



Strecken- Nr.

4751 a Wieslauftalbahn**Schorndorf –****Rudersberg –****b Schwäbische Waldbahn****Welzheim****1.4751.01 Inhaltsübersicht**

Modul	Inhalt	Stand	gültig für	
			EIU	EVU
2.4751a	Streckenbuch Wieslauftalbahn	B 5	+	+
2.4751b	Streckenbuch Schwäbische Waldbahn	B 5	+	+
2.4751b.A081	Präventiver Brandschutz	B 5	+	+
2.4751.A101	Darstellung der Zugleitstrecke	2015	+	+
2.4751a.A102	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten ZVVW	2015	+	+
2.4751b.A102	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten SWB	2015	+	+
2.4751.A103	Abstellen und Aufhalten von Fahrzeugen	B 5	+	+
3.4751a.3	Bahnhoftsbuch Bf Miedelsbach-Steinenb. (TMST)	B 5	+	+
3.4751a.5	Bahnhoftsbuch Bf Rudersberg (TRU)	B 5	+	+
3.4751a.6	Bahnhoftsbuch Bf Rudersberg-Oberndorf (TRUO)	B 5	+	+
3.4751b.10	Bahnhoftsbuch Bf Welzheim (TWZ)	B 5	+	+
4.4751.A001	Bremstafel 400 m	B 5	+	+
5.4751.4	Nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge	B 5	+	+
5.4751.5	Örtliche Besonderheiten an techn. ges. BÜ	B 5	+	Z
7.4751a.02.2	Lichtraumprofil eingeschränkt (Hochwasser)	B 5	+	



Modul	Inhalt	Stand	gültig für	
			EIU	EVU
7.4751.A008	Störungen an Streckeneinrichtungen	2015	+	+
7.4751.A202	Sicherung von techn. gesicherten BÜ bei Ausfall	2015	+	
8.4751-A001	Unfallmeldetafel	2015	+	+
8.4751b-A011	Bergen und Retten	2015	+	+
9.4751.A001	Restriktionen aus BÜ- Anschaltungen und LST	2015	+	
9.4751.A281	Unfallmeldetafel II	2015	+	
9.4751b.10.V101	Zugmeldebuch Fdl Welzheim	2015	+	
9.4751.V161	Prüfung der Verbindung von Zugfolgestellen/Zuglaufmeldestellen	B 5	+	

- 2.4751a.00** **Information zum Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG)** ●
- zu § 2 (7) Eisenbahninfrastrukturunternehmen ●
- Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufalbahn ●
- Alter Postplatz 10, 71328 Waiblingen ●
- Die Betriebsführung ist vertraglich der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH übertragen. ●
- 2.4751a.1** **Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung**
- zu § 1 (2) Geltungsbereich
- Eingleisige Nebenbahn.
- zu § 4 (2) Bahnanlagen ●
- Infrastrukturgrenze + Betriebsführungsgrenze:**
- DB km 26,303/ ZVVW km -0,086
- in Gl. 905 Bf (DB) / Hst (ZVVW) Schorndorf.
- Die Infrastrukturgrenze ist zugleich Grenze zum übergeordneten Netz (Str. 4710) i.S. AEG § 2b (1). ●
- Die Wieslaufalbahn selbst zählt nicht zum übergeordneten Netz. ●
- Infrastrukturgrenze:**
- ZVVW / km 11,508/ SWB
- in Gl. 1 Bf Rudersberg-Oberndorf.
- zu § 6 Gleisbogen ●
- Kleinster Bogenhalbmesser 190 m ●
- zu § 7 Gleisneigung ●
- Größte Längsneigung 12 ‰ ●
- zu § 8 Belastung des Oberbaues und der Bauwerke
- Streckenklasse B2; 18 t; 6,4 t/m
- zu § 15 (2) Streckenblock, Zugbeeinflussung
- Nr. 2 Die Strecke ist mit technischen Einrichtungen ausgerüstet: **2.4751a.6**
- (TuZ), durch die ein Zug mittels PZB selbstständig zum Halten gebracht werden kann.
- zu § 16 (2) Fernmeldeanlagen
- Die Zuglaufmeldungen werden durch Sprachspeicher auf der ZZL in Waiblingen aufgezeichnet.
- zu § 16 (4) Die Strecke verfügt über Zugfunkeinrichtungen (Bündelfunk).
Der Triebfahrzeugführer muss für den Fall des Ausfalls des ●



Zugfunks ein Mobiltelefon mitführen. •
 Der Triebfahrzeugführer teilt vor Einfahrt in die Strecke der
 Zugleitung dessen Rufnummer mit. •

zu § 34 (8) Länge der Züge

Maximale Länge der Züge:
 Reisezüge: 80 m
 bei Übergang auf die Strecke der Schwäbischen Waldbahn: 120
 Güterzüge: 160 m
 bei Übergang auf die Strecke der Schwäbischen Waldbahn: 125
 Im Ausnahmefall mit betrieblichen Weisungen des EVU:
 Reisezüge 160 m
 Güterzüge 160 m

zu § 35 Bremsweg •

(zu § 41 (1) FV-NE) 400 m

Erforderliche Mindestbremsleistung bei Streckengeschwin- •
 digkeit von 80 km/h R/P 109 % G --- % •

zu § 39 Zugfolge

2.4751a.A101

Bf (DB)/ Hst (ZVVW) Schorndorf (Gl. 905):	Zuglaufmeldestelle	
Awanst Haubersbronn:	Zuglaufstelle	•
Bf Miedelsbach- Steinenberg:	Zuglaufmeldestelle	
Bf Rudersberg:	Zuglaufmeldestelle	
Bf Rudersberg- Oberndorf:	Zuglaufmeldestelle	

2.4751a.2 Regeln zum Signalbuch [Eisenbahnsignalordnung]

zu 301.0002 Signale links vom Gleis:
 Abschn. 2 (3) vgl. Angaben zu den Betriebsstellen bzw. Bahnhofsbücher.

2.4751a.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78 •

zu § 3 (1) Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle
 für die Überwachung von Sicherungsmaßnahmen ist der
 öBI / stv. öBI im Bf Rudersberg.

2.4751a.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1 (2) Geltungsbereich:
 Ab Betriebsführungsgrenze km -0,086; Signal Y 905.

Zwischen dem Fdl Rems und dem Zlr der Wieslaufalbahn werden Fahrten als Rangierfahrt übergeben.

Rangierfahrten über die Betriebsführungsgrenze hinweg sind nur dann zulässig, wenn bei Regelzügen ein gültiger Bild- und Buchfahrplan vorliegt, bei Sonderzügen für diesen Tag Zug, Ziel und Zweck eine Fahrplananordnung bzw. eine Betra beim Fdl Rems und beim Zlr Waiblingen vorliegt.

Auf der Strecke werden Zuglaufmeldungen im Fahrplan vorgeschrieben.

zu § 1 (4) Elektrischer Fahrbetrieb

Wegen elektrischen Fahrbetriebs in den Nachbargleisen zwischen Hst Schorndorf und Hp Hammerschlag gelten die Bestimmungen der Anlage 1 der FV- NE.

FV-NE Anl. 1

zu § 3 (14) Zugleitstelle:

ZZL Waiblingen.

2.4751a.A101

zu § 3 (16) c) Zugbeeinflussung

Es besteht ein Gegen- und Folgefahrerschutz in Form einer technischen Einrichtung (Achszähler- unterstützter Zugleitbetrieb (AU- ZLB)).

zu § 10 Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren

Es werden Meldungen nach dem Zugleitverfahren abgegeben. Die Vorgabe dieser Meldungen sind der Spalte 10 des Buchfahrplans, der Fplo bzw. dem Bildfahrplan zu entnehmen.

zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugleitverfahren

Vom Zugleitverfahren darf gemäß vorliegenden Dienstfahrplänen abgesehen werden. Es gelten die Regeln gemäß Modul 2.000.

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Aufbewahrungsort der Zugführerschlüssels:
Mechanische Schlüsselsperre Bf Rudersberg, Bahnsteigende.

2.4751a.5 **bleibt frei**

2.4751a.6 **Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen****zu § 1 (1)** **Schlüssel, Weichen und Gleissperren**

Auf allen Betriebsstellen mit Weichen und Gleissperren können diese nur unter Zuhilfenahme des Zugführerschlüssels (Zf-Schlüssel) aufgeschlossen werden.

Hierzu muss der Triebfahrzeugführer eines Zuges den Zf-Schlüssel gegen den/ die Schlüssel des/ der Fahrweegelemente(s) in elektrischen oder mechanischen Schlüsselsperren einer Bst tauschen. Nach dem Einsatz der Schlüssel für die Fahrweegelemente erfolgt der Tausch in umgekehrter Reihenfolge.

Es werden 5 Zf- Schlüssel vorgehalten.

Betriebskoordinator/ EBL/ EBLV prüfen die ordnungsgemäße Entnahme und Dokumentation der Zf- Schlüssel im Rahmen der Dienstüberwachung.

Der örtliche Betriebsleiter prüft den Siegelverschluss aller Ersatzschlüssel im Rahmen dessen Dienstausübung vor Ort.

zu § 1 (1) d) **Zugbeeinflussungsanlagen**

Der Vermeidung von Gegen- und Folgefahrten zur Unzeit dient eine technische Einrichtung, welche im Regelfall im Hintergrund arbeitet. Sie schaltet

- im Streckenabschnitt Schorndorf – Rudersberg
Deckungssignale und
- im Streckenabschnitt Rudersberg – Oberndorf
PZB- 2000 Hz- Magneten an. Die technische Einrichtung ist in diesem Abschnitt keine Signalanlage.

zu § 2 (1) **Gegenseitige Abhängigkeiten**

Deckungssignale an den Bahnhofsgrenzen bzw. an Zugfolgestellen decken nicht in Grundstellung befindliche Fahrweegelemente und einen besetzten Gleisabschnitt.

In den Betriebsstellen dient der Zugführerschlüssel oder ein mittels elektrischer Schlüsselsperre unter Verschluss gehaltener Weichenschlüssel der Bedienung der Fahrweegelemente. Die Fahrweegelemente sind in folgenden Betriebsstellen signalabhängig:

- Hst. Schorndorf
- Hst. Haubersbronn
- Bf Miedelsbach- Steinenberg
- Bf Rudersberg
- Bf Rudersberg- Oberndorf

zu § 3 (5) Bedienungsanweisungen

Das auf der Strecke vorgehaltene Streckensicherungssystem des Herstellers CONTEC bzw. Voestalpine SIGNALING ist nachstehend beschrieben:

Vermeidung von Gegen- und Folgefahrten

Über Achszähler wird die Belegung eines Zugfolgeabschnittes sowie über Prüfer die Endlage von Weichen geprüft. Ist ein Streckenabschnitt frei, wird das entsprechende Deckungssignal betrieblich abgeschaltet (Kennlicht) oder zeigt den Begriff Ks 2,

Im Falle einer negativen Prüfung zeigt ein Signal Hp 0 und deren zugehörigen Gleismagnete sind wirksam (2000 Hz), so dass ein Befahren zur Unzeit eine Zwangsbremmung auslöst.

Der Begriff „Kennlicht“ weist im Sinne der ESO nur auf die betriebliche Abschaltung des Signals hin, wenn hinsichtlich der Gleisfreimeldeanlage die Voraussetzungen zur Weiterfahrt/ Abfahrt eines Zuges gegeben sind. Die Zuglaufmeldungen erfolgen hiervon unabhängig gemäß Vorgabe im Fahrplan oder in einem Befehl.

Es besteht keine Abhängigkeit zu BÜ- Sicherungsanlagen.

Die Anlage arbeitet im Hintergrund ohne Zutun des Zugleiters mit Ausnahme bei Hilfshandlungen.

Arbeitsschritte bei Hilfshandlungen und betrieblichen Sonderfällen sind im Bedienhandbuch geschildert. Es wird beim Zlr und in Signalschalhäusern vorgehalten.

Die Fahrweganforderung erfolgt

- durch Anforderungstasten unmittelbar vor den Deckungssignalen am Halteplatz der Züge* bzw.
- in der Hst Schorndorf durch eine Anforderungstaste auf dem Bahnsteig*.

* durch Bedienung des Triebfahrzeugführers an einer Schlüsselstaste (DB 21)+ Drucktaste

Bei irrtümlicher Fahrweganforderung oder bei der Notwendigkeit (von z.B. Gegenfahrten) kann durch Bedienen der Anforderungslöschstaste der eingestellte / angeforderte Fahrweg durch den Triebfahrzeugführer zurückgenommen werden.

Achszählgrundstellung

Ist ein Zugfolgeabschnitt technisch vom Sicherungssystem gesperrt, es befinden sich jedoch keine Fahrzeuge im Gleis, der Fahrweg ist in Grundstellung verschlossen und kann dennoch nicht vom Sicherungssystem freigegeben werden,



dürfen Sie als Triebfahrzeugführer

im Mehrzugbetrieb auf Anweisung des Zugleiters

im Einzugbetrieb nach Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen zur Fahrwegprüfung

die Achszählgrundstellungstaste betätigen.

Die Achszählgrundstellungstaste befindet sich in der Regel

- bei Deckungssignalen einer Betriebsstelle in Höhe des Deckungssignals,
- bei Deckungssignalen für die freie Strecke in Höhe des Signals Ne 5.

Sammelachszählgrundstellung für den Streckenabschnitt Bf Rudersberg (inklusive) – Bf Oberndorf (inklusive):

Die Achszählgrundstellung für den Bf Rudersberg, den Bf Oberndorf und den Abschnitt der freien Strecke kann an den Achszählgrundstellungstasten vor dem Deckungssignal 5A (Bf Rudersberg) und in Höhe des Hallentors der Betriebswerkstatt vorgenommen werden.

Signalstörungen

Eine Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Signal bedarf der Zustimmung des Zugleiters mit Befehl 2.

Ist das Zugleitverfahren aufgehoben, so erfolgt die Weiterfahrt auf Sicht innerhalb des gesamten Bahnhofes nach Zustimmung des Triebfahrzeugführers.

Elektrische Schlüsselsperren

Elektrische Schlüsselsperren müssen Sie bedienen, wenn rangiert werden soll bzw. Fahrweegelemente, welche in Grundstellung verschlossen sind, in eine andere Lage gebracht werden sollen.

Verschließen Sie hierzu den Zugführerschlüssel in der zugehörigen elektrischen Schlüsselsperre einer Betriebsstelle. Zum Zeitpunkt dieses Verschlusses wird ein Signalhaltfall bei den deckenden Signalen erzeugt.

Entnehmen Sie den Schlüssel aus der daneben angeordneten elektrischen Schlüsselsperre, um die weiteren Fahrweegelemente bzw. zugeordnete mechanische Mehrfachschlüsselsperren aufzuschließen.

Zur Herstellung der Grundstellung einer Betriebsstelle verfahren Sie in umgekehrter Reihenfolge.

**zu § 14 (5)** Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Durch den Zugleiter im Meldebuch für den Zugleiter;
signalisiert durch Hp0 + Zs 7.

zu § 15 (1), (3) Gleissperren/ Flankenschutz:

Gs 951, ferngestellt durch den Fdl Rems. Sperrsignal Y 905:
Fahrwegziel für einfahrende Züge. ●

zu § 15 (6) Signalabhängigkeit:

Es besteht Signalabhängigkeit zwischen der elektrischen
Schlüsselsperre 01Sp01 und dem Deckungssignal 1G905.
In das Gleis 905 von der DB Netz einfahrende Rangierfahrten
dürfen erst dann in den Betriebsführungsbereich der WEG ein-
fahren, wenn zuvor nach Erteilung der Rangiererlaubnis der
Zugführerschlüssel in der Schlüsselsperre verschlossen wurde.

zu § 16 Haupt- und Vorsignale

Deckungssignal 1 N905 für abfahrende Zg Ri. Miedelsbach;
Kombinationssignal 1 G905 für ankommende Zg aus Miedelsbach.

zu § 17 (3) Einfahrt in ein Stumpfgleis/ teilweise besetztes Gleis

Bei freiem Gleis auf Ks 2 am Signal 1N905 für die nachstehen-
den gewöhnlichen Halteplätze:

- Züge > 75 m: Ne 5 mit Zusatzschild „1“
- Züge ≤ 75 m: Ne 5 mit Zusatzschild „1“ / 75 m
- Züge ≤ 50 m: Ne 5 mit Zusatzschild „1“ / 50 m
- Züge ≤ 25 m: Ne 5 mit Zusatzschild „2“ / bei Zs 7“

Bei teilweise besetztem Gleis auf Zs 7 am Signal 1N905 mit
dem Halteplatz Ne 5 mit Zusatzschild „2“ / bei Zs 7“.

