Strecken- Nr.

4871 SCHÖNBUCHBAHN

Böblingen - Dettenhausen

1.4871.01 Inhaltsübersicht

Modul	Inhalt	Stand	gültig für		
			EIU	EVU	
2.4871	Streckenbuch	B 6	+	+	●
2.4871.A102	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten VzG	B 6	+	+	●
3.4871.1	Bahnhofsbuch Böblingen (TBO)	B 6	+	+	●
3.4871.5	Bahnhofsbuch Holzgerlingen (THZGH/THZG)	B 6	+	+	●
3.4871.6	Bahnhofsbuch Dettenhausen (TDH)	B 6	+	+	●
4.4871.A001	Bremstafel für 700 m	B 5	+	+	
5.4871	Bahnübergänge	B 6	+	+	●
7.4871.A202	Sicherung von techn. gesicherten BÜ bei Ausfall	B 6	+		●
8.4871.A001	Unfallmeldetafel I	B6	+	+	●
9.4871	Regeln für ESTW- Fahrdienstleiter	B 6	+		●

- bleibt frei -

2.4871.1 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung

zu § 1 (2) Geltungsbereich

Eingleisige, elektrifizierte Nebenbahn mit zweigleisigen Begegnungsabschnitten.

zu § 4 (2) Bahnanlagen

Infrastrukturgrenze:

DB	**| ZVS**
km 25,793 der Strecke 4860	| km -0,149 der Strecke 4871
Verbindungsgleis W 13	| W 14

Betriebsführungsgrenze:

DB	**| ZVS**
Asig P1	| Ls 01L001X

jeweils im Bf Böblingen.

Die Infrastrukturgrenze ist zugleich Grenze zum übergeordneten Netz (Str. 4870) i.S. AEG § 2b (1).
Die Strecke 4871 (Schönbuchbahn) selbst zählt nicht zum übergeordneten Netz.

zu § 4 (8) Enden und Beginnen von Zügen an Haltepunkten/ Haltestellen

Das Enden und Beginnen von Zügen an Haltepunkten ist nur mit Einschränkungen und / oder damit verbundenen Hilfshandlungen möglich. Daher erfolgt dieses planmäßig nicht.

zu § 6 Gleisbogen

Kleinste Bogenhalbmesser

190 m auf Hauptgleisen ●
140 m auf Nebengleisen ●

zu § 7 (1) Gleisneigung

Größte Längsneigung 40 ‰, 1 : 25 (gegenläufig in jeder Richtung, Trogbauwerk km 7,733 – km 8,199) ● ●

maßgebliches Gefälle Richtung Dettenhausen 23 ‰, 1 : 43
Richtung Böblingen 20 ‰, 1 : 50

Die maximalen Neigungen in Strecken- und Bahnhofsabschnitten sind im Anhang aufgelistet. **2.4871.A103** ● ●

zu § 8 Belastung des Oberbaues und der Bauwerke

Streckenklasse:
Böblingen – Weil Untere Halde: C4 (20 to; 8,0 to/m) ●
Weil Untere Halde – Dettenhausen: B2 (18 to, 6,4 to/m)

zu § 10 (1), (2) Der Gleisabstand im Begegnungsabschnitt Bf Böblingen – Üst Danziger Straße entspricht nicht dem Gleisabstand von 4,00 m bei Neubauten. Zugbegegnungen sind nur zwischen den Baureihen 426 und 650 untereinander bzw. bauartrein 426/ 650 zulässig. Arbeiten im Gleisbereich dürfen nur unter Vollsperrung des betroffenen Streckenabschnittes durchgeführt werden.

zu § 15 (2) Nr. 2 Streckenblock, Zugbeeinflussung — **Modul 9.4871.6**

Die Strecke ist Streckenblock und Zugbeeinflussung ausgerüstet. ●

zu § 16 (2) Fernmeldeanlagen

Die betrieblichen Meldungen im Zugfunk und über Rufnummer der ●
Zugmeldeleitung werden auf Sprachspeicher in der ZZL in Waiblin- ●
gen aufgezeichnet.

