

Strecken- Nr.

9465 TÄLESBAHNNürtingen -
Neuffen**1.9465.01 Inhaltsübersicht**

Modul	Inhalt	Stand	gültig für	
			EIU	EVU
2.9465	Streckenbuch	B 5	+	+
2.9465-A101	Darstellung der Zugleitstrecke	2015	+	+
2.9465-A102	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten VzG	2015	+	+
2.9465-A103	Abstellen und Aufhalten von Fahrzeugen	B 5	+	+
3.9465.3	Bahnhofsbuch Bf Neuffen (TNEF)	B 5	+	+
4.9465-A001	Bremstafel 400 m	2015	+	+
5.9465.4	bleibt frei			
5.9465.5	Örtliche Besonderheiten an techn. ges. BÜ	B 5	+	Z
7.9465.A008	Störungen an Streckeneinrichtungen	2015	+	+
7.9465.A202	Sicherung von techn. gesicherten BÜ bei Ausfall	B 5	+	
8.9465-A001	Unfallmeldetafel I	2015	+	+
9.9465-A001	Restriktionen aus BÜ- Anschaltungen und LST	2015	+	
9.9465-A281	Unfallmeldetafel II	2015	+	
9.9465.V001	Meldebuch öBb Bf Neuffen	2015	+	
9.9465.V161	Prüfung der Verbindung von Zugfolgestellen/Zuglaufmeldestellen	B 5	+	

- bleibt frei -

- 2.9465.1 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung**
- zu § 1 (2) Geltungsbereich**
Eingleisige Nebenbahn.
- zu § 4 (2) Bahnanlagen** ●
- Infrastrukturgrenze
DB | WEG ●
km 13,076 der Strecke 4600 | km -0,095 der Strecke 9465 ●
Ende W 50 Bf TNU ●
- Betriebsführungsgrenze: ●
| km 0,271 (ESig G Bf TNU) ●
- Die Infrastrukturgrenze ist zugleich Grenze zum übergeordneten Netz (Str. 4600) i.S. AEG § 2b (1). ●
Die Tälesbahn selbst zählt nicht zum übergeordneten Netz. ●
In km 1,941 bzw. 2,132 befinden sich Ausweichanschlussstellen der Firma Knauf Interfer Stahl Service Center GmbH Max-Eyth-Str. 76, 72622 Nürtingen. ●
Im Folgenden werden diese Gleisanschlüsse gemäß der alten Firmierung „Gnida“ bezeichnet. ●
- zu § 6 Gleisbogen** ●
Kleinster Bogenhalbmesser 190 m ●
- zu § 7 Gleisneigung** ●
Größte Längsneigung 22 ‰, 1 : 46 ●
maßgebliches Gefälle 20 ‰, 1 : 50 ●
- zu § 8 Belastung des Oberbaues und der Bauwerke**
UIC Streckenklasse: D2 (22,5 t; 6,4 t/m) ●
- zu § 15 (2) Streckenblock, Zugbeeinflussung**
Nr. 2 Die Strecke ist mit technischen Einrichtungen ausgerüstet: **Modul 2.9465.6** ●
(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: 110 m,
 Güterzüge: 185 m
 Im Ausnahmefall mit betrieblichen Weisungen des EVU:
 Reisezüge 130 m.
- zu § 35** Bremsweg ●
 (zu § 41 (1) FV-NE) 700 m
- Erforderliche Mindestbremsleistung bei zulässiger Ge-
 schwindigkeit von 70 km/h im Gefälle P 93 % G --- % **4.9465-A001** ●
 ●
- zu § 39** Zugfolge **2.9465.A101**
 Hp Nürtingen- Roßdorf: Zuglaufstelle (Zugfolgestelle)
 Hst Frickenhausen: Zuglaufstelle (Zugfolgestelle)
 Bf Neuffen: Zuglaufmeldestelle
- 2.9465.2** **Regeln zum Signalbuch [zur Eisenbahnsignalordnung]**
zu 301.0002 Signale links vom Gleis:
Abschn. 2 (3) vgl. Angaben zu den Betriebsstellen bzw. Bahnhofsbücher.
- 2.9465.3** **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 Neuffen.

2.9465.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1 (2)

Geltungsbereich:

Ab Betriebsführungsgrenze km 0,271; Signal G.

Auf der Strecke werden Zuglaufmeldungen im Fahrplan vorgeschrieben.

Zwischen dem Fdl Nürtingen und dem Zlr der Tälesbahn werden Fahrten im Zugmeldeverfahren übergeben.

Verfahren während der Besetzzeiten der WEG- Zugleitung:

Zugfahrten über die Betriebsführungsgrenze hinweg sind nur dann zulässig,

wenn bei Regelzügen ein gültiger Bild- und Buchfahrplan vorliegt, bei Sonderzügen für diesen Tag und den Zug eine Fahrplananordnung beim Fdl Nürtingen und beim Zlr Waiblingen vorliegt.