Ist Gleis 905 über den Abschnitt 1 hinaus teilweise besetzt, so
ist Einfahrt nur mit Befehl erlaubt.

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

Einfahrt bei Signal Hp0+ Zs 7 am Signal 1N905 ohne Zustim-
mung des Zlr und ohne Halt an Ne 1 erlaubt.

zu § 27 (12) Bedienung von Anschlussstellen

Hier: Übergang aus dem / in den Bereich der DB Netz AG

Die Vereinbarungen zwischen dem WEG Zugleiter in Waiblin-
gen und dem Fdl Rems sind über die Zugmeldeleitung zu führen.



**Verfahren während der Be-
setzzeiten der WEG-
Zugleitung:**

**Verfahren außerhalb der Be-
setzzeiten der WEG- Zuglei-
tung:**

Rangierfahrten von der DB Netz AG in den Bereich der WEG

Rangierfahrten nach Gleis 905, die als Zug- oder Rangierfahrt (Baugleis) ein Ziel im Bereich der WEG haben, sind nur dann zulässig, wenn

der Zugleiter der Einfahrt gegenüber dem Fdl Rems zugestimmt hat.

für diesen Tag, Zug, Ziel und Zweck ein gültiger Fahrplan der WEG beim Fdl Rems vorliegt, in dem auf das aufgehobene Zugleitverfahren hingewiesen wird.

-
-
-
-
-

Nach Zustimmung und Vorliegen übriger Voraussetzungen darf der Zugleiter das Gleis im Bereich der Haltestelle sperren und dem Triebfahrzeugführer die Einfahrt in den Betriebsführungsbereich der WEG erlauben.

der Triebfahrzeugführer muss im Besitz des Nachweises der Räumung sein und dem Fdl im Rahmen der Rangiervereinbarung das Freisein der Strecke bestätigen.

-
-
-
-
-
-

Fahrten aus Betriebsführungsbereich der DB Netz AG in den Betriebsführungsbereich der WEG werden vom Triebfahrzeugführer direkt über GSM-R beim Fdl Rems im Rahmen einer Rangiervereinbarung nach Ril 408 beantragt.

-

Der Triebfahrzeugführer der zur WEG übergehenden Rangierfahrt beantragt die Sperrung der Hst Schorndorf WEG (Gleis 905) zum Zwecke von Rangierarbeiten beim Zlr WEG.

Der Fdl Rems setzt sich mit dem Zlr WEG in Verbindung und holt die Erlaubnis zur Rangierfahrt ein.

Nach Zustimmung des Zugleiters tätigt der Triebfahrzeugführer eine Rangiervereinbarung mit dem Fdl Rems nach Ril 408.

Der Triebfahrzeugführer tätigt eine Rangiervereinbarung mit dem Fdl Rems nach Ril 408.

**Verfahren während der Besetzzeiten der WEG-Zugleitung:**

Vor Einfahrt in den Bereich der WEG ist mittels Verschluss des Zf- Schlüssels in der Schlüsselsperre 01Ssp01 die Hst Schorndorf technisch zu sperren.

Nachdem die Rangierabteilung (Rabt) vollständig den DB-Bereich verlassen hat, legt der Fdl Rems die Gs 951 in Grundstellung und meldet dies dem Zlr WEG.

Die weitere Vorgehensweise zwischen Rangierabteilung und Zugleiter Rudersberg richtet sich nach den hierfür vorgesehenen betrieblichen Unterlagen (Bfpl, Fplo bzw. Betra).

Können Rangierfahrten nicht innerhalb von 10 Minuten nach Beantragung des Triebfahrzeugführers beim Fdl Rems durchgeführt werden, so verständigt der Tf den Zugleiter.

Der Zugleiter stimmt sich dann ggf. mit dem Fahrdienstleiter Rems ab.

Verfahren außerhalb der Besetzzeiten der WEG- Zugleitung:

Vor Einfahrt in den Bereich der WEG ist mittels Verschluss des Zf- Schlüssels in der Schlüsselsperre 01Ssp01 die Hst Schorndorf technisch zu sperren.

Rangierfahrten aus dem Netz der WEG ins das der DB Netz AG

Der Triebfahrzeugführer der zur DB Netz AG übergehenden Rangierfahrt beantragt die Sperrung der Hst Schorndorf WEG (d.h. Gl. 905) zum Zwecke von Rangierarbeiten beim Zlr WEG.

Nach dessen Zustimmung tätigt der Triebfahrzeugführer eine Rangiervereinbarung mit dem Fdl Rems nach Ril 408.

Der Triebfahrzeugführer tätigt eine Rangiervereinbarung mit dem Fdl Rems nach Ril 408.



**Verfahren während der Be-
setzzeiten der WEG-
Zugleitung:**

Nachdem die Rangierabtei-
lung (Rabt) den WEG-Bereich
verlassen hat, meldet der
Triebfahrzeugführer der Rabt
das Gleis 905 an den Zlr
WEG frei.

Der Fdl Rems meldet dem Zlr
WEG die Gs 951 in Grund-
stellung.

Der Zlr WEG hebt die Sper-
rung Gleis 905 auf.

Können Rangierfahrten nicht
innerhalb von 10 Minuten
nach Beantragung des Trieb-
fahrzeugführers beim Fdl
Rems durchgeführt werden,
so verständigt der Tf den Zu-
gleiter. Der Zugleiter stimmt
sich dann ggf. mit dem Fahr-
dienstleiter Rems ab.

**Verfahren außerhalb der Be-
setzzeiten der WEG- Zuglei-
tung:**

Nach Rückkehr dieser Rangier-
fahrt in den DB-Bereich ist dem
Fdl Rems vom Triebfahrzeug-
führer die vollständige Ankunft
der Rangierfahrt (Bereich WEG
vollständig geräumt) zu melden
(Eintrag Fernsprechbuch beim
Fdl Rems).

Der Fdl Rems meldet dem
Triebfahrzeugführer die Gs 951
in Grundstellung. Sofern die Gs
nicht in Grundstellung zurück-
gelegt werden kann, muss vom
Triebfahrzeugführer dieses im
Nachweis der Räumung ver-
merkt werden. Das Gleis ist als
nicht frei zu kennzeichnen.

zu § 48 (2)

Sichern von Bahnübergängen

Fahrtrichtung Schorndorf – R.-Oberndorf:
Vor Zugabfahrt ET am Bahnsteig / IRE an Bü 2 bedienen.

zu § 52 (2)

Rangieren über den eigenen Rangierbezirk hinaus:

Technische Bedienhandlungen: Modul 2.4751a.6

2.4751a.6

Verständigung:

Zwischen Triebfahrzeugführer und Zlr Waiblingen: Bündelfunk

Zwischen Triebfahrzeugführer und Fdl Rems: GSM-R



	Hp Schorndorf- Hammerschlag km 0,606	TSFH
	Bahnsteiglänge 80 m, Bahnsteighöhe 55 cm	
ESO	<u>Signale links vom Gleis</u> In km-Richtung: Ne 5	
zu § 1 (4)	<u>Elektrischer Fahrbetrieb</u>	FV- NE Anl. 1
	Wegen elektrischen Fahrbetriebs in den Nachbargleisen gelten die Bestimmungen der Anlage 1 der FV- NE.	
zu § 48 (2)	<u>Sichern von Bahnübergängen</u> vergleiche nebenstehende Module	5.0000.5 5.4751a.5
	Awanst / Hst Haubersbronn km 2,973	THAU
	Bahnsteiglänge 80 m, Bahnsteighöhe 38 cm Anschlussgleis Nutzlänge 60 m	
ESO	<u>Signale links vom Gleis</u> Entgegen km- Richtung: Ne 5 „75m“	
zu § 14	<u>Fahrwegprüfung</u>	
	Triebfahrzeugführer der Bedienfahrten des Anschlussgleises prüfen vor Verlassen der Betriebsstelle das Freisein des Streckengleises.	
zu § 15 (1)	<u>Weichen, Signalabhängigkeit</u>	
	Weiche 1, Grundstellung geradeaus, schlüsselabhängig zu elektrischer Schlüsselsperre. Signalabhängigkeit der Schlüsselsperre zu den Deckungssignalen 1N905 (Schorndorf) und 3A (Miedelsbach).	
zu § 15 (3)	<u>Flankenschutz</u>	
	Gleissperre Gs I, Grundstellung aufgelegt, schlüsselabhängig zu Weiche 1.	
zu § 15 (4)	<u>Sicherung von Weichen im Eventualfall</u>	
	HV 73 eingelagert im Bf Miedelsbach- Steinenberg (Schrank mech. Schlüsselsperre)	



zu § 15 (6) Signalabhängigkeit

Bei Bedienung der Hst wird der in Schorndorf oder Miedelsbach angeforderte Fahrweg beim Verschluss des Zf- Schlüssels in der elektrischen Schlüsselsperre automatisch zurückgenommen.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten kann der Zf- Schlüssel erst wieder entnommen werden, wenn zuvor ein Fahrweg angefordert wurde.

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Elektrische Schlüsselsperre am Bahnsteiganfang.

zu § 27 (12) Bedienung von Anschlussstellen

Die Bedienung des Anschlusses muss als Sperrfahrt erfolgen.

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

Für beginnende Sperrf: ET für BÜSA km 3,1 am Bahnsteigende.

**5.0000.5
5.4751a.5**

zu § 55 (1) Befahren von Übergängen

Rangierfahrten im Nebengleis sichern den Reisendenzugang zum Bahnsteig und warnen ggf. Reisende im Gefahrenbereich mit Zp 1.

Hp Haubersbronn Mitte

km 3,742

THAM

Bahnsteiglänge 80 m,
Bahnsteighöhe 55 cm



ESO

Signale links vom Gleis

In km- Richtung: Ne 5

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

vergleiche nebenstehende Module

**5.0000.5
5.4751a.5**

Hp Michelau

km 7,440

TMIC

Bahnsteiglänge 80 m,
Bahnsteighöhe 55 cm



ESO

Signale links vom Gleis

Entgegen km- Richtung: Ne 5



zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen 5.0000.5
vergleiche nebenstehende Module 5.4751a.5

Hp Schlechtbach km 8,803 TSLB

Bahnsteiglänge 80 m,
Bahnsteighöhe 55 cm

ESO

Signale links vom Gleis

Entgegen km- Richtung: Ne 5 „75m“

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen 5.0000.5
vergleiche nebenstehende Module 5.4751a.5

Hp Rudersberg Nord km 10,60 TRUN

Bahnsteiglänge 80 m,
Bahnsteighöhe 55 cm

zu § 17 (9)

Zugdurchfahrten

In Richtung Oberndorf nicht zugelassen.

zu § 48 (2)

Sichern von Bahnübergängen

In Fahrtrichtung Oberndorf:

Vor Zugabfahrt Bf Rudersberg darf IRE für BÜSA in km 10,6
bedient werden, wenn ein kurzer Fahrgastwechsel in Ruders-
berg Nord zu erwarten ist oder kein Verkehrshalt vorgesehen
ist, sonst:

ET/ IRE am Bahnsteigende bedienen.

5.0000.5
5.4751a.5



- 2.4751a.00** **Information zum Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG)** ●
- zu § 2 (7) Eisenbahninfrastrukturunternehmen ●
- Schwäbische-Wald-Bahn GmbH ●
- Kirchplatz 3, 73642 Welzheim ●
- Die Betriebsführung ist vertraglich der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH übertragen. ●
-
- 2.4751b.1** **Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung**
- zu § 1 (2) Geltungsbereich
- Eingleisige Nebenbahn.
- zu § 4 (2) Bahnanlagen
- Infrastrukturgrenze:**
- ZVWV/ km 11,508/ SWB
- in Gl. 1 Bf Rudersberg-Oberndorf.
- zu § 6 Gleisbogen ●
- Kleinster Bogenhalbmesser 190 m ●
- zu § 7 Gleisneigung ●
- Größte Längsneigung 25 ‰ ●
- zu § 8 Belastung des Oberbaues und der Bauwerke
- Streckenklasse B2; 18 t; 6,4 t/m
- zu § 15 (2) Streckenblock, Zugbeeinflussung **3.4751a.6**
- Nr.2** Die Strecke ist mit technischen Einrichtungen ausgerüstet: (TuZ), durch die ein Zug mittels PZB selbstständig zum Halten gebracht werden kann.
- zu § 16 (2) Fernmeldeanlagen
- Die Zugmeldungen werden durch Sprachspeicher auf der ZZL in Waiblingen aufgezeichnet.
- zu § 16 (4) Die Strecke ist nicht flächendeckend über Zugfunkversorgt. ●
- Dennoch sind Handfunkgeräte der WEG mitzuführen. ●
- Der Triebfahrzeugführer/Zugführer muss ein Mobiltelefon mitführen. Der Triebfahrzeugführer/Zugführer teilt vor Einfahrt in die Strecke der Zugleitung dessen Rufnummer mit. ●

**zu § 34 (8)** Länge der Züge

Maximale Länge der Züge:

Reisezüge: 120 m Güterzüge: 125 m.

Im Ausnahmefall mit betrieblichen Weisungen des EVU:

Reisezüge 160 m Güterzüge 160 m.

zu § 35 Bremsweg ●

(zu § 41 (1) FV-NE) 400 m

Erforderliche Mindestbremsleistung bei Streckengeschwindigkeit von 40 km/h R/P 69 % G 95 % ● ●

zu § 39 Zugfolge

Bf Oberndorf: Zugmeldestelle

Bf Welzheim: Zugmeldestelle, zeitweise ausgeschaltet

2.4751b.2 **Regeln zum Signalbuch [Eisenbahnsignalordnung]**

zu 301.0002 Signale links vom Gleis:

Abschn. 2 (3) vgl. Angaben zu den Betriebsstellen bzw. Bahnhofsbücher.

2.4751b.3 **Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78**

zu § 3 (1) Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle
für die Überwachung von Sicherungsmaßnahmen ist der
öBl/ stv. öBl im Bf Rudersberg.

zu § 4 (2) Vorzusehende Sicherungsmaßnahmen

Die vorzusehende Sicherungsmaßnahme für

- Streckenbegehungen,
- händischen Messungen im Gleisbereich,
- Bauwerksprüfungen,
- Bauarbeiten im Lichtraumprofil der Gleise

ist immer die Vollsperrung.

Die Sicherungsaufsicht muss von einem qualifizierten Streckenwärter (nach VDV 754, 5.12) oder einem Leitenden durchgeführt werden. ●

2.4751b.4
zu § 26 (2)



2.4751b.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1 (2)

Geltungsbereich:

Ab Infrastrukturgrenze km 11,508.

Der Zlr Waiblingen ist Fahrdienstleiter für den Streckenabschnitt Oberndorf – Welzheim.

Der Triebfahrzeugführer/Zugführer eines Zuges ist für die Bedienung der Signalanlagen im Ostkopf des Bf Oberndorf Wärter und führt Anweisungen des Fdl Waiblingen aus. ●

zu § 3 (14)

Zugmeldestellen

1.0002.A001

Fdl Waiblingen (ZZL).

Bei Einschaltung der Zugmeldestelle Welzheim: Fdl Welzheim.

Die Fdl Waiblingen und Welzheim übergeben sich die Züge im Zugmeldeverfahren.

zu § 3 (16) c)

Zugbeeinflussung

Es besteht ein Gegen- und Folgefahrschutz in Form einer technischen Einrichtung in Verbindung mit einem einzig verfügbaren Zugführerschlüssel.

zu § 10

Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren

Es werden Meldungen nach dem Zugmeldeverfahren abgegeben.

zu § 12 (1)

Abweichungen vom Zugmeldeverfahren

Wird vom Zugmeldeverfahren bei Ausschaltung der Zugmeldestelle Welzheim abgesehen, so ist dieses im Buchfahrplan in den Spalten 7 und 9 durch die Angabe „12 (1)“ erkennbar.

zu § 14 (1)

Prüfung des Fahrwegs

Durchrutschweg, Prüfung der Weichen / Gleissperren

Sofern die Schutzweiche im Bf Oberndorf in Grundstellung zur Fahrt geradeaus verschlossen liegt, gilt:

Befindet sich der Zugführerschlüssel im Schlüsselwerk Oberndorf verschlossen, so sind die handbedienten Weichen und Gleissperren der SWB- Streckeninfrastruktur für Zugfahrten verschlossen.

