verantwortlich für die Außerbetriebnahme und Wiederinbetriebnahme der technischen Sicherungsanlagen der BÜ sowie der Anlagen für die Zugbeeinflussung. Der Mitarbeiter LST gibt Meldungen an den Fahrdienstleiter (im Betriebsgleis) und an den Technischen Berechtigten (im Baugleis) ab.

4.x Betriebsplaner / Transportleitung EVU
Die Leitstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind an der Maßnahme nicht direkt beteiligt. Sie werden vom Fahrdienstleiter verständigt, wenn es zu Verzögerungen im Bauablauf kommt, die die pünktliche Betriebsaufnahme nach Beendigung gefährden.

3. Gleissperrung / Abschalten der Oberleitung

3.2 Erklärung zum Baugleis / Aufhebung des Baugleises
Mit Erklärung zum Baugleis geht die Verantwortung auf Zulassung von Fahrten in diesem Gleisabschnitt auf den technisch Berechtigten über.

Mit dem Zeitpunkt der Aufhebung des Baugleises geht die Verantwortung auf Zulassung von Fahrten in diesem Gleisabschnitt auf den Fdl über. Der Fdl muss unmittelbar nach Aufhebung des Baugleises vom technisch Berechtigten eine Meldung über vorhandene Fahrzeuge im Gleis erhalten.

4. Zuständige Berechtigte

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 ihre Arbeitsbereiche hiervon betroffen sind. Vor Beginn der Arbeiten und bei jedem Wechsel meldet sich der zuständige Berechtigte beim Fdl, der die Meldung im Meldebuch nachweist. Der technisch Berechtigte weist die Meldungen an den zuständigen Fdl in einem persönlichen Dienstbuch nach. Der zuständige Berechtigte muss allen Beteiligten jederzeit namentlich bekannt und für den Fahrdienstleiter erreichbar sein. Der technisch Berechtigte meldet dem Fdl, 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 (z.B. Polier) 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 dem Fdl 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 Zeiten, in denen kein Technisch Berechtigter vor Ort ist, muss der Technisch Berechtigte telefonisch erreichbar sein.

5. Betriebliche Regelungen - Baugleis

5.8 Meldung über die Befahrbarkeit des Gleises, Aufhebung Baugleis

Um vor der ersten planmäßigen Zugfahrt sicherzustellen, dass sich keine Fahrzeuge oder sonstige Hindernisse im Gleis befinden, wird

☐ ein Erkundungsgang durchgeführt.

☐ eine Erkundungsfahrt durchgeführt, wobei gleichzeitig geprüft wird, ob die Bahnübergänge ordnungsgemäß funktionieren.

☐ entfällt.

Der Technisch Berechtigte meldet dem zuständigen Fdl 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:

- 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 (alle baubedingten Einbauten entfernt);
- alle Fahrzeuge haben das Baugleis verlassen.

Vor Aufhebung des Baugleises entfernt der technisch Berechtigte die beidseitigen Sh 2 Scheiben und teilt dies dem Fdl mit.

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:

- DGUV 72: Eisenbahnen
- DGUV 77: Arbeiten im Bereich von Gleisen

Die Unternehmer sind für die Einhaltung der UVV in Ihren Bereichen selbst verantwortlich. Die Unfallverhütungsvorschriften sind im Internet unter www.vbg.de abrufbar.

7.2 Sicherungsmaßnahmen

Die Trossinger Eisenbahn ist für die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen zum Schutz gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb verantwortlich. Die Arbeiten dürfen erst nach Anmeldung derselben durch den technisch Berechtigten beim zuständigen Fahrdienstleiter und dessen Zustimmung beginnen. Verantwortlich für die Durchführung der Unfallverhütung gegen die aus der Arbeit entspringenden Unfallgefahren (Unfallverhütungsbestimmungen der Berufsgenossenschaften) ist der jeweilige **Bauleiter** des Auftragnehmers.

Sicherungsmaßnahmen sind nach DIN 16704-1: 2016 festzulegen, durchzuführen und zu überwachen.