Verfahren außerhalb der Besetzzeiten der WEG- Zugleitung:

wenn bei Regelzügen ein gültiger Bild- und Buchfahrplan vorliegt, bei Sonderzügen für diesen Tag und den Zug eine Fahrplananordnung beim Fdl Nürtingen und beim Zlr Waiblingen vorliegt

UND

eine Freimeldung/ Befahrbarkeitsmeldung für die betreffende Zugfahrt im „Nachweis über das Räumen der Strecke“ vorliegt

UND

vom Zlr für die Fplo eine Zustimmung vor dessen Dienstende (Eintrag Fernsprechbuch beim Fdl Nürtingen) erteilt wurde

ODER

ein Zug aus Ri. Neuffen in Nürtingen wendet und der Fdl Nürtingen vom Triebfahrzeugführer dieses Zuges zuvor eine Zugschlussmeldung erhalten hat.

- zu § 1 (4)** Elektrischer Fahrbetrieb:
 Wegen elektrischen Fahrbetriebs im Bf Nürtingen sind Sinn-
 gemäß die Bestimmungen der Anlage 1 der FV- NE zu be-
 achten (gültiges Regelwerk ist das der DB-Netz). ●
 ●
 ●
- zu § 3 (14)** Zugleitstelle: **2.9465.A101**
 ZZL Waiblingen.
- zu § 3 (16) c)** Zugbeeinflussung
 Es besteht ein Gegen- und Folgefahrerschutz in Form einer
 technischen Einrichtung (Achszähler- unterstützter Zugleitbe-
 trieb (AU- ZLB)).
- zu § 10** Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren
 Es werden Meldungen nach dem Zugleitverfahren abgegeben.
- zu § 12 (1)** Abweichungen vom Zugleitverfahren
 Vom Zugleitverfahren darf gemäß vorliegenden Dienstfahr-
 plänen abgesehen werden.
 Es gelten die Regeln gemäß Modul 2000. **2.0000.04** ●
- zu § 15 (10)** Aufbewahrung der Schlüsse!
 Zugführerschlüssel: Bf Neuffen, Werkstattgebäude
 EVU außerhalb der WEG erhalten den Schlüssel ●
 bei Fahrtbeginn in Nürtingen über den DB Fdl ●
 bei Fahrtbeginn in Neuffen über den WEG-Tf des Regelzugs ●
 Die Rückgabe des Zugführerschlüssels erfolgt ●
 bei Fahrtende in Nürtingen über den DB Fdl ●
 bei Fahrtende in Neuffen über den WEG-Tf des Regelzugs, ●
 außerhalb des Regelbetriebs im Briefkasten der Bw. ●

Angaben für die Betriebsstellen der freien Strecke

Hp Nürtingen Vorstadt, km 0,337 (TNUV)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 100 m/ 55 cm ü. SO

Hst Nürtingen Roßdorf, km 1,764 (TNUR)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 100 m/ 55 cm ü. SO

zu § 14

Fahrwegprüfung

Züge der Fahrtrichtung Frickenhausen – Nürtingen müssen ggf. nach Weisung im Fahrplan oder im Befehl eine Verlassensmeldung abgeben.

zu § 16

Haupt- und Vorsignale

das Deckungssignal 11, des Zugfolgeabschnitts Roßdorf - Neuffen, zeigt in der Regel Kennlicht bzw. Hp 0 und ist vorsignalisiert mit Signal v11 (Ks 2 / Kl.).

Am Deckungssignal 11 wird das Signal Hp 0 + Sh1 gezeigt, wenn eine Bedienfahrt Nürtingen – Gnida I/ II angefordert wurde.

Modul 2.9465.6

zu § 17 (9)

Durchfahrten

Bei eingeführten Zugleitverfahren müssen Triebfahrzeugführer der Züge in Richtung Frickenhausen eine Fahranfrage vor Weiterfahrt tätigen.

zu § 51 (13)

Örtliche Besonderheiten

Die Bedienfahrten des Anschluss Gnida II darf ab dem Dksig 11 von einer Zugfahrt ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen.

Die Bedienfahrt des Anschlusses Gnida I wird im Regelfall vom Anschluss Gnida II als Rangierfahrt durchgeführt.

Awanst Gnida I, km 1,941 (TNUG I)

Awanst Gnida II km 2,132 (TNUG II)

Grenze der Privatgleisanschlüsse:
Jeweils Ra 12 der Anschlussweiche.

zu § 15 (1)

Weichen, Gleissperren

Die Weichen 202 und 203 sind signalabhängig zum Streckensicherungssystem.

Die zu den Weichen zugehörigen Gleissperren sind schlüsselabhängig zu den Zugangswweichen.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen

Bei Weichenstörungen ist die Weiche 203 durch HV 73 an der anliegenden Zunge in Grundstellung zu sichern. Der HV 73 ist an der Weiche montiert, der Spannungsabschalter und die Kurbel sind in einem Schrank in Höhe der Weiche 203 untergebracht.