Im „Beta-Modus“ ist die Schutzweiche in Rechtslage verschlossen und der Schlüssel ebenfalls in der Mehrfachschlüsselsperre, so dass der Zf-Schlüssel der Strecke nicht entnommen werden kann. ●
●
●
●

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

Aufbewahrungsort der Zugführerschlüssels:
Mechanische Schlüsselsperre Bf Oberndorf, Bahnsteigende.

Regelfall:

Die Weichen und Gleissperren der Anschlussstellen/ Haltstellen Klaffenbach-Althütte, Laufenmühle und Breitenfürst liegen unter Zentralverschluss des Zugführerschlüssels.

Störungsfall/ Bauarbeiten:

Für die Durchführung von Bauarbeiten ist die Ausgabe eines Zugführerschlüssels in Bf Rudersberg notwendig.

Reserveschlüssel

befinden sich in Rudersberg unter Siegelverschluss und werden vom örtlichen Betriebsleiter entsprechend ausgehändigt.

zu § 26 Planmäßiges Sperren von Streckengleisen

Das Streckengleis Oberndorf – Welzheim darf zwischen dem Signal F und dem Streckenende im Bf Welzheim vom zuständigen FdI gesperrt werden.

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen im Rahmen von Sicherungsplänen oder von Betriebs- und Bauanweisungen (Beta), die durch den öBI/ Betriebskoordinator aufzustellen sind.

Das Streckengleis ist durch den FdI stets zu sperren anlässlich von

- Streckenbegehungen,
- händischen Messungen im Gleisbereich,
- Bauwerksprüfungen,
- Bauarbeiten im Lichtraumprofil der Gleise.

Hierzu muss

- der Zugführerschlüssel der SWB vom zuständigen Mitarbeiter im Betriebsdienst entnommen und mitgeführt werden und
- ein Warnschild vom Wärter am Schlüsselwerk in Rudersberg-Oberndorf angebracht werden.

Nach Ende der Arbeiten erfolgt

- der Verschluss des Zugführer-Schlüssels,
- und die Entfernung des Warnschildes.

Erst im Anschluss darf die Aufhebung der Sperrung beim FdI beantragt werden. ●





Angaben für die Betriebsstellen der freien Strecke

Hangrutschbereich, km 12,752 bis km 13,042

Zwischen km 12,752 und km 13,042 befindet sich ein Hangrutschbereich.

Die Prüfung der Befahrbarkeit des Hangrutschbereiches obliegt dem Fachbereich Infrastruktur der WEG. Er befolgt hierzu die Regelungen in Modul 6.0000.

6.0000

zu ESO

Der Hangrutschbereich wird signalisiert durch je ein Signal Ne 1 zu dessen Beginn und ein Signal Zs 10 an dessen Ende. Das Signal Ne 1 wird im Bremswegabstand durch ein Signal Ne 2 angekündigt.

Zwischen dem Signal Ne 1 und Zs 10 kann einer Zugfahrt ein Halt oder ein Fahren auf Sicht, ggf. mit einer geringeren Geschwindigkeit per Befehl oder Fahrplananordnung angeordnet werden.

Die Anordnung erfolgt durch den Fachbereich Infrastruktur.

Anschlussstelle Klaffenbach-Althütte, km 14,344 (TKLA)

Anschlußgleis NL 96 m

zu § 15 (1)

Weiche 11 ist durch Riegelhandschloss (Zugführerschlüssel) in Schlüsselabhängigkeit mit Gs XI.
Die Grundstellung der Weiche ist im geraden Strang des durchgehenden Hauptgleises.

zu § 15 (3)

Flankenschutz:
Gs XI

zu § 15 (4)

Sicherung von Weichen:

HV 73 für den Bedarfsfall in BL Rudersberg (zu Bürozeiten).

zu § 26 (2)

Planmäßiges Sperren von Streckengleisen:

Die Wegzufahrt zum Nebengleis ist durch bauliche Einrichtungen vom Dienstweg am Streckengleis getrennt. Bei Zufahrten von Straßenfahrzeugen, die in das Lichtraumprofil hineinragen können, ist die Strecke zu sperren.

zu § 27 (12)

Bedienung von Anschlussstellen

Die Bedienung der Anschlussstelle muss als Sperrfahrt erfolgen.



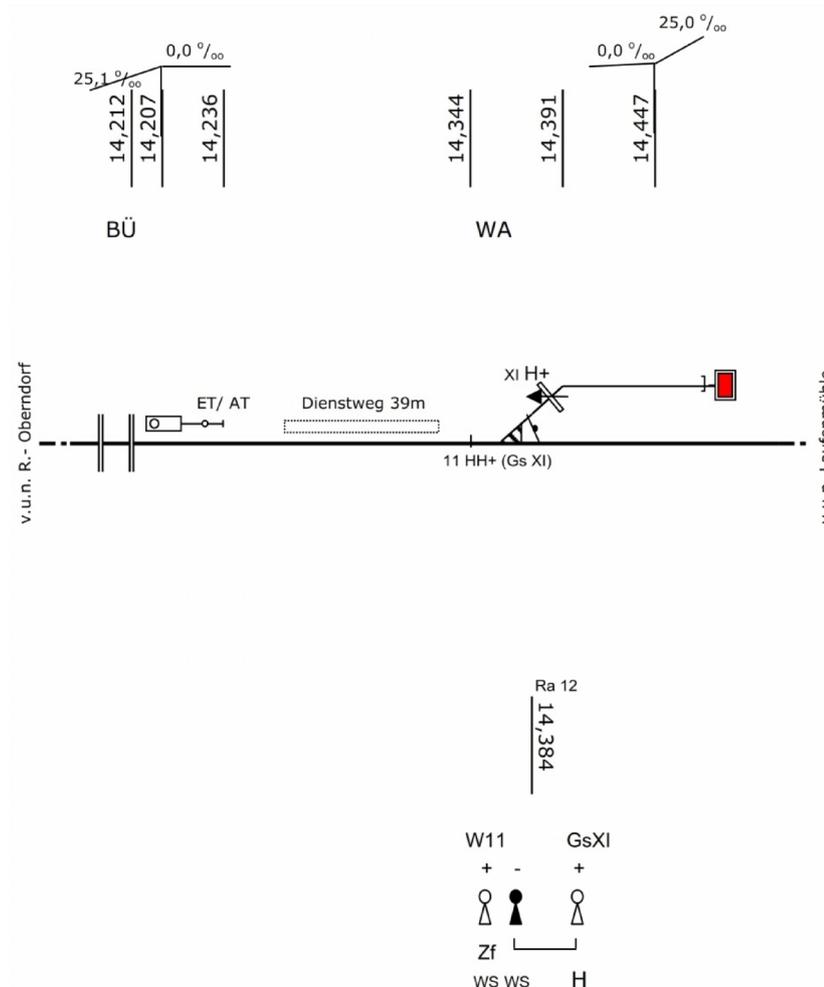
zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

5.0000.5
5.4751b.5

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

2.4751.A103

Talseite ist Richtung Rudersberg.



Haltestelle Laufenmühle,

km 16,896 (TLFM)

Bahnsteiglänge 110 m, Bahnsteighöhe 38 cm

Ladegleis: Nutzlänge 96 cm

zu § 15 (1)

Weiche 21 ist durch Riegelhandschloss (Zugführerschlüssel) in Schlüsselabhängigkeit mit Gs XXI.
Die Grundstellung der Weiche ist im geraden Strang des durchgehenden Hauptgleises.

zu § 15 (3)

Flankenschutz:
Gs XXI



zu § 15 (4) Sicherung von Weichen:

HV 73 für den Bedarfsfall in BL Rudersberg (zu Bürozeiten).

zu § 17 (9) Zugdurchfahrten

sind in Richtung Welzheim nicht zugelassen.

zu § 27 (12) Bedienung von Anschlussstellen

Die Bedienung der Anschlussstelle muss als Sperrfahrt erfolgen.

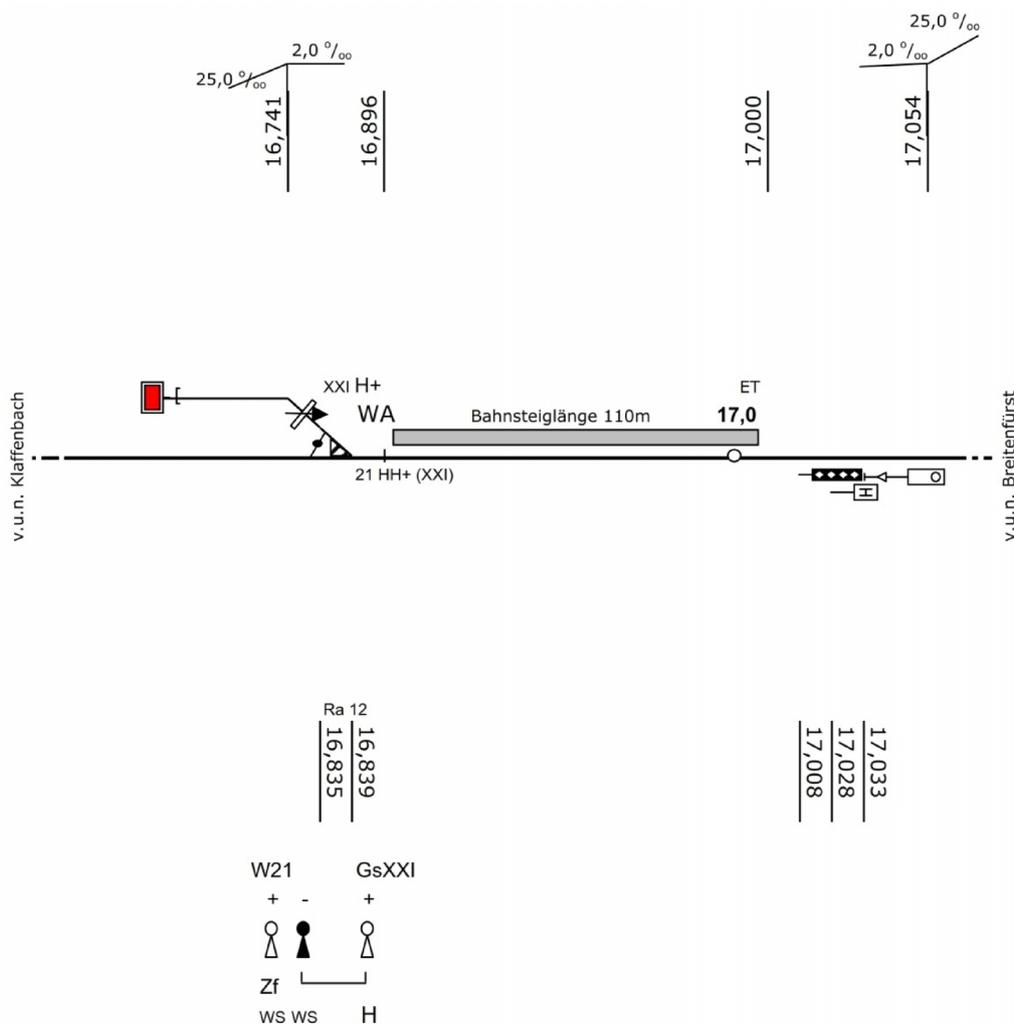
zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

5.0000.5
5.4751b.5

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Talseite ist Richtung Rudersberg.

2.4751.A103





Haltestelle Breitenfürst,

km 20,282 (TBRF)



Bahnsteiglänge 110 m, Bahnsteighöhe 38 cm

Ladegleis: gesperrt

zu § 15 (1) Weiche 1 ist durch Riegelhandschloss (Zugführerschlüssel) in Schlüsselabhängigkeit mit Gs XXXI.
Die Grundstellung der Weiche ist im geraden Strang des durchgehenden Hauptgleises.

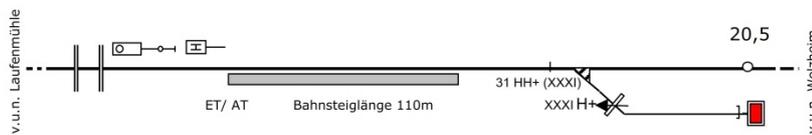
zu § 15 (3) Flankenschutz: Gs XXXI

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen:
HV 73 für den Bedarfsfall in BL Rudersberg (zu Bürozeiten).

zu § 27 (12) Bedienung von Anschlussstellen
Die Bedienung der Anschlussstelle erfolgt als Sperrfahrt.

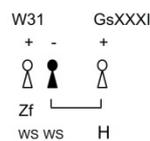
zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5**
5.4751b.5

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle **2.4751.A103**
Talseite ist Richtung Rudersberg.



20,292

20,392





Haltepunkt Tannwald,**km 22,046 (TWZT)**

Bahnsteiglänge 110 m, Bahnsteighöhe 38 cm

zu § 48 (2)Sichern von Bahnübergängen**5.0000.5****5.4751b.5**



- bleibt frei -



Präventiver Brandschutz

Bereich	Zwischen Bahn- km 15,1 und Bahn- km 22,0 quert die Strecke ein großes Waldgebiet. Hierfür gelten besondere Regelungen für den Betrieb kohlegefeuerter Dampflokomotiven.
Anwender der Regelungen	<ul style="list-style-type: none">• Mitarbeiter und Dienstleister der Schwäbischen Waldbahn (EIU).• EVU, welche mit kohlegefeuerten Dampflokomotiven Zugang zur Infrastruktur der SWB haben, müssen die Regelungen dieses Anhangs den Mitarbeitern, welche auf der Dampflok Dienst tun, vermitteln.
Verkehren von kohlegefeuerten Dampflokomotiven	<p>Das Verkehren von kohlegefeuerten Dampflokomotiven erfordert die nachstehenden Regelungen für den präventiven Brandschutz.</p> <p>Die Bespannung von Zügen mit kohlegefeuerten Dampflok kann nach Empfehlung der zuständigen Feuerwehren durch den Infrastrukturbetreiber</p> <ul style="list-style-type: none">• eingeschränkt oder• mit Auflagen versehen <p>werden.</p>
Prüfen	<p>Vor Verkehren von kohlegefeuerten Zügen prüfen nach langanhaltender Trockenheit der Fachbereichsleiter Infrastruktur und der örtliche Betriebsleiter unabhängig voneinander, ob die Luftfeuchte kleiner 30 % beträgt.</p> <p>Falls dieses der Fall ist, können nach Rücksprache mit den zuständigen Feuerwehren</p> <ul style="list-style-type: none">• Fahrten mit kohlegefeuerten Dampflokomotiven untersagt werden oder• die nachstehenden präventiven Maßnahmen angeordnet werden.
Umfang präventiver Maßnahmen	<p><u>Ständige präventive Maßnahmen:</u></p> <p>Auf dem Schwerkleinwagen des Fördervereins Schwäbische Waldbahn werden vier gefüllte Kübelspritzen à 15 Liter Inhalt vorgehalten.</p> <p>EVU, welche kohlegefeuerte Dampflokomotiven einsetzen,</p> <ul style="list-style-type: none">• halten auf dem Zug vier gefüllte Kübelspritzen à 15 Liter Inhalt vor;• setzen bei trockener Witterung einen Beobachter auf dem letzten Fahrzeug des Zuges ein, um Glutherde frühzeitig erkennen zu können;



- weisen das Personal des führenden Fahrzeuges unmittelbar folgender Züge an, die Strecke und deren angrenzende Bereiche hinsichtlich von Brandherden zu beobachten.
- Führer von kohlegefeuerten Dampflokomotiven dürfen diese nur mit geschlossener Aschkastenklappe durch den oben genannten Streckenabschnitt bewegen.