7.00 Störungsmanagement

Modul	Inhalt	Seite
7.10	**Störungen in der Betriebsabwicklung**	**3**
7.10.01	Störungsbeseitigung (durch Unfall / ohne Unfall)	3
7.10.02	Prioritäten (Sicherheit, Pünktlichkeit, Streckenkapazität)	3
7.10.03	Weisungsbefugnis	4
7.10.04	Fahrgastinformation	4
7.10.05	Güterverkehrskunden	4
7.20	- bleibt frei -	4
7.30	**Gestörte Verständigung (Ausfall Mobilfunknetz)**	**4**
7.30.01	Ausfall Mobilfunknetz	4
7.30.02	Rückfallebene	5
7.31.01	Betriebliche Einschränkungen bei gestörter Verständigung	5
7.32.01	Fahrdienstleiter nach nächtlicher Zugpause nicht erreichbar	5
7.40	**Unregelmäßigkeiten während der Fahrt des Zuges**	**6**
7.41.01	Liegenbleiben eines Zuges	6
7.42.01	Stehen lassen eines Zugteils	6
7.43.01	Zurücksetzen eines Zuges	6
7.50	**Störungen an der Infrastruktur**	**7**
7.51.01	Meldung von Störungen an Signalanlagen	7
7.52.01	Meldung von Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen	7
7.52.02	Verhalten bei Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen	7
7.52.03	Verhalten bei Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen mit gemeinsamen Einschaltpunkt	8
7.52.04	Ausfall der BÜ-Sicherungsanlage über einen längeren Zeitraum	8

Modul	Inhalt	Seite
7.53.01	Unregelmäßigkeiten am Oberbau	8
7.54.01	Schienenbrüche	9
7.55.01	Verhalten bei Störungen an der elektrischen Oberleitung	13

Anhänge

7.54.A01 Merkblatt für Schienenbrüche (aus Ril 824.6010.A01) •

7.10.00 Störungen in der Betriebsabwicklung

Hinweis

Störungen in der Betriebsabwicklung können hervorgerufen werden durch

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

7.10.01 Störungsbeseitigung

Wenn die Störung **durch einen Unfall** hervorgerufen wird, sind die Vorgaben nach BUVO-NE gültig. Die Regelungen zum Notfallmanagement und den Unfallmeldetafeln sind in diesem Fall zu befolgen.

BUVO-NE Modul 8.00

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

7.10.02 Prioritäten

1. **Sicherheit**
   Die sicherheitlichen Regelungen der EBO, der FV-NE und der SbV sind konsequent durch den Fahrdienstleiter, das Zugpersonal und 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.

   <u>Rangfolge der Zuggattungen:</u>
   1. Vertakteter Personenverkehr (Ringzug)
   2. Sonderreisezüge (Museumszüge)
   3. Dienstzüge, Leerfahrten
3. **Streckenkapazität**
   Bei der Wiederherstellung des planmäßigen Verkehrs muss seitens des Fahrdienstleiters darauf geachtet werden, dass sich Züge nicht gegenseitig blockieren. Eingleisige Streckenabschnitte müssen von einer Zugfahrt geräumt werden können.Die Befahrbarkeit von Hauptgleisen in Bahnhöfen muss ohne großen Verzug wiederhergestellt werden.

7.10.03 Weisungsbefugnis

Der Fahrdienstleiter ist gegenüber den betroffenen EVU weisungsbefugt. Das gleiche gilt für Mitarbeiter der TE, welche Aufgaben für den Fachbereich Infrastruktur wahrnehmen.

Die betroffenen EVU sind durch den Fahrdienstleiter über getroffene Entscheidungen zu informieren. Notwendige bzw. angeordnete Fahrplanabweichungen sollen zwischen Fahrdienstleiter und EVU abgestimmt werden.

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

7.10.04 Fahrgastinformation

Fahrgäste auf den Personenverkehrsanlagen sind

- **in Trossingen Bahnhof** durch die DB kurzfristig mittels Lautsprecherdurchsagen
- **in Trossingen Stadt** durch das zuständige EVU mittels der ausgehängten Service-Telefonnummer
- bei länger andauernden Störungen durch Aushänge

zu informieren. Die Aushänge erfolgen durch die örtliche Betriebsleitung der TE, ggf. auf Veranlassung übergeordneter Stellen.