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Die Weiche 202 ist schlüsselabhängig zum Zugführerschlüssel. ●

zu § 16 Vor- und Hauptsignale

Die Signale 11 (Hst Rossdorf) und 22 (Hst Frickenhausen) decken die Awanst Gnida I und II, wenn diese bedient werden. Signal 11 ist im Bremswegabstand vorsektoralisiert (Ks 2/ KI). ●

Deckungssignal 22 des Zugfolgeabschnitts Frickenhausen – Nürtingen.

zu § 26 Planmäßiges Sperren von Streckengleisen

Bedienfahrten der Awanst' en sind Sperrfahrten und nur im Zugleitbetrieb zulässig. ●

Für die Bedienung wird das Streckengleis vom Zugleiter im Benehmen mit dem Fdl Nürtingen gesperrt.

Für Fahrten zwischen den Anschlüssen (Gnida I – Gnida II) über das Streckengleis oder das freie Umlegen der Weiche 202 / Gs II ●

- muss der Streckenabschnitt Nürtingen – Frickenhausen gesperrt werden, ●
- muss der Zugführerschlüssel in der hierfür vorgesehenen elektrischen Schlüsselsperre verschlossen werden und ●
- darf anschließend die Weichenhilfstaste (DB 21+Taste) zum Umlegen der beiden Fahrweegelemente bedient werden. ●
- Nach Beendigung der Rangier-/ Instandhaltungsarbeiten ●
- bringen Sie die Fahrweegelemente in Grundstellung, ●
- melden Sie den Zf- Schlüssel in Verwahrung. ●
- Der Zugleiter darf die Streckensperrung aufheben, wenn ●
- das Streckengleis frei von Fahrzeugen ist. ●

- zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen 5.0000.5
5.9465.5
- zu § 52 (2) Rangieren über den eigenen Rangierbezirk hinaus
ist nicht erlaubt.
- zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle
Vorsichtig in Richtung Nürtingen und in Richtung beider An- 2.9465-A103
schlüsse.
- zu § 55 (1) Befahren von Übergängen
Sichern des BÜ in km 2,330 mittels Autom- HET.

Hst Frickenhausen, km 3,725 (TFKH)

Bahnsteiglänge 100 m, Bahnsteighöhe 55 cm

Anschlußgleis NL 101 m (Awanst)

- zu § 14 Fahrwegprüfung
Triebfahrzeugführer der Bedienfahrten des Anschlussgleises •
prüfen vor Verlassen der Betriebsstelle das Freisein des
Streckengleises.
- zu § 15 (1) Weichen:
Die Weichen 301 und 311 sind signalabhängig zum Siche-
rungssystem.
Gleissperren:
Die beiden Gleissperren I und II sind jeweils schlüsselabhän-
gig zu den Zugangsweichen.
Die Signalabhängigkeit wird über eine elektrische Schlüsselsperre hergestellt, in die der Zf- Schlüssel während der Rangierarbeiten verschlossen werden muss.
- zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel
Elektrische Schlüsselsperre und mechanische Mehrfach-
schlüsselsperre auf dem Bahnsteig.
- zu § 15 (10) Haupt- und Vorsignale
Deckungssignal 22 des Zugfolgeabschnitts Frickenhausen –
Nürtingen.

2.9465.6 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 Schlüsselsperren einer Bst tauschen. Nach dem Einsatz der Schlüssel für die Fahrweegelemente erfolgt der Tausch in umgekehrter Reihenfolge.

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.

Es werden 3 Zf- Schlüssel vorgehalten.

zu § 1 (1) d) Zugbeeinflussungsanlagen

Der Vermeidung von Gegen- und Folgefahrten zur Unzeit dient eine technische Einrichtung. Sie schaltet auf der Strecke PZB-2000 Hz-Magneten. Die technische Einrichtung ist in diesem Abschnitt keine Signalanlage.

Das Sicherungssystem arbeitet im Regelfall im Hintergrund.

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:

- Awanst Gnida
- Bf Neuffen

zu § 3 (5) Bedienungsanweisungen

Das auf der Strecke vorgehaltene Streckensicherungssystem des Herstellers CONTEC bzw. VOEST 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 Signalschaltheusern der TUZ vorgehalten. ●

Die Fahrweganforderung erfolgt

- durch Anforderungstasten unmittelbar vor den Deckungssignalen am Halteplatz der Züge*
- * durch Bedienung des Triebfahrzeugführers an einer Schlüsseltaste (DB 21)+ Drucktaste.

Bei irrtümlicher Fahrweganforderung oder bei der Notwendigkeit (von z.B. Gegenfahrten) kann durch Bedienen der Anforderungslöschtaaste 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

2.0000-V003

die Achszählgrundstellungstaste betätigen.

Die Achszählgrundstellungstaste befindet sich in der Regel bei Deckungssignalen einer Betriebsstelle in Höhe des Deckungssignals.

Die Achszählgrundstellungstaste an der Infrastrukturgrenze im Bf Nürtingen befindet sich in Höhe des Gleismagneten, welcher mit „PZB“ gekennzeichnet ist.