Ad- hoc- Maßnahmen:

- Bei Verkehren von Zügen mit einer kohlegefeuerten Lokomotive kann nach dem letzten Zug des Tages durch den Fachbereich Infrastruktur angeordnet werden, dass ein nicht Kohle gefeuertes Eisenbahnfahrzeug dem letzten Zuge eines Betriebstages bei der Talfahrt diesem im Zugfolgeabstand folgt, um die Strecke hinsichtlich von Brandherden beobachten zu können

ODER

einen Streckenbegang im oben angegebenen Bereich anordnen.

Die Kosten und sonstigen Aufwendungen hierfür trägt das EVU, welches die Trasse für kohlegefeuerte Züge bestellt.

- Bei Verkehren von Zügen mit zwei Lokomotiven kann für den letzten Zug des Tages durch den Fachbereich Infrastruktur angeordnet werden, dass das zweite Fahrzeug des letzten Zuges eines Betriebstages bei der Talfahrt diesem im Zugfolgeabstand folgt, um die Strecke hinsichtlich von Brandherden beobachten zu können. Die Kosten und sonstigen Aufwendungen für diese Fahrt trägt das EVU, welches die Trasse für kohlegefeuerte Züge bestellt.

Löschen von erkannten Bränden

Das Löschen erkannter Brände kann durch das Personal der Zugfahrt oder beauftragten Helfern erfolgen. In jedem Falle eines erkannten Brandes ist die Feuerwehr zu alarmieren. Die Alarmierung erfolgt unter der Rufnummer 112.

Bei nicht vorhandener Mobilfunk-Verbindung ist die Zugleiterbereitschaft der WEG über Zugfunk zu verständigen.

Diese alarmiert die Feuerwehr.

Die Strecke ist dann durch den Fdl für den Feuerwehreinsatz zu sperren.

Zuständigkeitsbereiche der Feuerwehren

Unabhängig von der generellen Alarmierung der Feuerwehr über die Rufnummer 112 sind folgende Feuerwehren zuständig:

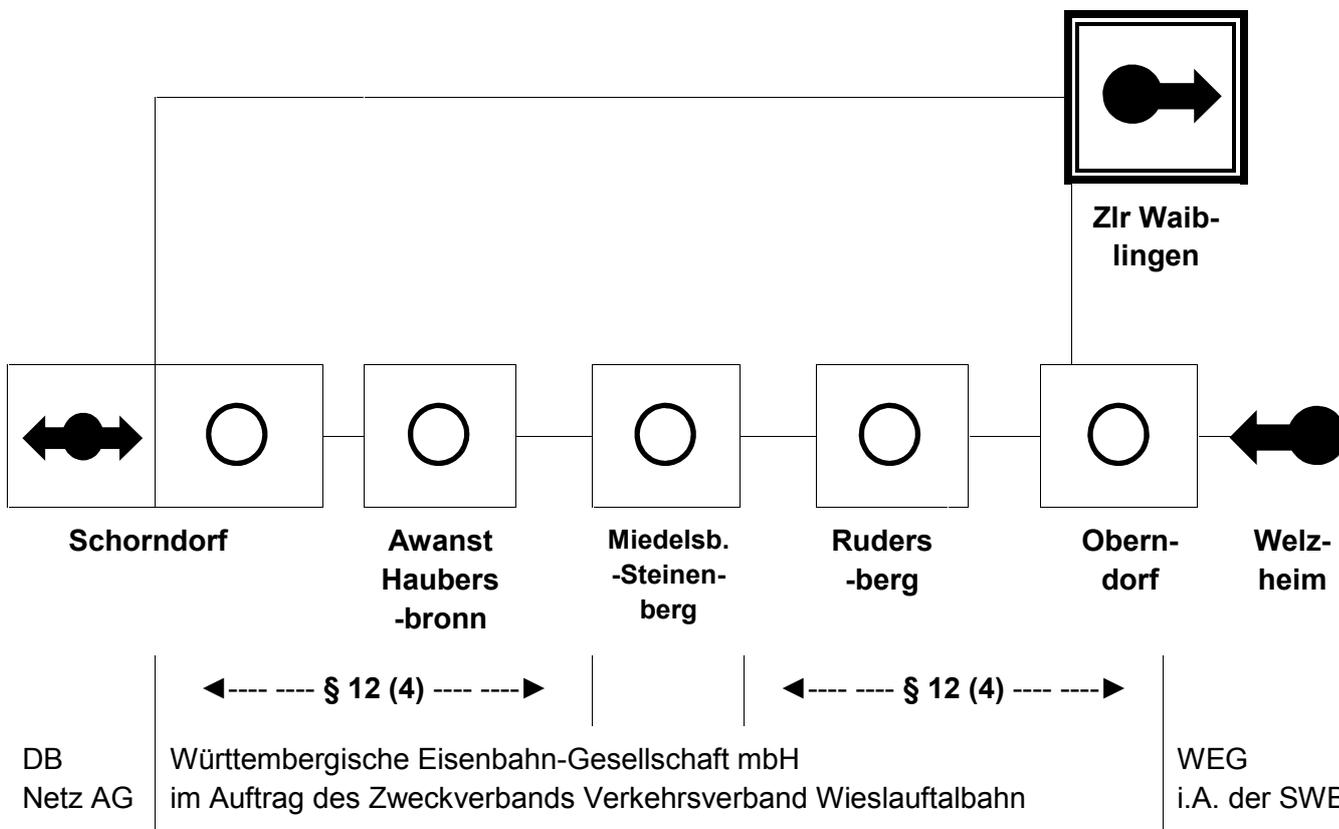
Von km 11,465 bis km 15,880 Feuerwehr Rudersberg.

Von km 15,880 bis Streckenende Feuerwehr Welzheim.



Darstellung Zugleitstrecke

Darstellung der Zugleitstrecke gemäß FV- NE Anlage 2





- bleibt frei -



Richtung

VzG

Schorndorf - Oberndorf - Welzheim

Hg 80 km/h

1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschwindigkeit	ab km Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zlmst/ Zlst	Besonderheiten
0,000	40	-0,086 Betriebsführungsgrenze Schorndorf WEG, Gl. 905, Abfahrt, wenn BÜ gesichert	Hst	Zlmst	DB Netz/ WEG
		0,200			
0,600	60	Hammerschlag	Hp	Zlst	
		0,772			
	80	2,388			
	60				
3,000		Haubersbronn	Hst	Zlst	
		3,154 †			
3,700		H'bronn Mitte, Hp	Hp	Zlst	
		5,166 Ne 1			
5,300	30 Halt	Bf Miedelsbach-Steinenberg, Weiterfahrt wenn BÜ gesichert	Bf	Zlmst	Schutzabstand Ne 5- Einschaltung BÜ 5,7 durch ET/ IMU
		5,420			
	40	5,565 †			
	60				
7,400		Michelau	Hp	Zlst	
8,800		Schlechtbach, Hp	Hp	Zlst	
		9,675 Ne 1			
9,900	Halt	Bf Rudersberg, Weiterfahrt wenn BÜ gesichert	Bf	Zlst	Einschaltung BÜ 10,1; 10,4 durch ET/ IMU
		10,547			
10,600	30 Halt	Rudersberg Nord, Weiterfahrt wenn BÜ gesichert	Hp	Zlst	Einschaltung BÜ 10,6 durch IRE
		10,639			
11,383	50 Halt	Oberndorf, Weiterfahrt nach Zustimmung Zf, Asig	Bf	Zlmst	30- Sekunden- Regel
	20	11,465			



Gegenrichtung

Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschwindigkeit	ab km	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zlmst/ Zlst	Besonderheiten
11,383	Halt	11,333	Oberndorf, Weiterfahrt wenn BÜ gesichert	Bf	Zlmst	Einschaltung BÜ 10,6 durch IRE
	60					
10,600		10,550	Rudersberg Nord	Hp	Zlst	Einschaltung BÜ 10,4; 10,1 bei wendenden Za
9,900	Halt	9,801	Rudersberg, Weiterfahrt wenn BÜ gesichert	Bf	Zlst	Einschaltung BÜ 9,5 durch ET/ IMU
8,800			Schlechtbach	Hp	Zlst	
7,400			Michelau	Hp	Zlst	
		5,565	Ne 1			
	40					
5,300	Halt	5,214	Miedelsbach-Steinberg, Weiterfahrt wenn BÜ	Bf	Zlmst	Einschaltung BÜ 5,0 durch ET/ IMU
	60					
3,700		3,154	H'bronn Mitte	Hp	Zlst	
3,000		2,787	Haubersbronn	Hst	Zlst	
	80	0,910				
	60		Hammerschlag	Hp	Zlst	
0,600		0,545	Ne 2			
		0,145	Ne 1			
	30					
0,000		-0,086	Schorndorf WEG, Gl. 905 Betriebsführungsgrenze	Hst	Zlmst	WEG/ DB Netz



Richtung

1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschwindigkeit	ab km Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zlmst/ Zlst	Besonderheiten
11,508	20	Infrastrukturgrenze 11,525 BÜ 11,518			ZVWV/ SWB Neigung 23 Promille bis Anst Klaffenbach
	40				
12,752		Ne 1			Hangrutschungsbereich
13,042		Zs 10			
14,344		Anst Klaffenbach			
		14,860 nicht technisch ges. BÜ			Neigung 23 Promille bis Hst Laufenmühle
14,873	20				
15,107		15,107 nicht technisch ges. BÜ			
	40				
16,946	Halt	Hst Laufenmühle	Hst		Weiterfahrt nach Sicherung BÜ, ET 17,4 Neigung 23 Promille bis Hst Breitenfürst
20,332		Hst Breitenfürst	Hst		
22,150	Halt	Hp Tannwald	Hp		Weiterfahrt nach Sicherung BÜ ET 22,2
		22,526			
	30				
22,799		Bf Welzheim	Bf		



Gegenrichtung

1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschwindigkeit	ab km Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zlmst/ Zlst	Besonderheiten
22,799	40	Bf Welzheim	Bf		Abfahrt nach Sicherung BU (ET) BU 22,2u. 22,3
22,150		Hp Tannwald			
20,332		Hst Breitenfürst			
16,946		Hst Laufenmühle			Neigung 23 Promille bis Hst Laufenmühle
					Neigung 23 Promille bis Anst Klaffenbach
15,107	20	15,124 nicht techn. ges. BÜ			
14,873	40	14,873 nicht techn. ges. BÜ			
14,344		Anst Klaffenbach			
13,042		Ne 1			Neigung 23 Promille bis Bf Oberndorf Hangrutschungsbereich
12,752		Zs 10			
11,614		11,551 Esig F			
11,508	20	Infrastrukturgrenze			SWB/ ZVVW



Besondere Vorsicht beim Rangieren

Betriebsstelle	Gefälle		Handbremsen in abgestellten Zügen oder Zugteilen je ... Achsen	Abstoßen und Ablaufen verboten nach Gleis	Bespannte Rangierfahrt		
	in der Betriebsstelle	gegen Strecke Richtung			ohne bediente Bremse: je ... Achsen	je eine bediente Bremse: für je ... weitere Achsen	
	zu § 53 (5)		zu § 44 (19) u. zu § 58 (3)	zu § 56 (1)	zu § 57 (1)		
Schorndorf	1 : 2.600 0,386 ‰	DB 1 : 345 2,899 ‰	30	alle	20	8	•
Haubersbronn	1 : 1.400 0,740 ‰	Schorndorf 1 : 154 6,500 ‰	26	alle	10	6	•
Miedelsbach	1 : 1.500 0,667 ‰	Schorndorf 1 : 1500 0,667 ‰	28	alle	18	10	•
Rudersberg	1 : 1.800 0,556 ‰	Schorndorf 1 : 164 6,098 ‰	24	alle	10	6	•
Rudersberg Nord	1 : 82 12,195 ‰	Schorndorf 1 : 83 12,048 ‰	2	alle	3	3	•
Rudersberg-Oberndorf	1 : 589 1,698 ‰	Schorndorf 1 : 103 9,700 ‰	4	alle	6	5	•
Klaffenbach	1 : ∞ 0,000 ‰	Rudersberg 1 : 40 25,189 ‰	20	alle	8	2	•
Laufenmühle	1 : 500 2,000 ‰	Rudersberg 1 : 40 25,000 ‰	4	alle	6	2	•
Breitenfürst	1 : ∞ 0,000 ‰	Rudersberg 1 : 40 25,000 ‰	20	alle	8	2	•
Welzheim	1 : ∞ 0,000 ‰	--- 0,000 ‰	30	alle	8	2	•



- bleibt frei -



3.4751a.3.0 Infrastruktur

Bf Miedelsbach- Steinberg (TMST)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge- /höhe
1	142 m, durchgehendes Hauptgleis Richtungsgleis TRU – TSO	80 m/ 38 cm
2	111 m/ Hauptgleis Richtungsgleis TSO - TRU	80 m/ 38 cm

3.4751a.3.1 bleibt frei

3.4751a.3.2 Regeln zum Signalbuch [Eisenbahnsignalordnung]

Signale links vom Gleis

Richtung Schorndorf: Bü 2 und Ne 5

3.4751a.3.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78

Vorhandene Randwege sind zu nutzen.

3.4751a.3.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

Zu § 7 (5) Reisendensicherung

Für Reisendenzugang über Gleis 2 hinter dem gewöhnlichen Halteplatz: im Regelfall für Zge in Richtung Rudersberg. Sicherung durch die Übersicht. Warnen Sie als Tf ggf. die Reisenden mit Signal Zp 1.

Zu § 14 Fahrwegprüfung

Der Tf prüft den Fahrweg innerhalb der Bahnhofsgrenzen.

Zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Der Zlr führt einen Vermerk in Spalte 9 des Meldebuches für den Zugleiter. Er setzt ein Merkschild  auf der Magnettafel.



Zu § 15 (1) Weichen, Signalabhängigkeit

Sollen Weichen von Hand gestellt werden, ist der Bahnhof zuvor betrieblich zu sperren.

Weichen:

1 und 2, jeweils Rückfallweichen, jeweils in Grundstellung zur Fahrt nach rechts.

Signalabhängigkeit:

Es besteht Signalabhängigkeit über eine mechanische Mehrfachschlüsselsperre und eine elektrische Schlüsselsperre zu den Deckungssignalen 3A und 3F an den Bahnhofsgrenzen.

Zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 eingelagert im Schrank zur mech. Schlüsselsperre.

Zu § 16 Haupt- und Vorsignale

Bahnhofsgrenzen:

Dksig 3A und 3F, Signal 3F ist durch einen Wiederholer vorsektalisiert. •

Signal 3N2 als Deckungssignal der freien Strecke Ri.

Rudersberg,

Signal 3P1 als Deckungssignal der freien Strecke Ri.
Schorndorf.

Zu § 17 (2) Gleichzeitige Einfahrten

sind erlaubt.

Zu § 17 (3) Halteplätze

Ri. Rudersberg, Gleis 2: am Bahnsteigende;

Ri. Schorndorf, Gleis 1:

für Züge ≤ 25 m an Ne 5+ „25m“,
übrige Züge am Bahnsteigende.

Zu § 17 (9) Zugdurchfahrten

nicht zugelassen.

Zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

Beide Fahrrichtungen jeweils:

Vor Zugabfahrt ET am Bahnsteig/ IMU betätigen, BÜ 1 abwarten.

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Talseite ist Schorndorf

2.4751.A103



Zu § 55 (2) Befahren von Übergängen •

Rangierfahrten sichern den Reisendenzugang zum Mittelbahnsteig.

3.4751a.3.5 bleibt frei

3.4751a.3.6 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen SIG-VB-NE

Zu § 2 (1) Gegenseitige Abhängigkeiten

Rückfallweichen:

**FV-NE
Anl.16**

Wird die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Deckungssignal

durch Befehl 2 oder mündlich | störungsbedingt notwendig
angeordnet

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

➔ (Die Anordnung zur Prüfung wird nicht separat im Befehl 2 übermittelt).



3.4751a.5.0 Infrastruktur

Bf Rudersberg (TRU)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge-/höhe
1	170 m, durchgehendes Hauptgleis	105 m / 55 cm
2	93 m, Umfahrgleis	
2a	23 m, Abstellgleis	
2b	17 m, Werkstattgleis	
3	40 m, Werkstattgleis	

3.4751a.5.1 bleibt frei

3.4751a.5.2 bleibt frei

3.4751a.5.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78

Wegen eingeschränktem Sicherheitsraum links der Bahn bei Gleis 2 zwischen Spitze Weiche 2 und Bahnsteig entlang der ehemaligen Laderampe müssen in diesem Bereich Rangierfahrten mit höchstens 10 km/h und besonderer Vorsicht durchgeführt werden.