zu § 16 (4) Die Strecke verfügt über Zugfunkeinrichtungen (Bündelfunk).
Der Zugführer muss für den Fall des Ausfalls des Zugfunks ein Mobilfunkgerät mitführen. Der Zugführer teilt in diesem Fall vor Einfahrt in die Strecke dem Fahrdienstleiter seine Rufnummer in Bezug zu ●
seiner Zugnummer mit. Der Fdl Schönbuchbahn vermerkt die Rufnummer in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ des Zugmeldebu- ●
ches. ●

zu § 34 (8) Länge der Züge

Maximale Länge der Züge:
Reisezüge: 85 m,
Im Ausnahmefall mit betrieblichen Weisungen des EVU:
Güterzüge 100 m.

zu § 35 Bremsweg

700 m

Erforderliche Mindestbremshundertstel bei zulässiger Geschwindigkeit von 100 km/h : 124 % **4.4871.A001**

zu § 39 Zugfolge

Bf Böblingen	Bahnhof, 1 Hauptgleis
Bf Böblingen – Üst Danziger Straße	2- gleisig, GWB möglich
Üst Danziger Straße – Üst Zimmerschlag	1- gleisig
Üst Zimmerschlag – Bft Holzgerlingen- Hülben	2- gleisig, GWB möglich
Bft Holzgerlingen	Bahnhof, 2 Hauptgleise
Bf Holzgerlingen – Bf Dettenhausen	1- gleisig
Bf Dettenhausen	Bahnhof, 2 Hauptgleise

Die Zugfolge kann bei Betrieb mit LNT eingeschränkt werden. Dieses ist abhängig von der eingetretenen Störung. **9.4871.6**

2.4871.2 Regeln zum Signalbuch [zur Eisenbahnsignalordnung]

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

2.4871.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77

zu § 3 (1) Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle
für die Anordnung und Überwachung von Sicherungsmaßnahmen, ist der Betriebskoordinator des Fb Infrastruktur, Waiblingen.

2.4871.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1 (2) Geltungsbereich:
Ab Gleisabschluss in km -0,165 bzw. Betriebsführungsgrenze bis Streckenende Bf Dettenhausen.

Zwischen dem Fdl Böblingen und dem Fdl Schönbuchbahn können Zug- und Rangierfahrten übergeben werden.

zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb

Die Strecke wird elektrisch betrieben. Die hierfür geltenden Module müssen beachtet werden. **Richtlinie Elektrotechnik des ZVS 3.4871.x**

zu Anl. 1 I. (1) Die für den elektrischen Bahnbetrieb zuständigen Mitarbeiter sind in Modul 1.4871.A101 genannt. **1.4871.A101**

zu § 3 (14) Platz des Fahrdienstleiters: **2.4871.A101**

In der Regel: ZZL Waiblingen. ●

Notbedienplatz ESTW: Bw Böblingen.

zu § 3 (16) c) Zugbeeinflussung

Die Strecke ist vollständig mit PZB ausgerüstet, die über das ESTW Stellwerk des Herstellers Stadler (ehem. BBR) gesteuert wird. Es besteht ein Gegen- und Folgefahrschutz mit Gleisfreimelde- und Zugbeeinflussungsanlagen. ● ●

zu § 10 Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren

Es werden Meldungen nach dem Zugmeldeverfahren abgegeben.