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 Zugfolgeabschnittes nach Zustimmung des Triebfahrzeugführers.

Elektrische Schlüsselsperren

Elektrische Schlüsselsperren müssen Sie bedienen, wenn rangiert werden soll bzw. Fahrwegelemente, 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 Fahrwegelemente bzw. zugeordnete mechanische Mehrfachschlüsselsperren aufzuschließen.

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

Elektrische Weichen

Die Weiche 203 und Gs II in Awanst Gnida II sind elektrisch angetrieben.

Sie sind in Grundstellung geradeaus liegend / aufliegend und, wenn die Deckungssignale Kennlicht zeigen elektrisch abgeschaltet und in ihrer Endlage überwacht.

Die Bedienung der Weiche zum Umlaufen zur Fahrt nach links erfolgt von einer Bedienungseinheit

- im Hp Nürtingen Vorstadt oder
- im Haltepunkt Roßdorf oder

in der Awanst Gnida II.

Die Fahrweganforderung/ -rücknahme kann

- am Haltepunkt Nürtingen Vorstadt,
- am Haltepunkt Roßdorf,
- an der Anschlußgrenze Gnida I oder
- an der Anschlußgrenze Gnida II

erfolgen.

Bedienung von Handweiche Anschluß Gnida I

Für die Bedienung der Handweiche ist zuvor

- die Anforderung der Bedienung des Anschlusses Gnida zu betätigen UND

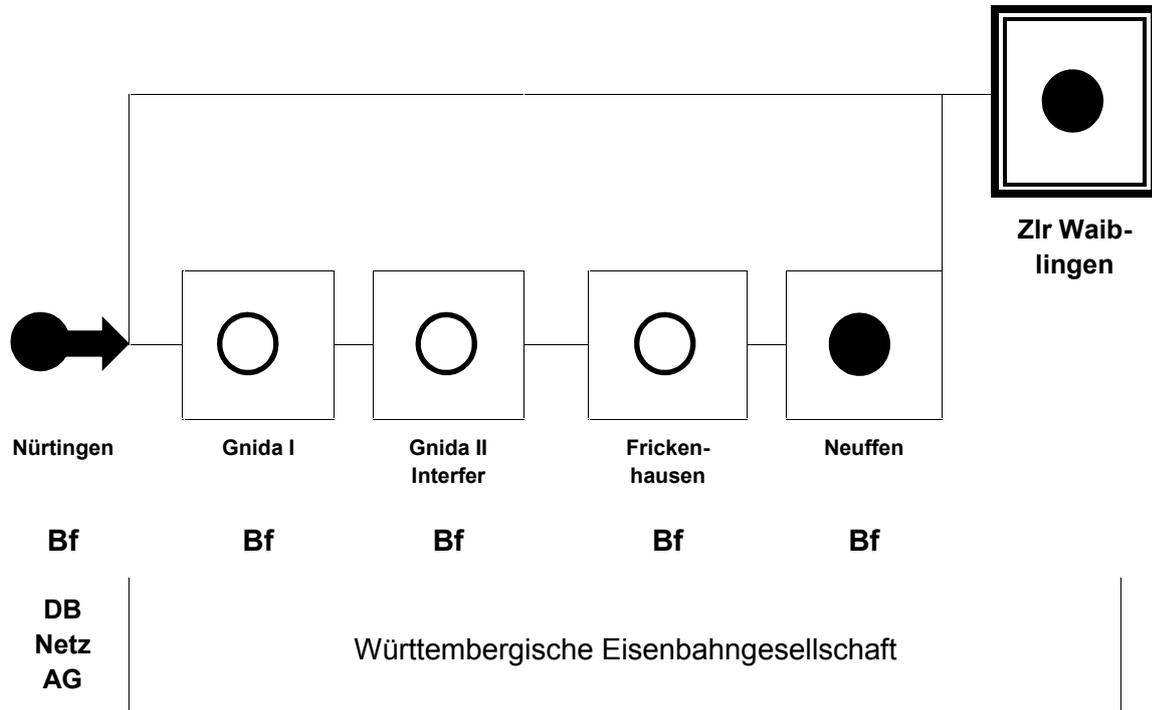
der Zugführerschlüssel in der hierfür vorgesehenen elektrischen Schlüsselsperre zu verschließen.

Instandhaltungsarbeiten

Vergleiche auch Awanst'en Gnida zu § 26 FV-NE

Die elektrische Weiche 203 kann gemeinsam mit der elektrischen Gleissperre nach Verschuß des Zf- Schlüssel mittels DB 21 und Weichenhilfstaste (Standort: Anschlußgrenze Gnida II) umgelegt werden.