Fahrgäste im Zug werden durch das zuständige EVU informiert.

7.10.05 Information von Güterverkehrskunden

- bleibt frei -

7.20.00

- bleibt frei -

7.30.00 Gestörte Verständigung

7.30.01 Ausfall Mobilfunknetz

Ein Ausfall des Mobilfunknetzes und eine dadurch verursachte gestörte Verständigung wird festgestellt anhand einer nicht zustande kommenden Gesprächsverbindung oder an einer fehlenden Feldstärkeanzeige im Display des Mobiltelefons.

7.30.02 Rückfallebene

Bei Ausfall des Mobilfunknetzes steht das Festnetz als Rückfallebene für die **Zulassung von Zugfahrten nicht** zur Verfügung, da über Festnetz geführte Gespräche im ESTW Tuttlingen nicht aufgezeichnet werden.

Den Inhalt von Gesprächen, die mittels Festnetzes zwischen den beteiligten Fahrdienstleitern sowie zwischen Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer über die weitere Vorgehensweise geführt werden, ist handschriftlich aufzuzeichnen.

Die Fahrdienstleiter können hierzu das Fernsprechbuch verwenden.

7.31.01 Betriebliche Einschränkung bei gestörter Verständigung

Zugfahrten mit Start und Ziel Gleis 2 oder 3 im Bahnhof Trossingen Stadt (z. B. Museumsfahrten) darf der ablassende Fdl **nicht zustimmen.**	Bei gestörter Verständigung ist die Höchstgeschwindigkeit durch Befehl 12 / Grund Nr. 7 **auf 60 km/h zu begrenzen.**

Hierzu trägt der Fdl ESTW Tuttlingen bzw. Trossingen Stadt die Uhrzeit im Fernsprechbuch ein, zu der ein Netzausfall offenbar wurde.

Dauert die Nichtverfügbarkeit der betrieblich genutzten Mobilfunknetze länger als zwei Stunden an, so wird entsprechend § 16 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 EBO **der Verkehr mit Reisezügen untersagt.**

EBO §16 Abs. 4

Der Verkehr mit Güterzügen bei einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h bleibt zugelassen.

7.32.01 Fahrdienstleitung nach der nächtlicher Zugpause nicht erreichbar

Wenn der Fahrdienstleiter nach der nächtlichen Zugpause telefonisch nicht erreicht werden kann, ist die Verständigung in diesem Falle als „völlig gestört“ zu betrachten, da es keine im Sinne der EBO qualifizierten Kommunikationswege gibt.

Ein Zug darf in diesem Falle nicht verkehren.

7.40.00 Unregelmäßigkeiten während der Fahrt des Zuges

7.41.01 Liegenbleiben eines Zuges

Bleibt ein Zug liegen, sind der Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe und die Betriebsleitung des Eisenbahnverkehrsunternehmens möglichst rasch zu verständigen.

Modul 1.01.03

Wenn in einem Hauptgleis oder dem Gleis der freien Strecke

- ein Zug liegen geblieben ist und
- der Zug das betreffende Gleis nicht mehr mit eigener Kraft verlassen kann,

muss der Fahrdienstleiter dieses Gleis betrieblich sperren.

Der Zugführer des liegen gebliebenen Zuges muss den Streckenkilometer und die Länge des liegen gebliebenen Zuges dem Fahrdienstleiter mitteilen.

Hilfszüge für den liegen gebliebenen Zug sind als Sperrfahrt zu behandeln. Der Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt ist durch Befehl 12 anzuweisen, zwischen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt auf Sicht zu fahren, Grund Nr. 2.

7.42.01 Stehen lassen eines Zugteils

Wenn in einem Hauptgleis oder einem Gleis der freien Strecke

- ein Zugteil stehen bleibt und
- der Zugteil den betreffenden Zugfolgeabschnitt nicht mehr mit eigener Kraft verlassen kann,

muss der Fahrdienstleiter dieses Gleis betrieblich sperren.

Der stehen gelassene Zugteil muss entsprechend der Neigungsverhältnisse im betreffenden Gleisabschnitt durch das Zugpersonal gesichert werden.