3.4751a.5.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

Zu § 7 (5) Reisendensicherung

Gemäß Anweisung zu § 55 (1).

2.4751a

zu § 14 Fahrwegprüfung

Der Zf prüft den Fahrweg innerhalb der Bahnhofsgrenzen.

zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Der Zlr führt einen Vermerk in Spalte 9 des Meldebuches für den Zugleiter. Er setzt ein Merkschild  auf der Magnettafel.



zu § 15 (1) Weichen, Signalabhängigkeit

Sollen Weichen gestellt werden, ist der Bahnhof zuvor betrieblich zu sperren.

Weichen:

Weiche 1 und 2, elektrisch, in Grundstellung zur Fahrt geradeaus;

Weiche 11: EOW, ohne Grundstellung, bei spitzem Befahren Bedienung über WT auf dem Mittelbahnsteig, vgl. Betriebsanweisung in Modul 3.4751a.5.6.

Weiche 12 und 13: handbedient, Grundstellung zur Fahrt geradeaus.

Signalabhängigkeit:

Es besteht Signalabhängigkeit über elektrische Schlüsselsperre zu den Deckungssignalen 5A und 5F an den Bahnhofsgrenzen.

**FV-NE Anl.16
3.4751a.5.6**

zu § 15 (3) Flankenschutz

Die Weichen 2 und 12 sind Flankenschutzweichen und abhängig zur Weiche im durchgehenden Hauptgleis.

Bei nicht vorhandenem Flankenschutz ist dieser durch HV 73 in beiden Weichen durch deren Verschluß zur Fahrt geradeaus herzustellen.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 an W 1 angebracht. Bei Störungen des Streckensicherungssystems im Bf Rudersberg ist die W 1 zur Fahrt geradeaus zu sichern.

Eine Störung liegt vor, wenn der Zugführerschlüssel nicht mehr aus der elektrischen Schlüsselsperre abgezogen werden kann oder die Deckungssignale des Bf Hp 0 zeigen.

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

1. Zugführerschlüssel:

Die Zugführerschlüssel der Strecke Schorndorf – R.-Oberndorf werden in einer mechanischen Schlüsselsperre im Achteckschalthaus (Zugang: Schließung DB 21) am nördlichen Bahnsteigzugang aufbewahrt:

Es sind fünf Zugführerschlüssel zugänglich, der Bahnhofs-

Die fünf Zugführerschlüssel sind verschlossen, der Bahn-



schlüssel Oberndorf „TRUO“ ist
verschlossen.

hofsschlüssel Oberndorf
„TRUO“ befindet sich unter
Verschluß der dortigen Ab-
hängigkeitseinrichtung.

2. Bahnhofsschlüssel Rudersberg:

In elektrischer Schlüsselsperre, welche die Weiche 12 ver-
schließt.

Andere Schlüssel, welche in der Dienstruhe des Zugleiters an
WEG- Fremde EVU oder Betriebsmitarbeiter übergeben werden
müssen, werden zur Übergabe in einem für diese berechtigten
Personen (Berechtigung durch Fplo/ Betra) zugänglichen Brief-
kasten an der Außenseite der Betriebswerkstätte vorübergehend
aufbewahrt. Der Empfang des Schlüssels für den Briefkasten ist
zu bestätigen.

3. Reserveschlüssel

werden beim öBl in Rudersberg unter Siegelverschluß verwahrt.

Zu § 16

Haupt- und Vorsignale

Bahnhofsgrenzen:

Ds 5A und 5F, Signal 5A ist vorseignalisiert (Ks2/ KI).

Signal 5P als Deckungssignal der freien Strecke Ri. Miedels-
bach- Steinenberg.

Zu § 17 (2)

Gleichzeitige Einfahrten

sind nicht erlaubt und technisch ausgeschlossen.

Zu § 17 (3)

Halteplätze

Jeweils Signal Ne 5 am Bahnsteigende.

Zu § 17 (9)

Zugdurfahrten

nicht zugelassen.

Zu § 48 (2)

Sichern von Bahnübergängen

Beide Fahrtrichtungen jeweils:

Vor Zugabfahrt ET am Bahnsteig/ IRE betätigen, BÜ 1 abwar-
ten.

5.0000.5

5.4751a.5



Zu § 53 (5)

Rangieren im Gefälle

Talseite ist Schorndorf

2.4751.A103





Zu § 3 (5) Bedienungsanweisungen mit allgemeinen Regeln

Elektrische Weichen im Hauptgleis

Es gilt Anhang 2.0000.6.A001.

2.0000.6.A001

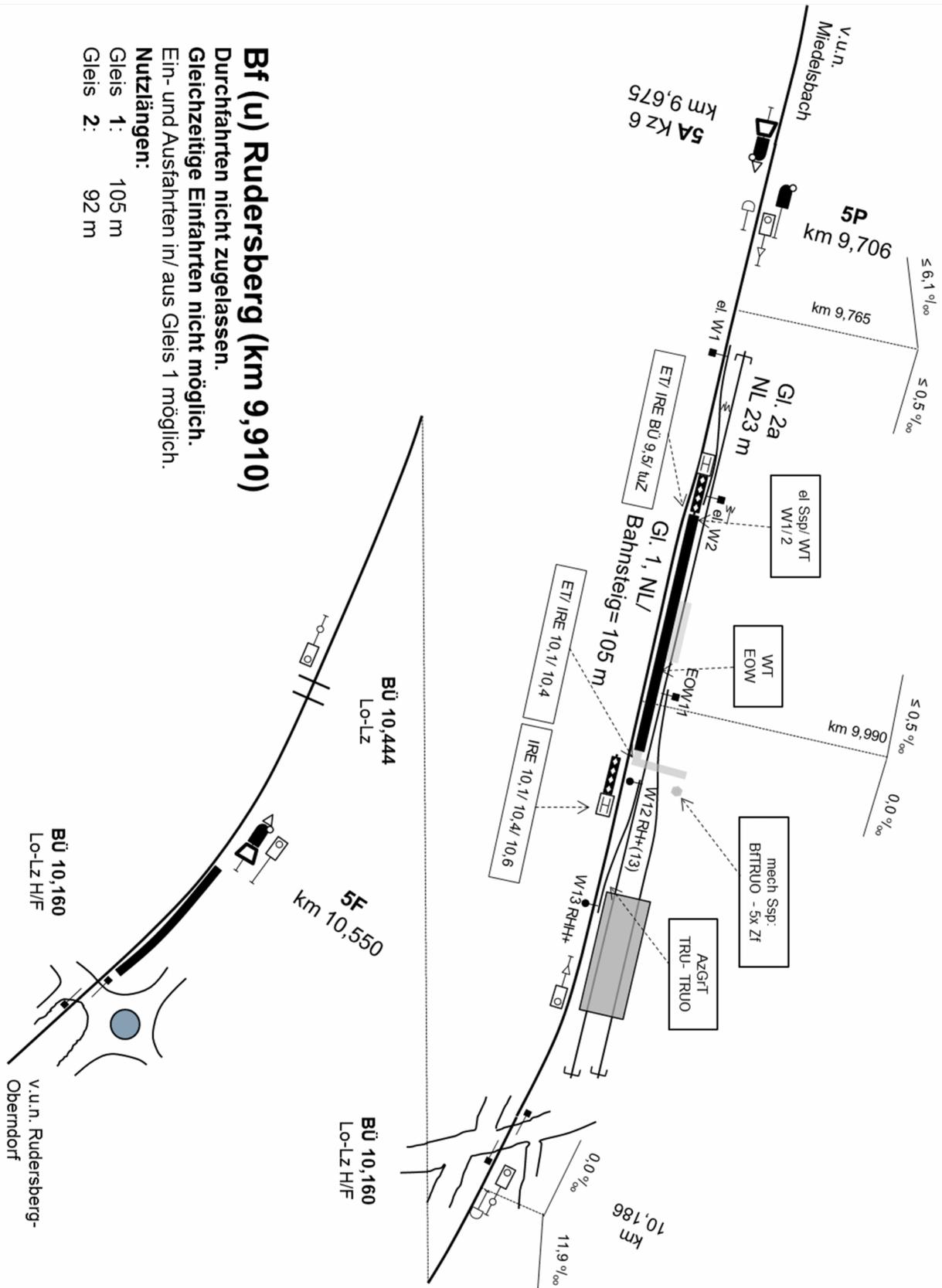
EOW

Es gilt Anhang 2.0000.6.A002

2.0000.6.A002



3.4751a.5.7 Bahnhofspan





3.4751a.6.0 Infrastruktur

Bf Rudersberg- Oberndorf (TRUO)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge- /höhe
1	228 m, durchgehendes Hauptgleis	80 m/ 38 cm
2	Schutzgleis	

Der Bahnhof verfügt über ein durchgehendes Hauptgleis und ein Schutzgleis. Das Schutzgleis dient dem Schutz für Fahrten zur Unzeit aus dem Bereich der SWB.

Bahnhofsgrenzen:

aus Ri. Rudersberg: Ne 1

aus Ri. Welzheim: ESig F

3.4751a.6.1 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung

zu § 14 **Signale und Weichen**

Die Ausfahrt in Richtung Welzheim und die Einfahrt aus Richtung Welzheim wird durch Hauptsignale gesichert.

Zu § 14 (4)

Im Betriebsverfahren nach § 12 (1) FV- NE auf der Gesamtstrecke darf das Einfahr-signal F ständig Hp 1 zeigen.

3.4751a.6.2 bleibt frei

3.4751a.6.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78

Für die Zugbildung befindet sich rechts der Bahn zwischen den Bahnsteigenden ein Dienstweg.



3.4751a.6.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1(5)

Art der Betriebsführung

Hst Schorndorf – Bf Oberndorf:
Zugleitbetrieb

Bf Oberndorf – Bf Welzheim:
Zugmeldebetrieb

Hst Schorndorf – Bf Welzheim: bei nur einem Zug auf der Strecke Betrieb nach § 12 (1)

zu § 2 (4)

Wärter, Befähigung

Die Zugführer und Streckenwärter müssen für die Bedienung von Signalanlagen befähigt sein.

Für Zugfahrten R.- Oberndorf – Welzheim und umgekehrt untersteht der Zf als „Wärter Oberndorf (Ow) dem Fdl Waiblingen.

zu § 6 (1)

Zugmeldebuch

Rudersberg- Oberndorf – Welzheim (Schwäbische Waldbahn):

Der Fdl Waiblingen dokumentiert Zugmeldungen in den Spalten 5 – 7 des Meldebuches für den Zugleiter.

Der Fdl Waiblingen vermerkt im Meldebuch für den Zugleiter „§ 12 (1)“ über die Spalten 5-7 hinweg.

zu § 6 (3)

Fernsprechbuch

Im Bf Oberndorf wird vom Wärter Ow das Fernsprechbuch gemäß Muster 2.0000.V005 geführt. Es ist im Kasten mit der Aufschrift „Ow“ aufzubewahren.

2.0000.V005

zu § 10 (3)

Züge, welche den Bf Oberndorf in Ri. Welzheim verlassen haben, müssen eine Verlassensmeldung abgeben.

Züge, welche in Bf Oberndorf aus Ri. Welzheim eintreffen, müssen dem Zlr/ Fdl eine An- kunftsmeldung abgeben.

zu § 14

Fahrwegprüfung

Der Zf prüft den Fahrweg innerhalb der Bahnhofsgrenzen.



zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Der Zlr führt einen Vermerk in Spalte 9 des Meldebuches für den Zugleiter. Er setzt ein Merkschild  auf der Magnettafel.

zu § 15 (1) Weichen

Weiche 1, handbedient, in Grundstellung zur Fahrt geradeaus verschlossen. Die Weiche ist signalabhängig.

zu § 15 (3) Flankenschutz

Im Rahmen von Arbeiten nach Betra im Bereich der Schwäbischen Waldbahn wird die Weiche 1 in Rechtslage verschlossen, sofern das Streckengleis Oberndorf – Welzheim zum Baugleis erklärt wird.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 für den Bedarfsfall in der BL Rudersberg (Bürozeiten beachten).

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Regelfall:

Der Zugführerschlüssel für den Streckenabschnitt Oberndorf – Welzheim ist in einem Schlüsselwerk (am Bahnsteigende) in Oberndorf verschlossen und kann im Tausch gegen den Zugführerschlüssel der WEG freigeschlossen werden.

Im Schlüsselwerk sind auch die Schlüssel für die W 1 und das Einfahrsignal F verschlossen.

Störungsfall:

Die Reserveschlüssel befinden sich in der BL Rudersberg unter Siegelverschluss und werden vom örtlichen Betriebsleiter / Standortleiter entsprechend ausgehändigt.

zu § 16 Haupt- und Vorsignale

In Ri. Welzheim: ASig N (Lichtsignal);

aus Ri. Welzheim: ESig F (mech.);

Deckungssignal: X 701 (Halt, Kl);

Sperrsignal: Y 701 (Halt, Sh 1).

zu § 17 (2) Gleichzeitige Einfahrten

sind nicht erlaubt.



zu § 17 (3) Halteplätze

Es dürfen Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis erfolgen.
Die Einfahrt ist im Buchfahrplan, der Fahrplananordnung oder im Befehl vorzuschreiben.

In diesem Fall müssen Züge mit

- aus Richtung Rudersberg mit max. 50 m Länge am Orientierungszeichen „2 VT“ sowie
- aus Richtung Welzheim mit max. 25 m Länge in Höhe Ne 5 mit Orientierungszeichen „25m“

halten.

In anderen Fällen muss die Einfahrt durch den Zugleiter disponiert werden und durch ihn dementsprechende Befehle erteilt werden.

zu § 17 (9) Zugdurchfahrten

nicht zugelassen.

Zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

5.0000.5
5.4751a.5

Zu § 52 (2) Rangieren über den eigenen Rangierbezirk hinaus

Rangierfahrten über das Signal Ra 12 der W 1 sind nicht zugelassen.

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

2.4751.A103

Talseite ist Schorndorf



3.4751a.6.5 Regeln zur Vorschrift über die Bedienung von Signalanlagen

zu § 2 (1) Gegenseitige Abhängigkeiten

Die nachstehende Prozessanweisung beschreibt das Verfahren zum Wechsel zwischen Mehrzug- / Einzugbetrieb mit den damit verbundenen Bedienhandlungen an der Sicherungstechnik.