Darstellung der Zugleitstrecke gemäß FV- NE Anlage 2



- bleibt frei -

Richtung

VzG IST Nürtingen - Neuffen

Hg **80** km/h

1	2a	2b	3	4	5	6	
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschwindigkeit		ab km	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zlmst/ Zlst	Besonderheiten
	Haltende Züge	Durchfahrende Züge					
12,572			13,100	Nürtingen (DB)	Bf	Zmst	
	40	50					30' Sekundenregel Vmax= 50 km/h
0,337			0,337	Nürtingen Vorstadt, Hp		Zlst	
1,764	70	70		Roßdorf, Hp	Hp	Zlst	Halbmesser
1,941				Ne 1 Awanst Gnida I			
2,132				Awanst Gnida			
3,725	Halt	Halt		Frickenhausen, Weiterfahrt wenn BÜ gesichert	Hst	Zlst	verkürzte Einschaltstrecke
	60	60	3,866				Halbmesser
		80	4,200				
4,372	80		4,430	Kelterstraße,	Hp	Zlst	Halbmesser
5,881				Linsenhofen, Hp	Hp	Zlst	
	60	60	7,220	Ne 2			Anfahrt auf Halt zeigendes Hp
	40	40	7,920	Ne 1			
	20	20	8,192				Weichenbereich R= 190m
8,300				Neuffen	Bf	Zlmst	Einfahrt in tw. bes. Gl./ Stumpfgleis

Gegenrichtung

VzG IST Neuffen - Nürtingen

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
8,300	40	8,222 Neuffen	Bf	Zlmst	Gleis 301, Halbmesser
		8,153			
	60	7,859			
	80				Halbmesser
5,881		Linsenhofen, Hp	Hp	Zlst	verkürzte Einschaltstrecke
4,372		Kelterstraße, Hp	Hp	Zlst	verkürzte Einschaltstrecke
	60	4,320 Ne 2			
3,725	Halt	Frickenhausen, Weiterfahrt wenn BÜ gesichert	Hst	Zlst	verkürzte Einschaltstrecke
		3,645 Ne 1			
	70	3,575			
2,132		Awanst Gnida II	Awanst		
1,941		Awanst Gnida I	Awanst		
1,764		Roßdorf, Hp	Hp	Zlst	verkürzte Einschaltstrecke
0,337		Nürtingen	Hp	Zlst	
		0,216 Vorstadt, Hp			
0,271	30	Esig G			
12,572		Nürtingen (DB)	Bf	Zmst	

Betriebsstelle	Besondere Vorsicht beim Rangieren					
	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 ... 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)	
Nürtingen DB AG			20	alle	12	6
Awanst Gnida I	1 : 400	Einfahrt 1 : 50	8	alle		
Awanst Gnida II	1 : ∞	Einfahrt 1 : 77	30			
Frickenhausen	1 : 400	Nürtingen 1 : 64	24	alle	8	4
Linsenhofen	1 : 400	Nürtingen 1 : 50		alle		
Neuffen		Nürtingen 1 : 51	8	alle	8	4

- bleibt frei -

3.9465.3.0 Infrastruktur

Bf Neuffen (TNEF)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge- /höhe
301	durchgehendes Hauptgleis	100 m / 55 cm
311	77 m, durchgehendes Hauptgleis hinter W 3W13	
312	50 m, Hauptgleis	50 m/ 55 cm
302	50 m, Tankstellengleis, Nebengleis	
303	137 m, Umfahrgleis	
304	137 m, Nebengleis	
305	Werkstattzufahrt	
306	Werkstattzufahrt	
314	Werkstattzufahrt	

3. 9465.3.1 bleibt frei

3. 9465.3.2 Regeln zum Signalbuch [Eisenbahnsignalordnung]

Signale links vom Gleis

Üs 2 Bü 7,910

3. 9465.3.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78

Vorhandene Randwege sind zu nutzen.

3. 9465.3.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 12 (1) Abweichungen im Betriebsverfahren nach § 12 (1)

Bei fälligen Rangierarbeiten im Bf Neuffen werden die betrieblichen Aufgaben zum Gegen- und Folgefahrschutz im Bf Neuffen durch einen örtlichen Betriebsbediensteten (öBb) wahrgenommen.

Der öBb darf nur im Betriebsverfahren nach FV- NE § 12 (1) zum Einsatz kommen.

Um dieses sicherzustellen, meldet er sich zur Verrichtung seiner Tätigkeiten beim Zugleiter (ZZL Waiblingen) an und wieder ab.

Der öBb tauscht betriebliche Meldungen nach FV- NE über Bündelfunk mit dem Tf des einzigen Zuges auf der Strecke aus bzw. führt das An-/ Abmeldegespräch mit dem Zugleiter über Bündelfunk. ●

Bei Ausfall des Bündelfunks führt der öBb dieses Gespräch über die Zugmeldeleitung mittels Mobiltelefon. ●

Sollen Rangierarbeiten durchgeführt werden und verkehrt nur ein Zug auf der Strecke Nürtingen – Neuffen, meldet sich der öBb zunächst beim Zugleiter (Zlr) an.

Zlr und öBb vermerken den Zeitpunkt jeweils in ihrem Meldebuch.