Der Zugführer des stehen gelassenen Zugteils muss den Streckenkilometer und die Länge des stehen gelassenen Zugteils dem Fahrdienstleiter mitteilen.

Hilfszüge für den stehen gelassenen Zugteil sind als Sperrfahrt zu behandeln. Der Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt ist durch Befehl 12 anzuweisen, zwischen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt auf Sicht zu fahren, Grund Nr. 2.

7.43.01 Zurücksetzen eines Zuges

Soll ein Zug zurücksetzen, so ist das Gleis, in dem sich der Zug befindet, durch den Fahrdienstleiter betrieblich zu sperren.

Es gelten die Geschwindigkeiten nach FV-NE § 45 d) und f), wenn sich am Schluss des Zuges kein Führerstand bedienen lässt, sonst maximal 50 km/h.

FV-NE § 45

Für den zurücksetzenden Zug gelten die Signale am Fahrweg.

Der zurücksetzende Zug darf nur bis zur nächsten Bahnhofsgrenze fahren und muss dort weitere Weisungen des Fahrdienstleiters einholen.

7.50.00 Störungen an der Infrastruktur

7.51.01 Meldung von Störungen an Signalanlagen

Störungen an Signalanlagen sind dem Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe **dringlich** zu melden. Er veranlasst die Verständigung der signaltechnischen Fachkraft über die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS).

Modul 1.01.03

7.52.01 Meldung von Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen

Störungen an einer Bahnübergangssicherungsanlage, die auch nach zweimaligem Befahren der Strecke weiterhin besteht, müssen dem Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe **dringlich** gemeldet werden.

Modul 1.01.03

Er veranlasst die Verständigung der signaltechnischen Fachkraft über die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS).

Modul 1.01.03

Die Fachkraft LST, welche mit der Störungsbeseitigung beauftragt ist, teilt das Ende der Störungsbeseitigung der Betriebsleitung der Trossinger Eisenbahn unter Angabe des Zustandes der Anlage mit.

7.52.02 Verhalten bei Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen

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 folgende Maßnahmen nach FV-NE § 48 (2) erforderlich:

FV-NE § 48 (2)

- Zeigt ein Überwachungssignal oder ein Überwachungs-signalwiederholer bei Annäherung das Signal Bü 0
- oder muss ein Zug zwischen der Rautentafel (Signal Bü 2) und dem BÜ außerplanmäßig halten
- oder ist seine Geschwindigkeit in diesem Abschnitt niedriger als 20 km/h,

so ist vor dem BÜ zu halten, auch wenn bei Annäherung die Straßensignale leuchten.

Der Zug darf weiterfahren, wenn die BÜ-Sicherungsanlage durch Befahren der Einschaltschleifen FS3 bzw. FS13 eingeschaltet wurde und die Straßensignale leuchten. Es genügt, dass ein Straßensignal beobachtet wird.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf der BÜ nach dem Anhalten befahren werden, nachdem die Wegebenutzer durch Achtungssignal gewarnt wurden.

7.52.03 Verhalten bei Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen mit gemeinsamen Einschaltpunkt

Folgende BÜSA haben einen gemeinsamen Einschaltpunkt:

Modul 5.00

- Fahrtrichtung Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt bei km 1,630 für die BÜSA km 2,2 und BÜSA 3,4
- Fahrtrichtung Trossingen Stadt – Trossingen Bahnhof bei km 3,220 für de BÜSA km 2,2 und BÜSA km 0,5.

Bei Störungen ist jeweils auch vor dem zweiten BÜ zu halten, sofern nicht das Signal Bü 1 bzw. das Signal Bü 1 am Üsw des zweiten BÜ gezeigt wird.

7.52.04 Ausfall der BÜ-Sicherungsanlage über einen längeren Zeitraum

Fällt eine BÜ-Sicherungsanlage über den Folgetag des Eintretens der Störung hinaus aus oder wird eine BÜSA planmäßig dauerhaft außer Betrieb genommen (Bauarbeiten / örtliche Verhältnisse), müssen

- die zugehörigen Überwachungssignale als ungültig gekennzeichnet und
- während der Betriebszeit der Strecke BüP/ HiP in der erforderlichen Anzahl wie folgt eingesetzt werden.