Im Regelfall: elektronisch durch Aufzeichnungen im Betriebstagebuch des STW ● ●

Im Störungsfall können Zugmeldungen durch eingesetzte Mitarbeiter abgegeben werden. Deren betrieblicher Verantwortungsbereich wird durch eine besondere betriebliche Anordnung vorgegeben. ● ● ●

zu § 10 (5) b) Zugvollständigkeitsmeldungen ●

Der Fahrdienstleiter kann vom betreffenden Zugführer oder von besonders eingesetzten Zugschlussmeldeposten Zugvollständigkeitsmeldungen verlangen. Die Zugvollständigkeitsmeldung bezieht sich immer nur auf den vor einem Hauptsignal befindlichen Zugfolgeabschnitt. ● ● ● ● ● ●

Anlässe können sein: ●

Signalstörungen, Störungen an der Gleisfreimeldeanlage, Ausfall des Bildschirmarbeitsplatzes des Fdl Arbeiten. Die Anlässe werden durch Betra oder auf Veranlassung durch eine LST- Fachkraft durch den Fdl angeordnet. ● ● ● ●

zu § 14 Prüfung des Fahrwegs

Die Fahrwegprüfung obliegt dem Fahrdienstleiter Schönbuchbahn.

zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung ●

Der Fahrweg im Bereich zwischen den Signalen einer Überleitstelle gilt als Frei, wenn der jeweils zuvor in jeder Richtung verkehrte Zug entweder auf dem nächsten Bahnhof eingetroffen ist oder mit Zugschluss am Hauptsignal der nächsten Blockstelle vorbeigefahren ist. ● ● ● ● ●

zu § 16 (6) Zugschlussstellen

Siehe hierzu Angaben zu den jeweiligen Betriebsstellen.

Angaben für die Betriebsstellen der freien Strecke

Hst Danziger Straße (TBOT, Kennzahl 02),
Bstg km 1,250 (Ri)/ 1,350 (GRi), Üst 1,548 (WA)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 85 m/ 76 cm ü. SO

Der Haltepunkt ist örtlich mit einer Überleitstelle verbunden.

zu § 16 (6) Zugschlussstellen

Fahrtrichtung	Zugschlussstelle
Böblingen Gl. 121 – Zimmerschlag	BkSig 0212
Böblingen Gl. 122 – Zimmerschlag (GWB)	BkSig 0212
Zimmerschlag – Böblingen Gl. 2	BkSig 0211
Zimmerschlag – Böblingen Gl. 1 (GWB)	BkSig 0261

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5 5.4871**

Bei im Störungsfall wendenden Zügen darf nach Zustimmung zur Abfahrt die ET für BÜ 2,3 jeweils am Bahnsteigende bedient werden.

Im Falle des gleichzeitigen Verkehrens zweier Züge im Regel- wie Gegengleis in Richtung Zimmerschlag erfolgt die Anforderung für die BÜ- Sicherung der BÜSA in km 2,3 durch den ersten über den Annäherungskontakt fahrenden Zug. Der Tf des zweiten in Richtung Zimmerschlag fahrenden Zuges muss die ET am Bahnsteigende bedienen.

Hp Böblingen Süd (TBOS), km 2,3

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 85 m/ 76 cm ü. SO

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5 5.4871**

Bei im Störungsfall wendenden Zügen darf nach Zustimmung zur Abfahrt die ET für BÜ 2,3 jeweils am Bahnsteigende bedient werden.

Hp Böblingen Heusteigstraße, km 3,490 (TBOH)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 85 m/ 76 cm ü. SO

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5 5.4871**

Züge in Richtung Böblingen müssen bei einem Halt vor dem Signal Ne 5 halten, um die zu frühzeitige Anforderung einer Fahrstraße in Üst Danziger Straße zu vermeiden.

Hst Böblingen Zimmerschlag, (TBOZ, Kennzahl 03), Üst km 4,170 (WA), Bstg km 4,450

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglängen / -höhe: 85 m/ 76 cm ü. SO

Der Haltepunkt ist örtlich mit einer Überleitstelle verbunden.

zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb

Im Modulgebäude des ESTW bei dem BÜ-Schalthaus für BÜ 4,4 werden folgende Ausrüstungsgegenstände vorgehalten:

- 2 x Spannungsprüfer
- 4 x Erdungsstangen mit je 12 m Erdungskabel
- Mastschalterschlüssel
- Weichen- / Mastschalterkurbel

zu § 16 (6) Zugschlussstellen

Fahrtrichtung	Zugschlussstelle
Zimmerschlag – Holzgerlingen	BkSig 0372
Zimmerschlag – Holzgerlingen (GWB)	BkSig 0322
Holzgerlingen - Zimmerschlag	BkSig 0321
Holzgerlingen - Zimmerschlag	BkSig 0321

Hp Holzgerlingen Buch, km 10,900 (THZGB)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 85 m/ 76 cm ü. SO

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5 5.4871**

Züge Fahrtrichtung Dettenhausen – Holzgerlingen:

Triebfahrzeugführer müssen bei Haltezeitüberschreitung (Aufleuchten der gelben Haltepunktleuchte entscheiden, sofort abzufahren oder die BÜSA in km 10,5 auszuschalten (AT) und wieder nach Abfertigung einzuschalten (ET). ● ● ● ●

Im Störungsfall wendende Züge dürfen nach Zustimmung zur Abfahrt die ET für BÜ 10,5 jeweils am Bahnsteiganfang bedienen. ● ●

Hp Weil Troppel, km 12,543 (TWEIT)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 85 m/ 76 cm ü. SO

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5 5.4871**

Hp Weil Röte, km 12,970 (TWEI)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 80 m/ 76 cm ü. SO

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5 5.4871**

Hp Weil Untere Halde, km 12,543 (TWEIU)

Infrastrukturanlagen:

Bahnsteiglänge/ -höhe: 80 m/ 76 cm ü. SO

zu § 48 (2) Sichern von Bahnübergängen **5.0000.5 5.4871**

2.4871.5 bleibt frei

2.4871.6 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen

zu § 1 (1) Stellwerk

Der Vermeidung von Gegen- und Folgefahrten zur Unzeit wird die Folge von Zug- und Rangierfahrten in den Hauptgleisen durch ein Stellwerk der Bauart Stadler (ehem. BBR) überwacht. ●

In den Nebengleisen kommen EOW bzw. ortsgestellte Handweichen zum Einsatz.

Technische Bahnübergangssicherungsanlagen sind teilweise hauptsignalabhängig. **5.4871**

zu § 1 (1) Schlüssel, Weichen und Gleissperren

Sofern ortsgestellte Weichen in den Betriebsstellen verschlossen werden müssen, sind hierzu Regelungen in den Bahnhofsbüchern getroffen.

zu § 3 (5) Bedienungsanweisungen

Die Bedienung des auf der Strecke vorhandenen Stellwerks der Bauart Stadler (ehem. BBR) wird für Bediener **9.4871.6** ●

- in Modul 9.4871.6 ff. bzgl. betrieblichen Zusätzen, ●
- in der Bedienungsanweisung des Herstellers bzgl. der Bedienung der Signalanlage ● ●
- in anlassbezogenen besonderen Arbeitsanweisungen des öBl ● ●

beschrieben. ●

Richtung; Regelgleis, Gesamtstrecke

1	2a	2b	3	4	5	6
Lage der Betriebs-stelle	**Höchst-geschwin-digkeit**	**ab km**	**Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen**	**Bst**	**Zmst/ Zfst/ Zlmst**	**Besonderheiten**
-0,149		**-0,149**				Infrastrukturgrenze
	40	**-0,029**				
0,016	**80**		**Böblingen**	**Bf**	**Zmst**	Bft WEG
0,165		**1,168**	**ASig 01N1**			
1,446	**70**		**Danziger Str.**	**Hp**		
1,425			**Bk Sig 0211**			
1,548		**1,548**		**Üst**	**Zmst**	
2,290	**80**		**Böblingen Süd**	**Hp**		
3,479			**Böblingen Heusteigstraße**	**Hp**		
4,125		**4,125**	**Bk Sig 0321**	**Üst**	**Zmst**	
4,428	**70**	**4,540**	**Zimmerschlag**	**Hp**		
	80	**5,320**				
8,178	**100**		**ESig 05A**			
8,235	**100**		**Holzgerlingen Hülben**	**Bft**	**Zmst**	
8,283		**8,283**	**05ZR1**			
9,128	**80**		**Holzgerlingen Bf**	**Bft**	**Zmst**	Einf Gl. 22 **30** km/h
9,178			**ASig 05F**			
		10,600				
	100					
10,910			**Holzgerlingen-Buch**	**Hp**		