Zeile	Aktion	Wer
1	Schlüsselsperre Bf Rudersberg	
2	Zweck: Schlüsselausgabe für Zf / Streckenwärter / techn. Berechtigte: Im Schlüsselschrank, Bahnsteigende Ri. Oberndorf.	Zf/ Wärter/ technisch Berechtigte
3	Übergabepunkt des Zf-- Schlüssel bei fortlaufendem Einzugbetrieb ist der Dienstbriefkasten am Gebäude der Südseite Werkstatt.	
4	Grundstellung: Ist der Schlüssel "Bf TRU O" verschlossen, sind 5 Zugführerschlüssel entnehmbar.	
5	Entnahme/ Rückgabe wie bisher dokumentiert im Schlüsselausgabebuch. Dieses liegt dort auf.	
6	Die Schlüsselsperre in Bf Rudersberg befindet sich im Achteckschaltheus am nördlichen Reisendenzugang und ist mit DB 21 verschlossen	
7	Schlüsselsperre Bf Oberndorf	
8	Grundstellung: "Mehrzugbetrieb"	
9	Zugfahrt Rudersberg - Welzheim im Mehrzugbetrieb	
10	Schlüsseltausch in Schlüsselsperre Bf Oberndorf	Fdl (Zlr)
11	Fahrwegprüfung gem. SbV	
12	Zugfahrt Welzheim- Rudersberg im Mehrzugbetrieb	
13	Halt vor Esig F	Tf
14	Fahranfrage bei Zlr	
15	Zlr erteilt mündlich die Fahrerlaubnis zur Vorbeifahrt am Esig F	Fdl (Zlr)
16	Fahrerlaubnis durch Zlr bis zur Bst, bis zu der die Voraussetzungen zur Fahrt vorliegen	
17	Im Störfungsfall: Befehl 2	
18	Umstellen auf Einzugbetrieb	
19	Alle Zf- Schlüssel in Schlüsselsperre Bf RUDERSBERG verschließen, Schlüssel "Bf TRU O" nach Oberndorf mitnehmen.	Wärter = Zf einer Zugfahrt im Abschnitt Schorndorf – Oberndorf oder Streckenwärter oder techn. Ber.
20	Mit Schlüssel "Bf TRU O" in Mehrfachschlüsselsperre Oberndorf Schlüssel für Esig F und Zf- Schlüssel ZVW freischließen.	
21	Esig F auf Fahrt stellen, Schlüssel zum Stw (Beton-schaltheus): DB 21	



Zeile	Aktion	Wer
22	Zugfahrt Rudersberg - Welzheim im Einzugbetrieb	
23	Schlüsseltausch in Schlüsselsperre Bf Oberndorf	Wärter
24	Fahrtwegprüfung mit Augenschein	
25	Zugfahrt Welzheim- Rudersberg im Einzugbetrieb	
26	Esig F zeigt im Regelfall Fahrt.	
27	Störungsfall: Ruf Zugleiterbereitschaft	Fdl
28	Schlüsseltausch in Schlüsselsperre Bf Oberndorf	
29	Umstellen auf Mehrzugbetrieb	
30	Esig F auf Halt stellen	Wärter = Zf eines Zuges von Welzheim bzw. Zf nach Fplo- Anweisung; Streckenwärter oder techn. Berechtigter
31	Mit Zf- Schlüssel ZVVW und Signalschlüssel f1 in Mehrfachschlüsselsperre Schlüssel "Bf" freischließen	
32	Schlüssel "Bf TRU O" nach Rudersberg verbringen	
33	Mit Schlüssel "Bf TRU O" in Schlüsselsperre Rudersberg sind nun 5 Zf- Schlüssel freischließbar	

zu § 3 (5)

Hauptsignale

Signal N (Lichthauptsignal, Begriffe Hp 0 und Hp 1)

Grundsatz:

Der Zugführer arbeitet immer nur als Wärter im Auftrag des Fahrdienstleiters.

Die Weiterfahrt in Richtung Welzheim erfolgt auf Hauptsignal.
 Die Zustimmung zur Fahrt erteilt

der Fahrdienstleiter Waiblingen und er beauftragt den Zugführer nach Vorliegen der Voraussetzungen zur Fahrt die Signalanforderungstaste zur betätigen.

der Triebfahrzeug-/Zugführer, wenn er im Besitz des Nachweises über das Räumen der Strecke ist

UND

die Strecke Rudersberg-Oberndorf – Welzheim im Fernsprechbuch frei gemeldet ist.

Er betätigt nach Vorliegen der Voraussetzungen zur Fahrt die Signalanforderungstaste.

Bei einer Signalstörung muss Befehl 2

durch den Fahrdienstleiter

durch die Zug-/ Fahrdienstleiterbereitschaft



nach erfolgter Fahrwegprüfung erteilt werden.

Muss das Signal N aus betrieblichen Gründen zurückgenommen werden, betätigt der Zf

nach Zustimmung bzw. Beauftragung durch den Fdl

die Signalmrücknahmetaste. Signalanforderungs- und Rücknahmetaste müssen jeweils mindestens 1 Sekunde lang durch Halten des Zugführerschlüssels am Anschlag des Schüsselschalters bedient werden.

Nach Anforderung der Fahrtstellung des Signals bleibt dieses 10 Minuten in Stellung Hp 1. Danach schaltet ein Zeitrelais auf Hp 0.

Signal F (Formsignal, mechanisch)

Das Signal F kann im Einzugbetrieb auf der Gesamtstrecke auf Fahrt (Hp1) gestellt werden. Der Schlüssel hierzu befindet sich in der Schlüsselsperre des Bf Oberndorf.

Ungeachtet der Stellung des Signals F ist die Stellung des niedrigen Deckungssignals Y701 des Bf Oberndorfs zu beachten.

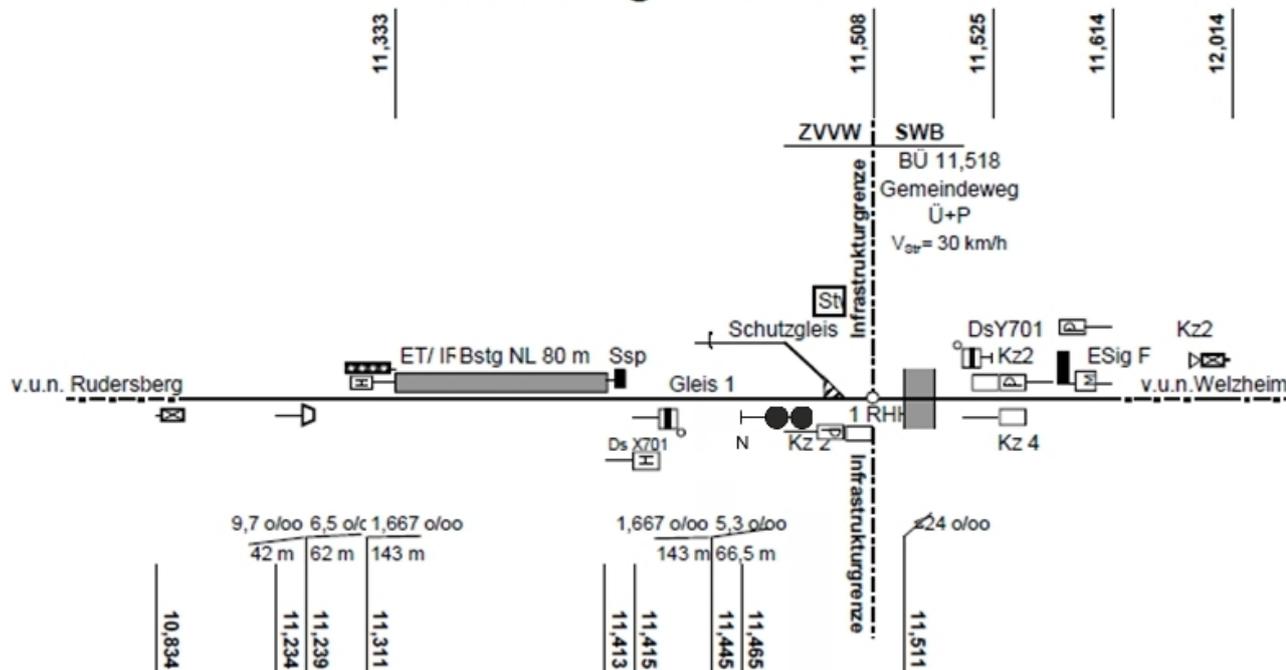
-
-
-

Bei gestörtem Signal stimmen Sie als Zugführer der Vorbeifahrt mündlich zu, sofern Sie im Besitze des Nachweises der Räumung sind.

3.4751a.6.6 bleibt frei



3.4751a.6.7 Bahnhofsplan





3.4751b.10.1 Infrastruktur

Bf Welzheim (TWZ)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge- /höhe
1	125 m, Hauptgleis, Umfahrgleis	125 m/ 38 cm
2	179 m, durchgehendes Hauptgleis	125 m/ 38 cm
11	55 m, Abstellgleis	

Bahnhofsgrenzen:

aus Ri. Rudersberg: Ne 1

3.4751b.10.2 Regeln zum Signalbuch [zur Eisenbahn- Signalordnung]

zu 301.0002 Signale links vom Gleis

Abschn. 2 (3)

In Richtung Welzheim: Ne 5, Gleis 2.

In Richtung Schorndorf: Bü 2 + Lf 7, Gleis 2.

3.4751b.10.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78

Es sind keine Dienstwege vorhanden.

3.4751b.10.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1(2) Art der Betriebsführung

Bf Oberndorf – Bf Welzheim:
Zugmeldebetrieb

Hst Schorndorf – Bf Welzheim:
bei nur einem Zug auf der
Strecke Betrieb nach § 12 (1)

zu § 6 (1) Zugmeldebuch

Strecke Rudersberg- Oberndorf – Welzheim:

Der Fahrdienstleiter Waiblingen dokumentiert Zugmeldungen in den Spalten 5 – 7 des Meldebuches für den Zugsleiter.

Bei eingeschalteter Zugmeldestelle Welzheim dokumentiert der Fdl Welzheim die Zugfolge im Zugmeldebuch. Es ist im Kasten mit der Aufschrift „Wf“ aufzubewahren.

2.4751b.4



zu § 6 (3) Fernsprechbuch

Im Bf Welzheim wird vom Fdl das Fernsprechbuch gemäß Muster 2.0000.V005 geführt. Es ist im Kasten mit der Aufschrift „Wf“ aufzubewahren. **2.0000.V005**

zu § 7 (5) Sichern der Reisenden

Die Reisendenzugänge sind durch verschließbare Ketten gesichert. Die Zugänge werden durch den Zugführer nach Ankunft eines Zuges geöffnet und vor Abfahrt verschlossen.

Ist der Bahnhof durch einen Fahrdienstleiter besetzt, nimmt dieser die Aufgabe wahr. Der Schlüssel zur Kette wird am Zugführerschlüsselring im Bf Rudersberg-Oberndorf aufbewahrt. Näheres kann eine betriebliche Anordnung regeln.

zu § 10 (3) Züge werden vom Fdl Welzheim abgemeldet.

zu § 12 (2) Zeitweises Ausschalten

Der Bahnhof Welzheim ist als Zugmeldestelle in der Regel ausgeschaltet.

Ein Fahrdienstleiter wird auf besondere Anordnung eingesetzt.

zu § 14 Fahrwegprüfung

Der Fdl prüft den Fahrweg innerhalb der Bahnhofsgrenze und dem Streckenende. Ist der Bahnhof nicht von einem Fdl besetzt, obliegt dieses dem Triebfahrzeugführer / Zugführer.

zu § 15 (1) Weichen:

Weichen 41, 42, 43, 51, 52: Grundstellung geradeaus.

Die Weichen 41(+), 42(-) und 43 (+) sind schlüsselabhängig zum Zugführerschlüssel. Alle übrigen Weichen sind schlüsselabhängig von den zuerst für den Fahrweg einzustellenden Weichen 41 und 43.

Für Umsetzfahrten ist zunächst die Weichenverbindung W 41-W 42 aufzuschließen und die Weichen in Rechtslage zu bringen, anschließend ist die Weiche 51 (folgeabhängig zu W 42) und dann W 52 umzulegen.

Für Ein- und Ausfahrten in/ aus Gleis 1 sind die Weichen 41 und 42 jeweils in die Lage zur Fahrt nach Rechts zu stellen. Mit dem Schlüssel aus W 42 (-) kann, da der Zf- Schlüssel in W 41 (+) verschlossen ist, über eine mechanische Schlüsselsperre im Kasten Wf in Höhe W 42 ein anderer Zf- Schlüssel freigeschlossen werden.



zu § 15 (3) Flankenschutz

Ist durch die Gleissperre XLI sowie die Weichen 42 und 51 gegeben.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 für den Bedarfsfall in der BL Rudersberg (nur Bürozeiten).

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Regelfall:

In einer Anhängigkeit zwischen Zf-Schlüssel und W 41 / W 43 kann wahlweise die Einfahrt in Gleis 2 oder 1 unter Verschluss des Zugführerschlüssels gebracht werden.

Störungsfall:

Die Reserveschlüssel befinden sich in der BL Rudersberg unter Siegelverschluss und werden vom örtlichen Betriebsleiter / Standortleiter entsprechend ausgehändigt.

zu § 17 (3) Halteplätze

Zugeinfahrten: Einfahrt in ein Stumpfgleis gem. § 45 FV- NE.

Halteplatz: Bahnsteigende.

zu § 17 (8) Abfahrauftrag

Ist der Bf Welzheim durch einen Fdl besetzt, erteilt dieser mit dem Abfahrauftrag (Signal Zp 9) die Zustimmung zur Fahrt.

Zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

**5.0000.5
5.4751b.5**

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

2.4751.A103

Talseite ist Streckenende.

Zu § 55 (1) Befahren von Übergängen

Soll im Bahnsteigbereich rangiert werden, ist der Bahnsteig zuvor von Reisenden zu räumen und die Bahnsteigzugänge abzusperren.

Zu § 59 (3) Gefährdende Rangierbewegungen

Das Rangieren auf dem Hauptgleis ist spätestens 30 Minuten vor dem Abfahrtszeitpunkt einer folgenden Zugfahrt in Rudersberg- Oberndorf bzw. Welzheim einzustellen.

Der Fdl Welzheim darf Züge erst nach Einstellung der Rangierarbeiten und Freisein des Einfahrgleises annehmen.



Bremstafeln Strecke 4751

**Auszug Bremstafel für 400 m nach Anlage 22 der FV-NE zu § 41 (1)
für Reisezüge und Güterzüge bis 350 m auf der Wieslauffalbahn**
Richtung Schorndorf - Oberndorf

	Maßgebendes Gefälle im Verhältnis in ‰		Brem- stellungen	Bremshundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu						
				20	30	40	50	60	70	80
				Kilometer in der Stunde						
Schorndorf - Haubersbronn	7 ‰	1 : 151	P G	10 12	10 12	15 24	28 43	46 73	67 -	93 -
Haubersbronn - Miedelsbach	10 ‰	1 : 119	P G	13 16	13 16	15 24	28 43	46 73	- -	- -
Miedelsbach - Rudersberg	8 ‰	1 : 135	P G	11 13	11 13	15 24	28 43	46 73	- -	- -
Rudersberg - Rudersberg Nord	15 ‰	1 : 82	P G	18 21	18 21	18 24	28 43	46 73	- -	- -
Rudersberg Nord Oberndorf	12 ‰	1 : 83	P G	15 18	15 18	15 24	28 43	- -	- -	- -

Richtung Oberndorf - Schorndorf

	Maßgebendes Gefälle im Verhältnis in ‰		Brem- stellungen	Bremshundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu						
				20	30	40	50	60	70	80
				Kilometer in der Stunde						
Oberndorf Rudersberg -Nord	12 ‰	1 : 83	P G	15 18	21 27	30 44	44 69	64 -	- -	- -
Rudersberg Nord - Rudersberg	15 ‰	1 : 82	P G	18 21	24 31	34 49	49 76	69 -	- -	- -
Rudersberg - Miedelsbach	8 ‰	1 : 135	P G	11 13	16 22	25 36	38 59	58 90	- -	- -
Miedelsbach - Haubersbronn	10 ‰	1 : 119	P G	13 16	19 25	28 40	41 64	61 96	- -	- -
Haubersbronn - Schorndorf	7 ‰	1 : 151	P G	10 12	15 21	24 35	37 57	56 88	79 -	109 -



Bremstafeln Strecke 4751

**Auszug Bremstafel für 400 m nach Anlage 22 der FV-NE zu § 41 (1)
für Reisezüge und Güterzüge bis 350 m auf der Schwäbischen Waldbahn**

Richtung Oberndorf - Welzheim

	Maßgebendes Gefälle		Brems- stellungen	Brems- hundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu			
	in ‰	im Verhältnis		20	30	40	
Oberndorf - Welzheim	25 ‰	1 : 40	P	46	46	46	
			G	47	47	47	

Richtung Welzheim - Oberndorf

Welzheim - Oberndorf	25 ‰	1 : 40	P	46	55	69	
			G	47	62	95	



5.4751a.4 Nichttechnisch gesicherte BÜ - Wieslauffalbahn

Lfd. Nr.	Bahnhof/ freie Strecke	Bahn-km	Wegeart	Sicherung durch
1	freie Strecke	3+529	Fußweg	Ü + U
2	freie Strecke	3+693	Fußweg	Ü + U
3	freie Strecke	4+365	Fußweg	Ü + U
4	Bahnhof	5+270	Fußweg	Ü + U
5	freie Strecke	6+364	Fußweg	Ü + U
6	freie Strecke	9+442	Fußweg	Ü + U

5.4751b.4 Nichttechnisch gesicherte BÜ – Schwäbische Waldbahn

Lfd. Nr.	Bahnhof/ freie Strecke	Bahn-km	Wegeart	Sicherung durch
1	Bahnhof	11+518	Gemeindeweg	Ü + P + Lf
2	freie Strecke	12+219	Feldweg	Ü + P
3	freie Strecke	12+668	Feldweg	Ü + P
4	freie Strecke	13+520	Feldweg	Ü + P
5	freie Strecke	13+759	Privatweg	Ü
6	freie Strecke	14+873	Gemeindeweg	Ü + P + Lf
7	freie Strecke	15+107	Gemeindestraße	Ü + P + Lf
8	freie Strecke	16+522	Gemeindeweg	Ü + P
9	freie Strecke	16+663	Fußweg	Ü + P
10	freie Strecke	18+431	Feldweg	Ü + P
11	freie Strecke	18+926	Fußweg	Ü + P
12	freie Strecke	19+195	Feldweg	Ü + P
13	freie Strecke	19+558	Feldweg	Ü + P
14	freie Strecke	20+770	Feldweg	Ü + P
15	freie Strecke	21+208	Feldweg	Ü + P
16	freie Strecke	21+475	Feldweg	Ü + P
17	freie Strecke	22+009	Fußweg	Ü + U

- Ü Übersicht
 Ü + P Übersicht in Verbindung mit BÜ4
 Ü + U Übersicht + Umlaufsperrung
 Lf Ständige Langsamfahrstelle



- bleibt frei -



5.4751.5 Besonderheiten zu den BÜ- Sicherungsanlagen

Die Ausstattung der BÜSA für betriebliche Handlungen ist in der nachstehenden Liste dargestellt. Grau geschummert sind die Anlagen in unmittelbarer Nähe der BÜSA.