BÜSA km	Bezeichnung querende Straße	Gemeinde/ Stadt	Straßen-name	Im Störungsfall oder bei Ausfall zu sichern mit:
0,532	Weigheim	Deißlingen	K5557	1 BÜP + 1 HiP
2,295	Trossingen I	Trossingen	Gaswerk	1 BÜP
3,475	Trossingen II	Trossingen	Andreas-Koch-Straße	1 BÜP + 1 HiP

BüP = Bahnübergangsposten
HiP = Hilfsposten

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle weist die BüP/ HiP ein.

7.53.01 Unregelmäßigkeiten am Oberbau

Modul 1.01.03

Schäden am Oberbau sind dem Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe zu melden.

Der Fdl ESTW Tuttlingen verständigt die Betriebsleitung der Trossinger Eisenbahn über die gemeldete Unregelmäßigkeit.

Lassen wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abgabe eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.

Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke und die Erkundung mit Reise- oder Güterzügen in Betracht.

Züge sind mit Befehl 12 anzuweisen, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren und zusätzlich das Gleis zu erkunden (Befehl 12.1).

Wird nach einer unterbrochenen Arbeitszeit oder nach einer längeren Zugpause vom Fdl angenommen, dass die Spurrillen der Bahnübergänge nicht schnee- oder eisfrei sein könnten, ist der Zug durch Befehl 12 anzuweisen, die Bahnübergänge im Gleis Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt

in km 0,532 (Weigheim),

in km 2,295 (Trossingen I) und

in km 3,475 (Trossingen II)

mit höchstens 30 km/h zu befahren, Grund Nr. 11.

7.54.01 Schienenbrüche

Anhang 7.54.A01

Schienenbruch:

Ein Schienenbruch ist ein Durchbruch der ganzen Schiene oder ein Ausbruch von Teilen des Schienenkopfes. Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind im Anhang 7.54.A01 („Merkblatt für Schienenbrüche aus Ril 824.6010.A01)“ aufgeführt.

Maßnahmen bei Schienenbrüchen:

Meldung:

Die Lage (Gleis und km-Station) des festgestellten Schienenbruchs ist sofort der nächsten erreichbaren Betriebsstelle durch den Feststellenden zu melden. Ist die Beseitigung eines Schienenbruchs nicht sofort durch Auswechslung der gebrochenen Schiene möglich, so sind vor dem Befahren der Gefahrenstelle die nachstehenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen durchzuführen.

Entscheidung über die Befahrbarkeit:

Nur vom EBL oder seinem Stellvertreter bestellte Personen dürfen die Entscheidung über die Befahrbarkeit eines Schienenbruches treffen. Das betreffende Personal muss darüber besonders unterwiesen sein. Dieses beobachtet die Bruchstelle während des Befahrens. Ein noch

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

Befahrbarkeit:

Es ist zu unterscheiden zwischen befahrbaren und unbefahrbaren Schienenbrüchen.

Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn:

a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes heraus-gebrochen sind oder dies beim Befahren zu erwarten ist.

b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches während des Befahrens nicht möglich ist.

Weitere Maßnahmen:

Weitere Maßnahmen, wie z. B. Information des Personals oder Einrichtung einer Langsamfahrstelle, trifft die vom EBL/ stv. EBL bestellte Person.

Betriebliche Sicherung:

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

Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle:

So lange die Entscheidung über die Befahrbarkeit noch nicht getroffen ist, müssen Zugfahrten vor Erreichen der Bruchstelle gestellt werden.

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle:

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.

Zulässige Geschwindigkeiten:

Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Paßstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der EBL oder die bestellte Person.

Elektrischer Betrieb:

Bei einem Schienenbruch darf die Herstellung einer baulichen Abhilfemaßnahme, bezüglich der Rückstromführung, nur von speziell geschultem und unterwiesenem Personal ausgeführt werden. **Eine Berührung der Schienen ist ohne Zuhilfenahme einer Rückstrombrücke untersagt und kann tödlich sein!**

Bis zur elektrischen Überbrückung eines Schienenbruchs sind die Stromabnehmer aller elektrischen Triebfahrzeuge zu senken und gegen erneutes Anlegen an die Oberleitung zu sichern.