- Hat ein Zug den Bf Neuffen verlassen, so holt der öBb eine Verlassensmeldung vom Tf des einzigen Zuges über Bündelfunk ein. ●
- Steht ein Zug im Bf Neuffen, so holt der öBb die Zustimmung des Tf zum Rangieren ein. ●
- Ist ein Zug in Zufahrt auf den Bf Neuffen, so darf der Tf des Zuges keine Zustimmung zum Rangieren abgeben. ●

Während der Rangierarbeiten ist der Bf Neuffen durch das Deckungssignal 3A gesichert sobald die Schlüsselsperre bedient ist. ●
●

Planmäßige Rangierarbeiten sind im Buchfahrplan durch den an der Trapeztafel angeordneten Halt erkennbar.

Nach Abschluss der Rangierarbeiten

- stellt der öBb die Grundstellung der Fahrwegelemente im Bf her,
- erteilt der öBb die Zustimmung zur Einfahrt in den Bf Neuffen mündlich per Funk / Mobiltelefon dem vor dem Signal Ne 1 / Deckungssignal 3A wartenden Zug. ●
●
●

Die Rangierarbeiten dürfen in wiederkehrenden, geeigneten Zugpausen wiederholt durchgeführt werden, ohne das zuvor eine Abmeldung bei den zuvor erfolgten Rangierarbeiten und eine erneute Anmeldung beim Zugleiter seitens des öBb erfolgte.

Der öBb dokumentiert

- Dienstbeginn und Dienstende,
- Verlassensmeldungen,
- den Zeitraum der Bf- Sperrung für Rangierarbeiten,
- die Zustimmung zur Einfahrt

mit dem entsprechenden Zeitpunkt und seinem Namenskürzel in einem Meldebuch, welches im Bf Neuffen im Kasten der Mehr- **9.9465.V001**
fachschlüsselsperre ausliegt.

Der öBb nutzt

- die zur Verfügung stehenden Bündelfunkgeräte (Fahrzeuggerät / Handfunkgerät oder Mobiltelefon),
- das Meldebuch (die Verfügbarkeit ist vom öBl sicherzustellen) gemäß Anlage 9.9465.V001,
- einen Bildfahrplan.

9.9465.V001

Meldebuch und Bildfahrplan werden im Schrank der Mehrfachschlüsselsperre ausgelegt.

Im Falle von technischen Störungen an den Signalanlagen

- muss der öBb seinen Dienst an den Zugleiter übergeben, sofern die Störungen Auswirkungen auf die Zugfolge haben;
- meldet der öBb die Störung immer an den Zugleiter, damit dieser die Behebung einleiten kann.

zu § 14 Fahrwegprüfung

Der Tf bzw. der öBb prüft den Fahrweg innerhalb der Bahnhofs-
grenze und dem Gleisende.

zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Einfahrgleise, die (teilweise) besetzt sind, müssen im Zugleitbetrieb dem Zugleiter durch eine Abstellmeldung gemeldet werden.

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

zu § 15 (1) Weichen, Gleissperren, Signalabhängigkeit

Die Weichen sind signalabhängig zum Streckensicherungssystem.
Die Gleissperre ist schlüsselabhängig zu den Zugangswweichen.

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Elektrische Schlüsselsperre und Mehrfachschlüsselsperre am Bahnsteigende zwischen den Gleisen 301 und 312.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 eingelagert im Bw Neuffen.

zu § 16 Haupt- und Vorsignale

Deckungssignal 3 A (km 7,920) am Ne 1 (Bahnhofsgrenze),
Deckungssignal 3 P (km 7,970), dieses ist vom Standort des
Bahnsteigs nicht einsehbar. Am Bahnsteigende sind für die
Gleise 301 und 312 jeweils Fahrtanzeiger angebracht die mittels
schaltbarem 2000 Hz-Magnet ausgerüstet sind.
Mit Stellung des Fahrtanzeigers darf auf die Kennlichtschaltung
des Deckungssignals 3 P geschlossen werden.

•
•
•
•
•
•

zu § 17 (3) Zugeinfahrten:

Im Bf Neuffen dürfen Züge einfahren

- in das durchgehende Hauptgleis 301/ 311
bis zum Signal Sh2,
wenn dieses teilweise besetzt ist bis zur Orientierungsta-
fel mit der Aufschrift „50 m“;
Das Gleis darf von Fahrzeugen teilweise besetzt werden
zwischen der Orientierungstafel und Gleisende (Sh2).
Abgestellte Fahrzeuge müssen das Signal Zg 2 zeigen
oder durch das Signal Sh2 gesichert sein.
- in das Stumpfgleis 312 nur dann, wenn das Tankstellen-
gleis 302 frei von Fahrzeugen ist.

zu § 17 (8) Abfahrauftrag durch den örtlichen Betriebsbediensteten

Der örtliche Betriebsbedienstete erteilt keinen Abfahrauftrag.

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

Der Einfahrt muss eine Fahrwegsicherungsmeldung durch den
öBb/ Tf vorausgehen.