Lesen Sie die Liste für die Richtung von oben nach unten, für die Gegenrichtung von unten nach oben.

BÜSA, die schaltungstechnisch eine Kette bilden, sind nicht durch einen waagerechten Strich voneinander getrennt.

BÜSA ohne Grundsteller sind bei der km- Angabe unterstrichen.

Bei vorhandener zusätzlicher Einschaltung durch IMU oder IRE ist dies in der Spalte ET angegeben.

BÜSA mit Automatik- Hilfeeinschaltung sind in den Spalten HET durch ein „A“ gekennzeichnet.

Unwirksamkeitstasten, welche von Zugfahrten planmäßig bedient werden und über eine DB 21- Schließung verfügen, sind in der Spalte UT mit einem „R“ gekennzeichnet.

Weitere Angaben, z.B. zur Örtlichkeit, sind mit Fußnoten („1“) gekennzeichnet.

Haltepunktleuchte (HPL)

Bei einigen BÜ liegt in der Einschaltstrecke ein Halteplatz. Der planmäßige Halt in der Einschaltstrecke ist zulässig. Bei Überschreiten einer bestimmten Zeit leuchtet eine gelbe Haltepunktleuchte auf. Prüfen Sie als Zugführer nun, ob Ihr Zug abfahrbereit ist.

1. Wenn nicht abfahrbereit: Bedienen Sie die Ausschalttaste. Schalten Sie die BÜ- Sicherungsanlage wieder ein, wenn die Abfahrt unmittelbar bevorsteht.
2. Abfahrbereit: Fahren Sie sofort bei Vorliegen der Voraussetzungen ab.



5.4751a.5 Besonderheiten zu den BÜ- Sicherungsanlagen der Wieslaufalbahn

Richtung								BÜSA km	Gegenrichtung							
UT	BÜ 2	ET	ET/ AT	HPL	Üsw 1	RS	HET		HET	RS	Üsw 2	HPL	ET/ AT	ET	BÜ 2	UT
	x	+IMU	x	x	x		x	<u>0,674</u>	x						x	x
x	1)		x	x	x			3,125							x	
	x				x			3,407								
	x		x	x	x			<u>3,975</u>							x	
x	x							5,076						+IMU	x	
		+IMU					x	5,726	x						x	
x	x							7,373					x		x	x
x	x							8,337			x				x	
	x				x	x		8,675		x	x	x	x		x	
	x		x	x	x	x	x	8,941	x	x	x				x	x
x	x						x	9,575	x					+IMU	x	
	2)						x	10,160	x		x					
		+IMU			x		x	10,444	x					+IMU	x	x
		+IRE 3)	x				A	10,660	A					+IRE		

Fußnoten:

- 1) Üsw1 für BÜSA 3,1 und Üs für BÜSA 3,4 gemeinsam
- 2) Bü 2 am Bahnsteig, Üs für BÜSA 10,1 und 10,4 gemeinsam
- 3) Üs 1: PZB 2000 Hz

5.4751b.5 Besonderheiten zu den BÜ- Sicherungsanlagen der Schwäbischen Waldbahn

Richtung								BÜSA km	Gegenrichtung							
UT	BÜ2	ET	ET/ AT	HPL	Üsw 1	RS	HET		HET	RS	Üsw 2	HPL	ET/ AT	ET	BÜ2	UT
	x						A	14,212	A		x	x	x		x	
	x						A	15,582	A						x	
	x	x					A	17,418	A						x	
	x						A	20,247	A		x	x	x		x	
		x	x	x	4)		A	22,221	A		x					
					x		A	22,378	A		x	x		x	X 5)	

Fußnoten:

- 4) Üsw 1: PZB 2000 Hz
- 5) Üs 2: PZB 2000 Hz



7.0000.02.2 Lichtraumprofil eingeschränkt

Hochwasser

Insbesondere an der Remsbrücke in km 1,737 kann es zu Hochwasseralarmmeldungen kommen.

Das Lagezentrum für den Rems-Murr-Kreis gibt, bei Erreichen des Wasserstandes von

260 cm

eine Hochwasserwarnmeldung heraus.

bei Erreichen eines Wasserstandes von

455 cm

Ist der Bahnbetrieb einzustellen, d.h. Wasserstand unterkante Wie-derlager der Brücke.



- bleibt frei -

7.4751.48 Störungen an Streckeneinrichtungen

1 Hilfshandlungen/ Fehler/ Störungen

Im Mehrzugbetrieb müssen Sie als Zugleiter jede durch Sie oder das Zugpersonal getätigte Grundstellung im Arbeitsbuch, Teil C dokumentieren.

Vor der Durchführung einer **Hilfshandlung** (Rückstellung) verfahren Sie als Zugleiter wie folgt:

1. Fragen Sie den Standort aller Züge und Fahrzeuge ab. Die Auswertung des Visualisierungsmonitors der Streckensicherung ersetzt die Abfrage NICHT!
2. Wenn Sie sich davon überzeugt haben, dass die Achszählbereiche der technischen Einrichtung frei von Fahrzeugen sind, nehmen Sie die Hilfshandlung gemäß des unter „Besondere Bestimmungen“ beschriebenen Prozesses vor bzw. nehmen Sie die Grundstellung des betroffenen Achszählabschnitts über den Visualisierungsmonitor vor.
3. Tragen Sie Datum und Uhrzeit der Hilfshandlung im Arbeitsbuch, Teil C ein.

Tragen Sie bei Dienstantritt die Zeiten der Hilfshandlungen bzw.

Unregelmäßigkeiten in Teil C nach, welche während des Einzugbetriebes erzeugt wurden.

Befragen Sie ggf. das Zugpersonal nach der Ursache der Hilfshandlung.

2 Weichenstörung

Das Befahren gestörter Rückfallweichen ist in FV- NE Anlage 16 beschrieben. Können Weichen nicht in Grundstellung gebracht werden und sollen Zugfahrten stattfinden, verständigen Sie

den Zugleiter.

Fordern Sie als Zugleiter

den Signaldienst zur Störungsbeseitigung an.

die Zugleiterbereitschaft.

Fordern Sie als Zugleiterbereitschaft

3 Achszählfehler/ -störungen

Bei Achszählfehlern muß eine Probefahrt („Bügefahrt“), zu der jede planmäßige Zugfahrt erklärt werden kann, verkehren, um wieder eine ausgeglichene Achszählbilanz zu erlangen. Es müssen hierzu jedoch alle fahrdienstlich notwendigen Zuglaufmeldungen gegeben werden.

Bei Achszählstörungen muß der betreffende Achszählkreis in Grundstellung gebracht werden. Hierzu muß dieser frei von Fahrzeugen sein.

Sobald dieser geräumt ist,

veranlassen Sie als Zugführer oder Mitarbeiter im Betriebsdienst die Sperrung des betreffenden Gleisabschnittes bzw. Bahnhofs durch den Zugleiter.

Betätigen Sie in der betreffenden Betriebsstelle die Achszählgrundstellungstaste.

betätigen Sie als Zugführer des einzigen Zuges auf der Strecke die Achszählgrundstellungstaste.

Bei sichergestellter Verständigung zwischen Zugleitbereitschaft und Zugführer und Vermeidung von Fahrten im grundzustellenden Bereich darf die Achszählgrundstellung auch durch die Zugleiterbereitschaft erfolgen.

Das Ergebnis der Achszählgrundstellung teilen Sie als Zugleiter dem Zugführer/ Mitarbeiter im Betriebsdienst mit.

Nach erfolgreicher Achszählgrundstellung gehen Sie zum Regelbetrieb über.

War die Achszählgrundstellung nicht erfolgreich, verständigen Sie den Signaldienst.

War die Achszählgrundstellung nicht erfolgreich, verständigen Sie die Zugleiterbereitschaft.

Verständigen Sie als Zugleiterbereitschaft den Signaldienst.

Ist ein Zugfolgeabschnitt technisch vom Sicherungssystem gesperrt, es befinden sich jedoch keine Fahrzeuge im Gleis, der Fahrweg ist in Grundstellung verschlossen und kann dennoch nicht vom Sicherungssystem freigegeben werden,

dürfen Sie als Zugführer

im Mehrzugbetrieb auf Anweisung des
Zugleiters

im Einzugbetrieb nach Vorliegen der
sonstigen Voraussetzungen zur
Fahrwegprüfung

die Achszählgrundstellungstaste betätigen.

Die Achszählgrundstellungstaste befindet sich in der Regel

- bei Deckungssignalen einer Betriebsstelle in Höhe des Deckungssignals,
- bei Deckungssignalen für die freie Strecke in Höhe des Signals Ne 5.

Für die Gleisfreimeldeanlagen des

- Bf Rudersberg,
- für die freie Strecke Rudersberg – Rudersberg- Oberndorf sowie
- für den Bahnhof Oberndorf befinden sich die Achszählgrundstellungstasten am Deckungssignal 5A sowie an der südlichen Stirnseite der Werkstatthalle.

4 Signalstörung

Zeigt ein Deckungssignal eines Bf das Signalbild Hp0 oder ist dieses erloschen, so darf die Weiterfahrt nur

nach Zustimmung des Zugleiters mit
Befehl 2 erfolgen.

Ist der Zugleiter nicht erreichbar, darf die
Fahrt im Sinne der FV- NE § 17 (11) nur
bis in den Bahnhof hinein vorsichtig und
auf Sicht erfolgen, sofern vor der
Verständigungsstörung eine
Fahrerlaubnis vorlag.

Verständigen Sie als Zugleiter den
Signaldienst.

nach Prüfung

des Nachweises über den
fahrdienstlichen Zustand der Strecke und
der Vollständigkeit des Zuges durch den
Zugführer erfolgen.

Verständigen Sie als Zugführer die
Zugleiterbereitschaft.

Fordern Sie als Zugleiterbereitschaft den
Signaldienst an.

5 Zwangsbremungen

Im Falle einer Zwangsbremung verständigen Sie als Zugführer SOFORT den Zugleiter.

Prüfen Sie als Zugleiter, ob der vom Magnet gedeckte Gleisabschnitt frei oder für eine andere Zugfahrt/ Rangierfahrt im Meldebuch belegt ist. Im Falle einer Belegung lösen Sie den NOTRUF aus mit Aufforderung zum unverzüglichen Zwangshalt.

Erfolgte die Fahrt des zwangsgebremsten Zuges durch eine unzulässiger Vorbeifahrt am Signal Hp0/ Ne1/ Ne 5 oder am durch „PZB“ gekennzeichneten Magneten UND sind die fahrdienstlichen Voraussetzungen zur Weiterfahrt gegeben, stimmen sie als Zugleiter der Fahrt durch Befehl 2 bzw. mit Befehl 12.4 für nachfolgende Züge zu.

Erfolgte die Zwangsbremung in Folge einer technischen Störung UND liegen betrieblich die Voraussetzungen zur Weiterfahrt vor, stimmen Sie als Zugleiter der Fahrt mündlich zu.

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

Wenn NEIN: Notruf und Nothalt auslösen.

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

Wenn JA: Notruf und Nothalt auslösen.

3. Prüfen Sie, ob weitere Fahrzeuge auf der Strecke arbeiten.

Wenn JA: Notruf und Nothalt auslösen.

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

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



Wieslauffalbahn / Schwäbische Waldbahn

Für die Abwicklung von Unfällen und Störungen sowie bei (ggf. geplantem) längeren Ausfalls der BÜ- Sicherungsanlagen gelten folgende Angaben:

BÜSA km	querende Straße	Gemeinde/ Stadt	Im Störfungsfall oder bei Ausfall zu sichern mit:
0,674	Hammerschlag	Schorndorf	1 BÜP + 1 HiP
3,125	Wieslauffalstraße		1 BÜP + 1 HiP
3,407	Bruckgasse		1 BÜP
3,975	An der Wieslauf		1 BÜP + 1 HiP
5,076	Mühlstraße		1 BÜP
5,726	Buhlbronner Str.		1 BÜP
7,373	K 1876	Rudersberg	1 BÜP + 1 HiP
8,337	Rauwiesen		1 BÜP
8,675	Auweg		1 BÜP
8,941	Lindentaler Str.		1 BÜP + 1 HiP
9,575	L 1148		1 BÜP + 1 HiP
10,160	L 1148		1 BÜP + 1 HiP
10,444	Mühlbachweg		1 BÜP
10,660	Siemensstraße		1 BÜP + 1 HiP
14,212	L 1119 (Klaffenbach)		1 BÜP
15,582	L 1080 (Steinbach)	Welzheim	1 BÜP + 1 HiP
17,418	L 1080 (Laufenmühle)		1 BÜP + 1 HiP
20,247	L 1150 (Breitenfürst)		1 BÜP + 1 HiP
22,221	L 1150 (Schorndorfer Str.)		1 BÜP + 1 HiP
22,378	Silcherstraße		1 BÜP + 1 HiP



Bleibt frei



UNFALLMELEDETAFEL I



Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Anlage 1 (zu 5.6.1)

Strecke / Netz: 4751 Wieslauffalbahn Betriebsstelle: Zentrale Zugleitung in
Schwäbische Waldbahn Waiblingen

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

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

Funk Kanal: 900 Telefon: 07151/303 80 61
 Mobilfunk: _____

.... Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen

... Was ist geschehen?

Ort: Strecke von ... nach ; Bahn-km

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

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

.... Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten

... Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

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

Stand: 10.04.2013
 Datum



- bleibt frei -



Bergen und Retten

Bereich Zwischen Bahn- km 11,5 und Bahn- km 20,2 führt die Strecke im Hanganschnitt durch Gelände ohne Bahnseitenwege sowie großteils ohne Randwege innerhalb des Lichtraumprofils. Für diesen Bereich gelten besondere Regelungen für das Betreten der Bahnanlagen im Rettungs- und Bergungs- und Evakuierungsfalle.

Anwender der Regelungen

- Mitarbeiter und Dienstleister der Schwäbischen Waldbahn (EIU).
- Mitarbeiter der EVU,
- Rettungsdienste.

Notwendigkeit des Betretens der Bahnanlage Das unvorhergesehene Betreten der Bahnanlage erfolgt für Rettungs-, Bergungs- und Evakuierungszwecke.

Ausstieg auf freier Strecke Der Zugführer entscheidet sich für eine sofortige Evakuierung nur dann, wenn Gefahr im Verzuge ist, sonst nur nachdem er sich mit dem Unfallmanager der WEG ins Benehmen gesetzt hat.

Das Zugpersonal erlaubt für die Evakuierung den Reisenden im Zug den Ausstieg nur an den Türen, welche durch den Zugführer zuvor bestimmt wurden. Die Information der Reisenden hierüber ist durch das EVU sicherzustellen.

Der Zugführer bestimmt, wo Hilfe beim Ausstieg zu leisten ist.