1	2a	2b	3	4	5	6	
Lage der Betriebs-stelle	**Höchst-geschwin-digkeit**	**ab km**	**Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen**	**Bst**	**Zmst/ Zfst/ Zlmst**	**Besonderheiten**	
	100	**12,192**					
	70						
12,475		**12,880**	**Weil i.S.-Troppel**	**Hp**			•
13,024	**50**		**Weil im Schönbuch**	**Hp**		Örtliche Verhältnisse am BÜ	•
		12,970					
	60	**13,213**					
	70						
13,954			**Weil i.S.- Untere Halde**	**Hp**			•
		15,400					
	80						•
16,283		**16,840**	**ESig 06A**				
	30						
16,948			**Dettenhausen**	**Bf**	**Zmst**		

Richtung; Gegengleis bis Holzgerlingen Bereiche Gegengleis < km/h > ●

1	2a	2b	3	4	5	6
Lage der Betriebs-stelle	**Höchst-geschwin-digkeit**	**ab km**	**Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen**	**Bst**	**Zmst/ Zfst/ Zlmst**	**Besonderheiten**
-0,149		**-0,149**				Infrastrukturgrenze
	40	**-0,029**				
0,016	**50**		**Böblingen**	**Bf**	**Zmst**	Bft WEG
0,165		**1,168**	**ASig 01N1**			
	<50>	**0,300**				●
	<60>	**1,168**				●
1,361			**Danziger Str.**	**Hp**		
1,425			**Bk Sig 0261**			
1,548		**1,548**		**Üst**	**Zmst**	
2,290	**80**		**Böblingen Süd**	**Hp**		
3,479			**Böblingen Heusteigstraße**	**Hp**		
4,125		**4,125**	**Bk Sig 0321**	**Üst**	**Zmst**	
	<50>	**4,225**				●
	<60>	**4,540**				●
4,428	**<80>**	**5,320**	**Zimmerschlag**	**Hp**		●
8,178	**<100>**		**ESig 05AA**			●
8,235			**Holzgerlingen Hülben**	**Bft**	**Zmst**	
8,283		**8,283**	**05ZR2**			
	<80>					
9,128			**Holzgerlingen Bf**	**Bft**	**Zmst**	Einf Gl.: 22: **30** km/h
9,178			**ASig 05F**			

…weiter gemäß VzG Gesamtstrecke

Gegenrichtung; Regelgleis, Gesamtstrecke

1	2a	2b	3	4	5	6	
Lage der Betriebs-stelle	Höchst-geschwin-digkeit	ab km	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zfst/ Zlmst	Besonderheiten	
16,948	**50**		**Dettenhausen**	**Bf**	**Zmst**		
		16,800					
	80						
		15,400					●
13,997	**70**		**Weil i.S. Untere Halde**	**Hp**			●
		13,213					
	60						
13,024	**H a l t**		**Weil im Schönbuch**	**Hp**		Örtliche Verhältnisse am BÜ	●
		12,900					
	80						
12,475			**Weil i.S. Im Troppel**	**Hp**			
	80						
		12,194					
	100						
10,910			**Holzgerlingen-Buch**	**Hp**			●
		10,600					
	80						●
9,800			**ESig 05F**				
9,128			**Holzgerlingen Bf**	**Bft**	**Zmst**		
9,080			**ASig 05P1**				
8,235			**Holzgerlingen-Hülben**	**Hp**			
		8,190					
	100						
		5,320					
	70						
		4,540					
4,426	**60**		**Böblingen-Zimmerschlag**	**Hp**			
		4,375					