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen

Vor Abfahrt ist die Sicherung des BÜ 7,9 durch ET/ IRE herbei-
zuführen.

zu § 52 (2) Rangieren über den eigenen Rangierbezirk hinaus:

Nicht zugelassen

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Vorsichtig in Richtung Nürtingen.

2.9465.A103 •

3.9465.3.5 bleibt frei

3.9465.3.6 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen

zu § 3 (5) Bedienungsanweisungen

Nach Einfahrt muss durch den Triebfahrzeugführer, sofern ●

- der Zug sofort wendet oder
- der Einfahrtsweg bis zur Orientierungstafel „50m“ frei ist für die Einfahrt eines zweiten Zuges in das besetzte Gleis oder
- vor Beginn von Rangierarbeiten

die Fahrwegfreimeldetaste bedienen (Bahnsteig in Höhe ex. Empfangsgebäude Bf Neuffen). ●

Im Bf Neuffen dürfen Züge ausfahren aus

- dem durchgehenden Hauptgleis 301/ 311 oder
- aus dem Stumpfgleis 312 nur dann, wenn das Tankstellengleis 302 frei von Fahrzeugen ist.

Für die Ausfahrt wird nur derjenige Gleismagnet wirkungslos und derjenige Fahrtanzeiger angeschaltet, für dessen Relation der Fahrweg gelegt und verschlossen ist.

Auszug Bremstafel für 700 m nach Anlage 22 der FV-NE zu § 41 (1)

Fahrtrichtung Nürtingen - Neuffen

Brems- stellung	Bremsstellung bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu...						
	20	30	40	50	60	70	80
R/ P	25	25	25	28	46	67	93
G	28	28	28	43	73	-	-

Fahrtrichtung Neuffen - Nürtingen

Brems- stellung	Bremsstellung bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu...						
	20	30	40	50	60	70	80
R/ P	17	22	28	37	50	63	79
G	23	30	38	52	71	94	-

- bleibt frei -

5.9465.5 Besonderheiten zu den BÜ- Sicherungsanlagen der Tälesbahn

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 IRE ist dies in der Spalte ET angegeben.

BÜSA mit Automatik- Hilfseinschaltung 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.

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	x	x		x	x	A	0,412	A		x				x	
	X	D: IRE x		x	x		A	1,057	A	x	x					
	X	x			x	x	A	1,695	A		x	x	2)3)		x	x
		x	x	x	x		A	2,012	A	x	x				x	x
R	1)	x	3)			x	A	2,330	A		x				x	
	X					x	A	2,850	A		x				x	
	X		2)		x	x	A	3,000	A		x				x	
	X				x	x	A	3,625	A	x				+IRE	x	
	X						A	3,916	A	x	x				x	
	X				x	x	A	4,015	A		x	4)	4)		x	
	X	+IRE			x	x	A	4,285	A		x				x 5)	
	X		4)	4)	x	x	A	4,465	A		x				x	
	X				x		A	4,952	A	x	x				x	
	X				x		A	5,440	A	x	x				x	
	X				x		A	5,640	A	x		5)	5)		x	
	X				x		A	5,790	A	x	x				x 6)	
	X		5)	5)	x		A	5,965	A	x	x				x	
	5)	x			x	x	A	6,905	A		x				x	
	X					x	A	7,605	A		x			6)	x	
	X				x		A	7,910	A					+IRE	6)	

Fußnoten:

- 1) + IRE
- 2) Standort: Hp Roßdorf
- 3) Standort: Awanst Gnida II
- 4) Standort: Hp Kelterstraße
- 5) Standort: Hp Linsenhofen
- 6) Standort: Bf Neuffen, Bahnsteig und W 1

7.9465.48 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.

die Zugleiterbereitschaft.

Fordern Sie als Zugleiter

Fordern Sie als Zugleiterbereitschaft

den Signaldienst zur Störungsbeseitigung an.

3 Achszählfehler/ -störungen

Bei Achszählfehlern muss eine Probefahrt („Bügelfahrt“), 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 als Zugführer des einzigen Zuges auf der Strecke die Achszählgrundstellungstaste.

Betätigen Sie in der betreffenden Betriebsstelle 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.

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.

nach Prüfung

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

Verständigen Sie als Zugleiter den Signaldienst.

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.