Vor Beginn jeglicher Arbeiten auf elektrisch betriebenen Strecken, ist die Rückstromführung sicherzustellen. Ohne Ersatzrückleitung können unzulässig hohe Berührungsspannungen an der Trennstelle auftreten. Zur elektrischen Überbrückung eines Schienenbruches (Trennstelle) in einer zur Rückstromführung und Bahnerdung benutzten Schiene ist in der Regel ein Längsverbinder (Universalverbinder) als Ersatz-Rückleitung zu verwenden.

Vor Beginn der 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 VDE 0680-1 und Gummimatte 1000 x 1500 mm x 4 mm nach DIN VDE 0680-1 zu isolieren (Standortisolierung). Anschließend ist die Ersatz-Rückleitung anzulegen.

Auf die Standortisolierung darf verzichtet werden, wenn der Schienenbruch durch ein Regelfahrzeug, bzw. einem Schwerkleinwagen (Skl) oder ein Rückstrom-Überbrückungsgerät (RÜG) überbrückt wird.

7.55.01 Verhalten bei Störungen an der elektrischen Oberleitung

Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung festgestellt, ist der Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe zu verständigen.

Modul 1.01.03

Der Fdl ESTW Tuttlingen veranlasst die Notabschaltung der Oberleitung über die 24h Bereitschaft der Stadtwerke Trossingen.

Modul 1.01.03

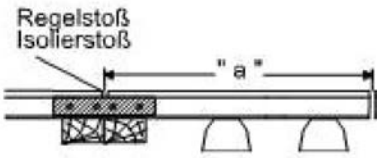
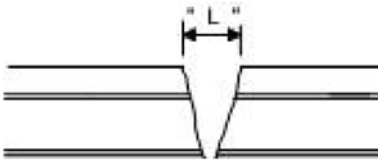
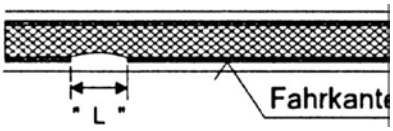
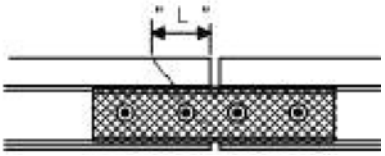
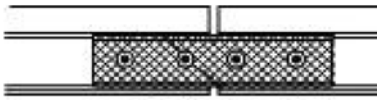
Der Fdl ESTW Tuttlingen verständigt anschließend die Betriebsleitung der Trossinger Eisenbahn über die gemeldete Unregelmäßigkeit.

Personen sind vor Annäherung an spannungsführenden Teilen zu warnen.

Es gelten weiter die Bestimmungen der Anlage 1 der FV-NE.

FV-NE Anlage 1

Merkblatt für Schienenbrüche (aus Ril 824.6010.A01)

	Art des Bruches	**Bruchbild [2)]**	**Befahrbar[1)] mit v ≤ 20 km/h bei gleichzeitiger Beobachtung,**
1.	Einfacher Bruch		wenn der Abstand „a“ zum nächsten Schienenstoß (nicht Schweißung) größer als 2 Schwellenfelder ist.
2.	Bruchlücke		bei einer Bruchlücke von einer Länge „L“ ≤ 10 cm und wenn der Abstand„a“ zum nächsten Schienenstoß (nicht Schweißung) größer als 2 Schwellenfelder ist.
3.	Ausbruch am Kopf		- an der Nicht-Fahrkantenseite - an der Fahrkantenseite bis zu einer Länge „L“ ≤ 10 cm Hinweis: Im engen Bogen besteht die Gefahr des Aufsteigens eines Fahrzeugs
4.	Laschen-kammerbruch		bei einer Länge „L“ ≤ 10 cm Hinweis: Lose Bruchstücke beseitigen
5.	Laschenbruch[3)]		ist jeder Laschenbruch.
6.	Weiche oder Kreuzung		ist eine Weiche oder Kreuzung mit einem Bruch im Herzstück oder in einer Weichenzunge, wenn der Anlagenverantwortliche oder ein von ihm beauftragter Vertreter (Ing. Fb, M Fb) die Befahrbarkeit festgestellt hat.
7.	Schienenauszug		ist ein Bruch in einem Schienenauszug, wenn der Anlagenverantwortliche oder ein von ihm beauftragter Vertreter (Ing. Fb, M Fb) die Befahrbarkeit festgestellt hat.