Der Zugführer bestimmt, in welcher Richtung die Strecke zur Evakuierung zu verlassen ist. Die Strecke ist spätestens am nächsten Bahnübergang zu verlassen, wo ein kraftfahrzeugfähiger Weg die Bahn kreuzt. Dort weist der Zugführer den Sammelpunkt für die betroffenen Reisenden an.

Besondere Vorsicht beim Betreten Folgende Abschnitte können nicht seitlich des Gleises betreten werden:

Bahn- km	Beschreibung
12,180	Eisenbahnbrücke ohne Geländer

Alle Dammabschnitte:

Betreten der Dammabschnitte mit Vorsicht, um ein Abstürzen zu vermeiden.

Alle Bereiche im Hanganschnitt:

Betreten des bergseitigen Abschnitts empfohlen, um ein Abstürzen aus größerer Höhe zu vermeiden.



Bergung und Rettung

Der für die Rettung bzw. Bergung zuständige Verantwortungsträger setzt sich mit dem Alarmierenden ins Benehmen, von wo aus die Bergung/ Rettung erfolgen soll.

Die Bergung/ Rettung darf nur erfolgen, wenn durch das Zugpersonal sichergestellt wird, dass, sofern das Streckengleis für die Bergung genutzt wird, sich dort keine Eisenbahnfahrzeuge mehr bewegen.

Nach Alarmierung sorgt die Zugleiterbereitschaft für die betriebliche Sperrung der Strecke. Sie informiert hierüber den Leiter an der Unfallstelle.

Sind mehrere nicht gehfähige Reisende zu bergen/ zu retten und gestaltet sich die Rettung zum nächsten kraftfahrzeugfähigen Bahnübergang als zu langwierig, darf, nachdem sich Zugführer und der für die Rettung verantwortliche ins Benehmen gesetzt haben, bei Zügen mit zwei Lokomotiven ein Zugteil mit zweifelsfrei nicht havarierten und entgleisten Fahrzeugen als Sperrfahrt AUF SICHT zu einem mit dem Rettungsdienst festgelegten Ort fahren, um die betreffenden Personen zu retten und weitere zu evakuieren.

Einsatz von Nebenfahrzeugen durch Rettungskräfte

Gleisfahrbare Nebenfahrzeuge dürfen durch Rettungskräfte dann eingesetzt werden, wenn

- die Sperrung der Strecke dem für die Bergung/ Rettung Verantwortlichen durch den Leiter an der Unfallstelle gemeldet wurde,
- der Eingleisort und der Abschnitt, in dem sich das Nebenfahrzeug bewegen soll, festgelegt wurde,
- das Fahrzeug über eine Handbremse mit ausreichender Bremskraft für dessen Beladung verfügt oder mit einem arbeitenden Nebenfahrzeug gekuppelt ist.

Fahrgast- information

Sofern in Zügen nicht eine Fahrgastinformation über Lautsprecher möglich ist, sind die hier getätigten Ausführungen zu

- Bereich,
- Notwendigkeit des Betretens der Bahnanlage,
- Ausstieg auf freier Strecke,
- Besondere Vorsicht beim Betreten

durch Aushängen in jedem Eisenbahnfahrzeug, welches der Personenbeförderung dient, zu veröffentlichen.



Restriktionen aus BÜ- Anschaltungen und LST

Möglichkeiten und Restriktionen für Fahrten im Bezug zum freizügigen Planen und Handeln gemäß Definitionen der EBO § 4 (2, 7, 8, 9)

Auf den folgenden Seiten werden zu Betriebsstellen, in welchen Züge nicht freizügig beginnen, enden, wenden, überholen und ausweichen können, die Betriebsfälle dargestellt, welche möglich sind.

Die Möglichkeiten ergeben sich aus den vorhandenen Bedieneinrichtungen und Beschaltungen der sicherungstechnischen Anlagen.

In den nachfolgenden Übersichten sind die Betriebsstellen mit den zugehörigen Bedieneinrichtungen von BÜSA und Sicherungstechnik auf grauem Hintergrund dargestellt, die unmittelbar betroffenen Bahnübergangssicherungsanlagen oder LST-Anlagen, zu denen die Schalteinrichtungen gehören, sind bezogen zu Richtung und Gegenrichtung dargestellt.

Für den Fall, dass durch das Zugpersonal Bedienhandlungen notwendig werden, sind diese in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt.

Weisen Sie im geplanten Regelfall das Zugpersonal im Fahrplan auf die notwendigen Tätigkeiten hin.

Beauftragen Sie im Störfall das Zugpersonal über Befehl.



Restriktionen aus BÜ- Anschaltungen und LST

Ls X 905		Schalteinrichtungen	Hst Schorndorf km 0,000	Schalteinrichtungen	BÜ km 0,674	SigBez
		01Ssp01	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km-Richtung	ET / IMU AnfT/ AnfLT AzGrT		
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
Halt vor Einfahrt		Zf- Schl. verschließen	>>> Halt Halt >>>	ET/ IMU + AnfT bed.		
			Halt <<< <<< Halt			
Halt vor Einfahrt		Zf- Schl. verschließen	>>> Halt <<< Halt			
			Halt <<< Halt >>>	ET/ IMU + AnfT bed.		
		unzulässig	>>>>Durchfahrt>>>>	Unzulässig		
		unzulässig	<<<<Durchfahrt<<<<	Unzulässig		



Hp Hammerschlag km 0,606	Schalteinrichtungen	BÜ km 0,674	SigBez
>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km-Richtung	ET/ AT		
Betriebsfall	Handlungen:		
>>> Halt Halt >>>	ET/ IMU in TSD		
Halt <<< <<< Halt			
>>> Halt <<< Halt	ET/ IMU in TSD NICHT bed.		
Halt <<< Halt >>>	ET bedienen		
>>>>Durchfahrt>>>>	Zulässig		
<<<<Durchfahrt<<<<	Zulässig		



Hp Haubersbronn km 2,973	Schalteinrichtungen	BÜ km 3,125 f.	SigBez
>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen	ET/ AT km- Richtung		
Betriebsfall	Handlungen:		
>>> Halt Halt >>>	ET/ IMU bed,		
Halt <<< <<< Halt			
>>> Halt <<< Halt	ET/ IMU NICHT bed.		
Halt <<< Halt >>>	ET bedienen		
>>>>Durchfahrt>>>>	nicht zulässig		
<<<<Durchfahrt<<<<			



SigBez	BÜ km 3,407	Schaltein- richtungen	Hp Haubersbronn Mitte km 3,742	Schaltein- richtungen	BÜ km 3,975	SigBez
			>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen	ET/ AT		
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
			>>> Halt Halt >>>	Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen		
			Halt <<< <<< Halt			
	nicht zugelassen		>>> Halt <<< Halt		nicht zugelassen	
	nicht zugelassen		Halt <<< Halt >>>		nicht zugelassen	
			>>>>Durchfahrt>>>>			
			<<<<Durchfahrt<<<<			



Restriktionen aus BÜ- Anschaltungen und LST

SigBez	BÜ km 5,076	Schaltein- richtungen	Bf Miedelsbach- Steinberg km 5,375	Schaltein- richtungen	BÜ km 5,726	SigBez
3P1	HET	ET/ ÜL	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km- Richtung	ET/ IMU AnfT/AnfLT AzGrT	HET	3N2
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
			>>> Halt Halt >>>	ET/ IMU bedienen Ggf. AnfT bedienen		3N2
		ET/ IMU bedienen Ggf. AnfT bedienen	Halt <<< <<< Halt			
1) 2)		ET/ IMU bedienen	>>> Halt <<< Halt			
			Halt <<< Halt >>>	ET/ IMU bedienen		1) 2)
	nicht zugelassen		>>>>Durchfahrt>>>>		nicht zugelassen	
	nicht zugelassen		<<<<Durchfahrt<<<<		nicht zugelassen	

Fußnoten:

- 1) Nur auf betriebliche Anordnung im Modus der TuZ "gebrochener Betrieb" Ausfahrt aus Einfahrgleis ohne Hp zulässig.
- 2) Es ist immer zulässig, eine Zugfahrt nach Umsetzen ins Richtungsgleis neu beginnen zu lassen.



SigBez	BÜ km	Schalteinrichtungen	Hp Michelau km 7,440
	HET RS	ET/ AT/ ÜL	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km-Richtung
Handlungen:			Betriebsfall
			>>> Halt Halt >>>
		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	Halt <<< <<< Halt
		nur Sperrfahrten zugelassen, ET bedienen	>>> Halt <<< Halt
		nur Sperrfahrten zugelassen, AT bedienen	Halt <<< Halt >>>
			>>>>Durchfahrt>>>>
			<<<<Durchfahrt<<<<



Restriktionen aus BÜ- Anschaltungen und LST

SigBez	BÜ km 8,675	Schalteinrichtungen	Hp Schlechtbach km 8,803	Schalteinrichtungen	BÜ km 8,941	SigBez
	HET RS	ET/ ÜL	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km-Richtung			
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
			>>> Halt Halt >>>	Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen		
		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	Halt <<< <<< Halt			
nur Sperrfahrten zugelassen, ET bedienen			>>> Halt <<< Halt	AT bedienen		
		AT bedienen	Halt <<< Halt >>>	nur Sperrfahrten zugelassen, ET bedienen		
			>>>>Durchfahrt>>>>			
			<<<<Durchfahrt<<<<			

SigBez	BÜ km 9,575	Schalteinrichtungen	Bf Rudersberg km 9,941	Schalteinrichtungen	BÜ km 10,160	SigBez
	HET, RS	ET/ IMU AnfT/ AnfLT/ AzGrT	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km-Richtung	ET/ IMU	HET, RS	
3 P						
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
			>>> Halt Halt >>>	ET/ IMU bedienen		
		ET/ IMU + AnfT bedienen	Halt <<< <<< Halt			
		ET/ IMU + AnfT bedienen	>>> Halt <<< Halt			
			Halt <<< Halt >>>	ET/ IMU bedienen		



nicht zugelassen	>>>>Durchfahrt>>>>	nicht zugelassen
nicht zugelassen	<<<<Durchfahrt<<<<	nicht zugelassen

SigBez	BÜ km 10,444	Schaltein- richtungen	Hp Rudersberg Nord km 10,600	Schaltein- richtungen	BÜ km 10,660	SigBez
HET RS		ET/ ÜL	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km- Richtung		Autom- HET	
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
			>>> Halt Halt >>>	ET/ IMU bedienen		
		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	Halt <<< <<< Halt			
		ET bedienen	>>> Halt <<< Halt			
		AT bedienen	Halt <<< Halt >>>	ET/ IMU bedienen		
nicht zugelassen			>>>>Durchfahrt>>>>	nicht zugelassen		
			<<<<Durchfahrt<<<<			



SigBez	BÜ km 14,212	Schaltein- richtungen	Anst Klaffenbach- Althüte km 14,300	
			>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen	km- Richtung
	AutoHET	ET/ AT		
Handlungen:			Betriebsfall	
			>>> Halt Halt >>>	
		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	Halt <<< <<< Halt	
		ET bedienen	>>> Halt <<< Halt	
		AT bedienen	Halt <<< Halt >>>	
			>>>>Durchfahrt>>>>	
			<<<<Durchfahrt<<<<	



Hst Laufenmühle km 16,900		Schalteinrichtungen	BÜ km 17,418	SigBez
>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen	km-Richtung	ET	AutoHET	
Betriebsfall		Handlungen:		
>>> Halt Halt >>>		ET bedienen		
Halt <<< <<< Halt				
>>> Halt <<< Halt				
Halt <<< Halt >>>		ET bedienen		
>>>>Durchfahrt>>>>		nicht zugelassen		
<<<<Durchfahrt<<<<				



SigBez	BÜ km 20,212	Schaltein- richtungen	Hst Breitenfürst km 20,300
			>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen
Handlungen:			Betriebsfall
			>>> Halt Halt >>>
		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	Halt <<< <<< Halt
		ET bedienen	>>> Halt <<< Halt
		AT bedienen	Halt <<< Halt >>>
			>>>>Durchfahrt>>>>
			<<<<Durchfahrt<<<<



Hp Tannwald km 22,221	Schaltein- richtungen	BÜ km 22	SigBez
>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km- Richtung	ET	AutoHET	
Betriebsfall	Handlungen:		
>>> Halt Halt >>>	ET bedienen		
Halt <<< <<< Halt			
>>> Halt <<< Halt			
Halt <<< Halt >>>	ET bedienen		
>>>>Durchfahrt>>>>	nicht zugelassen		
<<<<Durchfahrt<<<<			

SigBez	BÜ km 22,378	Schaltein- richtungen	Bf Welzheim km 22,749
	AutoHET	ET/ AT	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km- Richtung
Handlungen:		Betriebsfall	
		ET bedienen	>>> Halt <<< Halt



- bleibt frei



Unfallmeldetafel II

UNFALLMEDELTADEL II MEDELTADEL EVU



Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Anlage 2a (zu 5.6.2)

Eisenbahninfrastruktur- / Verkehrsunternehmen

für die Unfallmeldestelle: 4751 Wieslauffalbahn/ Schwäbische Waldbahn
Strecke/Bereich

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name, Anschrift, Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - weitere Gefahrenabwehr	Zugleitung (ZZL) in 71334 Waiblingen Seewiesenstraße 19-23; 07151 – 303 80 61 (mit Rufumleitung) Email: AVLzugleitung-wn@transdev.de
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten bzw. Rückseite
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	Siehe Rückseite
	zuständige Feuerwehr(en)	Siehe Rückseite
	zuständige Rettungsdienste	Siehe Rückseite
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III)	Siehe Rückseite
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	Verweis auf Dienstplan öBL siehe Rückseite
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU (z.B. DB) Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner
6a.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	öBL siehe Rückseite
6b.	Umleitung oder Busnotverkehr wenn nötig organisieren, Fahrgastinformation veranlassen!	Zugleitung
7.	Stellen im EIU / EVU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle wenn erforderlich: Bautechnische Dienststelle (EIU) Signaldienst (EIU) Werkstatt benachrichtigen (EVU) Lauffähigkeitsuntersuchung veranlassen (EVU) Ersatztriebfahrzeug/-zug organisieren (EVU)	öBL siehe Rückseite
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	öBL siehe Rückseite

Stand: 10.04.2015



- bleibt frei -



Zugmeldebuch Fdl Welzheim

- 1 Das Meldebuch wird nur auf der Schwäbischen Waldbahn im Bahnhof Welzheim geführt, wenn dieser mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist.

Schwäbische Waldbahn

Strecke: Rudersberg-Oberndorf - Welzheim

Zugmeldebuch

für die Strecke

von *Rudersberg- Oberndorf*

bis

Welzheim

begonnen am

abgeschlossen am

dieses Buch enthält nach dem Deckblatt

40 Meldeseiten

Anleitung zur Führung des Zugmeldebuches

Es ist einzutragen in

Spalte 1: Die Nummer des ankommenden Zugs.

Spalte 2: Die Nummer des abgehenden Zugs.

Spalte 3: Die Zeit der Annahme.

Spalte 4: Die Zeit der Abmeldung in Rudersberg- Oberndorf.

Spalte 5: Für einen Zug der Spalte 1 die Zeit der Ankunft.

für einen Zug der Spalte 2 die Zeit der Abfahrt.

Spalte 6: die Zeit der Rückmeldung.



**Prüfung der Verbindung von
Zugfolgenstellen/ Zuglaufmeldestellen**

Erreichbarkeit von Zugfolgenstellen/ Zuglaufmeldestellen

Rufnummern/ Kanäle vgl. Modul 1.0002.A001

VzG-Strecke	Bst	Zugmeldeleitung	Bündelfunk	Festnetz
4751	ZZL WN	+ Spssp	+ Spssp	+
	Fdl Rems	+	+	+
	Hst TSF	Mobiltelefon	+	
	Hst THUB	Mobiltelefon	+	
	Bf TMST	Mobiltelefon	+	
	Bf TRU	Mobiltelefon	+	
	Bf TRUO	Mobiltelefon	+	
	Bf TWZ	Mobiltelefon	+	

**Prüfung
am:**

durch:

Prüfergebnis:

zu verwendende Kürzel:

i.O. in Ordnung, anzumerken hinter den Angaben in der Liste

e eingeschränkt: Nennung Bst und Befund mit Priorität der Abarbeitung:

S: Sofortmaßnahme

1: innerhalb Inspektionsfrist

2: beobachten