Sicherung von techn. gesicherten BÜ bei Ausfall

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

BÜSA km	querende Straße	Gemeinde/ Stadt	Im Störfungsfall oder bei Ausfall zu sichern mit:
0,412	Steigrönnle	Nürtingen	1 BÜP + 1 HiP
1,057	Carl- Benz- Str.		1 BÜP + 1 HiP
1,695	Roßdorfweg		1 BÜP + 1 HiP
2,012	Tennisplatz		1 BÜP
2,330	Im Roßdorf		1 BÜP
2,850	Feldweg (Waldeck)		1 BÜP
3,000	Mobilbeton	Frickenhausen	1 BÜP
3,625	L 1250 (Nürtinger Straße)		1 BÜP + 1 HiP
3,916	Siemensstraße		1 BÜP + 1 HiP
4,015	Ziegeleistraße		1 BÜP + 1 HiP
4,285	Kelterstraße		1 BÜP + 1 HiP
4,465	Hirschplanweg		1 BÜP + 1 HiP
4,952	Hardtweg		1 BÜP
5,440	Weinbergstraße		1 BÜP + 1 HiP
5,640	Im Käppele		1 BÜP + 1 HiP
5,790	K 1261 (Beurener Straße)		1 BÜP + 1 HiP
5,965	Martin- Luther- Straße		1 BÜP + 1 HiP
6,905	Haldenweg		1 BÜP
7,605	Feldweg		Neuffen
7,910	Gemeindestr.	1 BÜP + HiP	

- bleibt frei -

UNFALLMELEDTAFEL I



Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Anlage 1 (zu 5.6.1)

Strecke / Netz: 9465 Tälesbahn

Betriebsstelle: Zentrale Zugleitung in
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 (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben

... 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 -

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.

Hp Nürtingen Vortstadt km 0,337		Schaltein- richtungen	BÜ km 0,412	SigBez
>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen	km- Richtung	ET/ AT	AutoHET	
Betriebsfall		Handlungen:		
>>> Halt Halt >>>		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen		
Halt <<< <<< Halt				
>>> Halt <<< Halt		AT bedienen		
Halt <<< Halt >>>		ET bedienen		
>>>>Durchfahrt>>>>				
<<<<Durchfahrt<<<<				

SigBez	BÜ km 2,012	Schaltein- richtungen	Hp Roßdorf km 1,764	Schaltein- richtungen	BÜ km 2,330	SigBez
	AutoHET	ET/ AT	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen	km- Richtung	ET/ AT AnfT/ AnfLT	AutoHET Ds11
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
			>>> Halt Halt >>>		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	
		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	Halt <<< <<< Halt			
			>>> Halt <<< Halt		AT + AnfLT bedienen	
		AT bedienen	Halt <<< Halt >>>		ET + AnfT bedienen	
			>>>>Durchfahrt>>>>			
	nicht zugelassen		<<<<Durchfahrt<<<<			

SigBez	BÜ km 3,625	Schalt- ein- richtungen	Hst. Frickenhausen km 3,725	Schalt- ein- richtungen	BÜ km 3,916	SigBez
22	AutoHET	ET/ IMU AnfT/ AnfLT	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km- Richtung	ET/ IMU	AutoHET	
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 4,285	Schaltein- richtungen	Hp Frickenhausen- Kelterstraße km	Schaltein- richtungen	BÜ km 4,465	SigBez
	AutoHET	ET/ AT	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen	ET/ AT	AutoHET	
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 >>>	ET bedienen	Nur Sperrfahrten zugelassen	
			>>>>Durchfahrt>>>>			
	nicht zugelassen		<<<<Durchfahrt<<<<		nicht zugelassen	

SigBez	BÜ km 5,790	Schalteinrichtungen	Hp Linsenhofen km 5,881	Schalteinrichtungen	BÜ km 5,965	SigBez
	AutoHET	ET/ AT	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen km- Richtung	ET/ AT UT 6,9	AutoHET	
Handlungen:			Betriebsfall	Handlungen:		
			>>> Halt Halt >>>	Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen Sperrf. ggf. UT bed.		
		Ggf. AT/ ET bei WLZ bedienen	Halt <<< <<< Halt			
Nur Sperrfahrten zugelassen		ET bedienen	>>> Halt <<< Halt	AT bedienen		
		AT bedienen	Halt <<< Halt >>>	ET bedienen	Nur Sperrfahrten zugelassen	
			>>>>Durchfahrt>>>>	Sperrf. ggf. UT bed.		
nicht zugelassen			<<<<Durchfahrt<<<<			

SigBez	BÜ km	Schalteinrichtungen	Bf Neuffen km 8,300
3P	AutoHET RS	ET/ IMU AnfT/ AnfLT	>>> Fahrt in <<< Fahrt entgegen Km- Richtung
Handlungen:			Betriebsfall
		ET/ IMU bedienen	>>> Halt <<< Halt

UNFALLMELEDETAFEL II MELEDETAFEL EVU



Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
Eisenbahninfrastruktur- / Verkehrsunternehmen

Anlage 2a (zu 5.6.2)

für die Unfallmeldestelle: 9465 Tälesbahn
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

- bleibt frei -

Erreichbarkeit von Zugfolgestellen/ Zuglaufmeldestellen

Rufnummern/ Kanäle vgl. Modul 1.0002.A001

VzG-Strecke	Bst	Zugmeldeleitung	Bündelfunk	Festnetz
9465	ZZL WN	+ Spsp	+ Spsp	+
	Bf TNU	+	+	+
	Hp TNUR	Mobiltelefon	+	
	Awanst TNUG	Mobiltelefon	+	
	Awanst TFKH	Mobiltelefon	+	
	Bf TNEF	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