1	2a	2b	3	4	5	6
Lage der Betriebs-stelle	Höchst-geschwin-digkeit	ab km	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zfst/ Zlmst	Besonderheiten
4,375	50		BkSig 0322	Üst		
		4,125				
	80					
3,479	80		Böblingen-Heusteigstraße	Hp		
	80					
2,290			Böblingen Süd	Hp		
		2,150				
1,890	70		BkSig 0212	Üst	Zmst	
1,361			Böblingen Danziger Straße	Hp		
		1,318				
	60					
		0,581				
0,581			ESig 01G			
0,061			Böblingen	Bf	Zmst	
-0,012			ASig P1			

Gegenrichtung: Gegengleis, Holzgerlingen – Böblingen
Bereiche Gegengleis < km/h > ●

1	2a	2b	3	4	5	6
Lage der Betriebs-stelle	Höchst-geschwin-digkeit	ab km	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zfst/ Zlmst	Besonderheiten
9,128	80		Holzgerlingen Bf	Bft	Zmst	
9,080			ASig 05P1			
		8,500				
8,235	<80>		Holzgerlingen-Hülben	Hp		●
		8,190				
	<100>					●
	<100>					●
		5,320				
	<70>					●
4,428			Böblingen-Zimmerschlag	Hp		

1	2a	2b	3	4	5	6	
Lage der Betriebs-stelle	Höchst-geschwin-digkeit	ab km	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Bst	Zmst/ Zfst/ Zlmst	Besonderheiten	
4,375	<70>	4,125	BkSig 0372	Üst	Zmst		•
	<80>						•
3,479	<80>		Böblingen-Heusteigstraße	Hp			•
2,290		2,150	Böblingen Süd	Hp			
1,890			BkSig 0212	Üst	Zmst		
1,446		1,200	Böblingen Danziger Straße	Hp			
	<70>	1,168					•
0,810	<80>		ESig 01G				•
0,016			Böblingen	Bf	Zmst		
-0,012			ASig P1				

Neigungsverhältnisse

Die in den Spalten 3, 4 und 5 angegebenen Längsneigungen bedeuten mit positivem Vorzeichen eine Steigung in Kilometrierungsrichtung und mit negativem Vorzeichen ein Gefälle in Kilometrierungsrichtung.

In der nachstehenden Tabelle sind die Neigungswechsel (NW) angegeben, die

- ein Brechpunkt (Wechsel von Steigung auf Gefälle oder umgekehrt)
- einen Neigungswechsel auf Null Promille
- ein Wechsel in eine signifikante Neigung hinein
- einen Neigungswechsel im Bahnhof auf eine Neigung < 2,5 Promille

sind.

Zwischen den Neigungswechseln sind die jeweils größten Neigungen angegeben.

1	2	3	4	5
Lage der Betriebs-stelle/ des NW (km)	**Betriebsstellen** **Neigungswechsel (NW)**	**Größte Längs-neigung im Hauptgleis (‰)**	**Größte Längs-neigung am Bahnsteig (‰)**	**Größte Längs-neigung auf freier Strecke (‰)**
0,016	**Bf Böblingen**	-2,5	-2,5	
				-1,5
0,928	**NW**			
				2,6
	Hst Danziger Straße		Gegenrichtungs gleis: 12,8 Richtungsgleis: 9,5	
				16,0
2,290	**Hp Böblingen Süd**		10,0	
				22,8
3,479	**Hp Böblingen Heusteigstraße**		20,2	
				20,2
4,428	**Hst Zimmerschlag**		5,2	