1) Ein baulich nicht gesicherter Schienenbruch ist unbefahrbar, wenn er beim Befahren nicht beobachtet werden kann.
2) Nach jeder Überfahrt ist zu prüfen, ob sich das Bruchbild verändert hat.
3) Ein einfacher Querbruch oder Laschenbruch kann ohne Beobachtung mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Jedoch ist dabei der Lauf der Fahrzeuge zu beobachten.

8.00 Notfallmanagement

Modul	Inhalt	Seite
8.03	**Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk**	**2**
8.03.01	**FV-NE**	**2**
8.03.02	**BUVO-NE**	**2**

Anhänge

8.03.02.A01 Unfallmeldetafel I

8.03.02.A02 Unfallmeldetafel II

8.03.02.A03 Unfallmeldetafel III

8.03 Zusätzliche Bestimmungen zum VDV-Regelwerk

8.03.01 Zusätzliche Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift (FV-NE)

zu § 47 (3) Verletzte Personen

Sind bei einem Unfall Personen verletzt worden, ist unverzüglich der Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe zu verständigen.

8.03.02 Zusätzliche Bestimmungen zur Bahnbetriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)

zu 5.2 Unfallmeldestelle

Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe:

Zugmeldeleitung (GSM-R):

0 1835 / 76 00 07 02

0 1835 / 76 67 20 02

Festnetz:

0 721 / 93 84 247

Das Notfallmanagement für die Strecke Trossingen Bahnhof ESig G bis Trossingen Stadt (einschließlich) wird von der DB Netz AG wahrgenommen.

Der Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ verständigt bei gefährlichen Ereignissen die Notfallleitstelle Karlsruhe.

Die Notfallleitstelle Karlsruhe der DB Netz AG verständigt den Notfallmanager des Notfallbezirks.

Der Notfallmanager der DB Netz AG für den Notfallbezirk ist im Rahmen des Notfallmanagements erster Ansprechpartner für Polizei, Rettungsdienste und andere Behörden und nimmt das operative Notfallmanagement wahr.

Nach Abarbeitung des Ereignisses verständigt der Notfallmanager der DB Netz AG möglichst rasch einen Mitarbeiter der Trossinger Eisenbahn entsprechend Modul 1.01.03 (Zufallsbereitschaft). **Modul 1.01.03**

zu 5.5 Notfallmanager

Den Notfallmanager stellt die DB Netz AG. Verständigung durch die Notfallleitstelle (Bereitschaftsplan).

zu 5.6.1 Unfallmeldetafel I

Mit der Unfallmeldetafel I sind auszurüsten:

- die Notfallmanager gemäß zu 5.5
- die Unfallmeldestelle gemäß zu 5.2
- Fahrzeuge aller EVU.

zu 5.6.2 Unfallmeldetafel II

Mit der Unfallmeldetafel II sind auszurüsten:

- die Notfallmanager gemäß zu 5.5
- die Unfallmeldestelle gemäß zu 5.2.

zu 5.6.3 Unfallmeldetafel III

Mit der Unfallmeldetafel III sind auszurüsten:

- die Notfallmanager gemäß zu 5.5
- die Unfallmeldestelle gemäß zu 5.2
- EBL / EBLv / öBl

zu 5.9.4 Ergreifen erster Maßnahmen

Bis zum Eintreffen des Notfallmanagers ergreift - soweit möglich - ein anwesender Mitarbeiter im Betriebsdienst (in der Regel der Zugführer oder Triebfahrzeugführer), die ersten Maßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren und zur Einleitung von ersten Hilfsmaßnahmen gemäß Unfallmeldetafel I.

zu 5.9.5 Aussagen und Auskünfte der Mitarbeiter

Bei gefährlichen Ereignissen ist der Notfallmanager vor Ort der erste Ansprechpartner für die zur Untersuchung zuständigen Stellen.