1	2	3	4	5
Lage der Betriebs-stelle/ des NW (km)	Betriebsstellen Neigungswechsel (NW)	Größte Längs-neigung im Hauptgleis ($^0/_{00}$)	Größte Längs-neigung am Bahnsteig ($^0/_{00}$)	Größte Längs-neigung auf freier Strecke ($^0/_{00}$)
4,454	**NW**			
				-4,2
4,780	**NW**			
				17,8
6,266	**NW**			
				0,0
6,534	**NW**			
				-13,2
7,733	**NW**			
				-40,0
8,032	**NW**			
				+40,0
8,235	**Bft Holzgerlingen Hülben**	beide +40,0	+40,0	
8,300	**NW**			
		-22,2		
8,895	**Ra 10**			
		-19,8		
9,128	**Bft Holzgerlingen Bf**	Gl. 21, 22: -2,0	Gl. 21, 22: -2,0	
		-2,9		
9,461	**NW**			
		17,2		
				18,2

1	2	3	4	5
Lage der Betriebs-stelle/ des NW (km)	**Betriebsstellen Neigungswechsel (NW)**	**Größte Längs-neigung im Hauptgleis ($^0/_{00}$)**	**Größte Längs-neigung am Bahnsteig ($^0/_{00}$)**	**Größte Längs-neigung auf freier Strecke ($^0/_{00}$)**
10,910	**Hp Holzgerlingen- Buch, NW**		16,0 BstgAnfang -0,9 BstgEnde	
				-19,2
12,475	**Hp Weil i.S.-Troppel**		-17,5	
12,757	**NW**			
				0,0
12,912	**NW**			
13,024	**Hp Weil im Schönbuch**		-0,5	
				-23,8
13,954	**Hp Weil i.S.- Untere Halde**		-21,3	
				-26,2
16,245	**NW**			
		4,8		
16,948	**Bf Dettenhausen**		Gl. 301, 102: 1,7	
17,062	**NW**			
		Nebengleise: 0,7		

bleibt frei

3.4871.1.0 Infrastruktur

Bf Böblingen (TBO)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge-/höhe
101	59 m Ein-/ Ausfahrgleis/ Bereitstellung (durchgehendes Hauptgleis)	
102	190 m Ein-/ Ausfahrgleis (durchgehendes Hauptgleis)	85 m/ 76 cm
110	Werkstattgleis außen 55 m/ innen 110 m	
111	Werkstattgleis außen 55 m/ innen 110 m/ außen 35 m	
112	Werkstattgleis innen 85 m/ außen 35 m	
114	52 m Abstellgleis	
116	75 m Ausziehgleis	

3.4871.1.1 Regeln zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung

zu § 1 (1), (3)
zu § 47 (4) **Grenzen und Zuständigkeiten**

1. Infrastrukturgrenze

Die Grenze der Infrastruktur zwischen der DB und der Schönbuchbahn bildet die letzte kurze Weichenschwelle der W 13 im linken Strang.

2. Betriebsführungsgrenze

Die Betriebsführungsgrenze zwischen den Bereichen Fdl DB und Fdl Schönbuchbahn liegt in Höhe des Signales P 1. Damit fällt die Weiche 14 einerseits oberbautechnisch in die Zuständigkeit der Schönbuchbahn, andererseits wird die Weiche 14 und das deckende Signal P 1 durch den Fdl DB bedient. Die Instandhaltung

der sicherungstechnischen Komponenten erfolgt durch die DB Netz AG.

3. Instandhaltung

Die Instandhaltung der Weiche 14 erfolgt:

- Fahrbahn: Schönbuchbahn
- Leit- und Sicherungstechnik: DB
- Oberleitung: Schönbuchbahn

Für alle Arbeiten im Bereich P 1 – W 14 bis Prellbock W 14 muss der Fdl DB die Zustimmung des Fdl Schönbuchbahn einholen. Sperrungen in diesem Bereich werden durch den Fdl DB ausgesprochen. Die Weiche 14 ist mit Oberleitung überspannt. Alle Handlungen zur Schaltung der Oberleitung (Gruppe 111) werden vom Fdl Schönbuchbahn wahrgenommen. Der Fdl Schönbuchbahn informiert den Fdl DB über Abschaltungen der Oberleitung. Ausnahme: während der Arbeitsruhe des Fdl Schönbuchbahn kann der Fdl DB/ Dritte die Gruppe 111 im Gefahrenfall bei der ZES abschalten lassen.