Mitarbeiter im Betriebsdienst dürfen keine Äußerungen zum gefährlichen Ereignis gegenüber Dritten machen (insbesondere zu Hergang, Ursachen, Beteiligungen, Verursachungsbeiträgen und Verschuldensfragen).

Wenn ein Mitarbeiter als Zeuge oder Beschuldigter von der Polizei vernommen wird, hat er Zurückhaltung zu üben. Gegenüber der Polizei besteht als Zeuge oder Beschuldigter keine Pflicht, Angaben zur Sache zu machen, außer Angaben zur Person.

zu 7.1 Aufnahme eines gefährlichen Ereignisses

Die Aufnahme von gefährlichen Ereignissen erfolgt grundsätzlich mit dem Formular „Tatbestandsaufnahme“ nach Anlage 5 BUVO-NE.

Unfallmeldetafel I

Strecke: Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt **Anwenderkreis:** Personal EVU ●

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: **0 721 / 93 84 247** (Fdl ESTW Tuttlingen)

- Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen
- Strecke von **Trossingen Bahnhof** nach **Trossingen Stadt**; Bahn-km: _ _ _ _ _ _
- Was ist geschehen?
- Personen verletzt? Wenn möglich, Anzahl angeben
- Feuer ausgebrochen?
- Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?
- Abschaltung und Erdung der Fahrleitung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte über die Notfallleitstelle Karlsruhe!

- Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?
- Unfallstelle sichern
- Erste Hilfe leisten
- Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

- Eintreffende Helfer einweisen
- Für Absperrung sorgen
- Spuren und Beweisstücke sichern
- Zeugen ermitteln (Name, Geburtsdatum, Anschriften aufschreiben)
- Untersuchenden Stellen Auskunft geben
- Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

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

Unfallmeldetafel II

Für die Unfallmeldestelle:	Fdl ESTW Tuttlingen in der BZ Karlsruhe
Strecke / Bereich:	Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt (Nr. 9463)

	Maßnahmen und Meldungen	**Meldung an:** (Name; Anschrift; Rufnummer; Fax; E-Mail)
1.	Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten weitere Gefahrenabwehr	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a.) Gefährliche Stoffe freigeworden? b.) UN- oder Placard- Nr.? c.) Grundwasser gefährdet?	Durch die Notfallleitstelle
	Örtliche Rettungsleitstellen	Durch die Notfallleitstelle
	Zuständige Feuerwehren	Durch die Notfallleitstelle
	Zuständige Rettungsdienste	Durch die Notfallleitstelle
	Zuständige Polizeidienststellen (gemäß Unfallmeldetafel III)	Durch die Notfallleitstelle
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d.) Gefährliche Stoffe freigeworden? e.) UN- oder Placard- Nr.? f.) Grundwasser gefährdet? g.) Aufgleisung/Instandsetzung erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen.	(Name; Anschrift; Rufnummer; Fax; E-Mail) Durch die Notfallleitstelle (Bereitschaftsplan DB Netz AG)
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU. Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL) Trossinger Eisenbahn (TE) DB Netz AG, Notfallleitstelle: **0 721 / 93 87 968**
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren.	Jeweiliges EVU
7.	Stellen im EIU, z.B. Pressestelle. Wen erforderlich: Bautechnische Dienste; Signaldienst.	Durch den Notfallmanager
8.	Wenn erforderlich: Externe technische Hilfe anfordern. Z.B. Straßenkran; externer Hilfszug.	Durch den Notfallmanager

Unfallmeldetafel III

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahn-aufsichtsbehörde [1.)]	Meldung an Polizei
1.	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden.	Ja	Ja
2.	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten.		Ja
3.	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten.	Ja	Ja
4.	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen.		Ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden.	Ja	Ja
5.	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort).	Ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind.	Ja	Ja
6.	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahn (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll).	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge.	Ja	Ja
7.	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen.	Ja	Ja
8.	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird.	Ja	
9.	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen.	Ja	
10.	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmers liegt, Beweise zu sichern.	Ja	Ja

1.) Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse **eilig zu melden**, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags.
Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.