4. Notfallmanagement

Das Notfallmanagement im Bereich der Infrastruktur Schönbuchbahn bis einschließlich Prellbock nach der Weiche 14 wird von der Schönbuchbahn (WEG) wahrgenommen. Bei Ereignissen im Bereich der Gleise 1 und 2 von W 13/14 bis W 61 (DB) bzw. ESig 01FF / Sig 01wvf (Schönbuchbahn) sind grundsätzlich der Notfallmanager DB und der Notfallmanager WEG zu verständigen.

5. Erreichbarkeit

Siehe Modul: **1.0002.A001**

zu § 4 (2) **Bahnhofsgrenze**

Die Bahnhofsgrenze in Richtung Dettenhausen befindet sich

- im Richtungsgleis in km 0,810
- und im Gegenrichtungsgleis in km 0,581

zu § 4(11) Nebengleise

Die Gleise 110, 111, 112, 113, 114, 116 werden planmäßig nicht von Zügen befahren. Sie gehören ab dem Signal Ra 12 der Weichen 01W2 bzw. 01W7 zur Serviceeinrichtung des Betriebswerks Böblingen.

3.4871.1.2 **Regeln zum Signalbuch [Eisenbahnsignalordnung]**

[zu ESO (7) AB 2]/ 301.0002 Ab.2 (3)

Signale links vom Gleis

ASig 01N1, in Verbindung mit Ne 4.

3.4871.1.3 **Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77** ●

Vorhandene Randwege sind zu nutzen.

Gleisbereich Gleise 1 und 2:

Für alle Arbeiten in Gleis 1 und Gleis 2 sind die Gefährdungen, die sich aus dem Betrieb in Gleis 1 (ZVS) und Gleis 2 (DB Netz AG) ergeben, zu berücksichtigen und müssen Eingang in die Sicherungsplanung finden.

Die für den Bahnbetrieb zuständigen Stellen der DB Netz AG und des ZVS müssen sich bei der Sicherungsplanung abstimmen. ● ●

3.4871.1.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb

Im Bereich des Betriebswerks Böblingen, der zugleich mit Straßenfahrzeugen befahren werden kann, beträgt die Fahrdrahthöhe 5,50 m.

In den Räumlichkeiten des Bw-Böblingen für das ESTW befinden sich die Ortssteuereinheit (OSE) der Fahrleitungsanlage mit den zugehörigen Schaltern gemäß Ebsü. Die Bezeichnung der Schalter, der Schaltgruppen und Schaltabschnitte ergibt sich aus dem Ebsü-Plan.

Der Ebsü- Plan ist beim Notbedienplatz des Fdl sowie in der Innenanlage des Stellwerks Schönbuchbahn vorzuhalten.
Beim ESTW werden weiter folgende Ausrüstungsgegenstände vorgehalten:

- 2 x Spannungsprüfer
- 4 x Erdungsstangen mit je 12 m Erdungskabel
- Mastschalterschlüssel
- Weichen- / Mastschalterkurbel

Ferner befindet sich auf dem E-Bw-Gelände beim ZOB ein handbedienter Schalterantrieb mit Dreikant- Steckschlüssel mit Erdkontakt für den gesamten Bw-Bereich.
W3 elektrisch ortsgesteuerter Schalterantrieb für die Weichenheizungsanlage.

Die Deckenstromschienen der Wartungshalle und die Oberleitungen bis zu den Streckentrennern vor der Halle können durch Bedienung der einzelnen Erdungsautomatiken durch die Hallenbereichsschalter HB 1 – 4 separat ausgeschaltet und bahngeerdet werden.
Vgl. hierzu den Ebsü- Plan.

zu § 14 (1) Fahrwegprüfung

Die Fahrwegprüfung erfolgt durch den zuständigen Fahrdienstleiter.

Die Fahrwegprüfung in den Gleisabschnitten 101 und 102 obliegt dem Fahrdienstleiter, dem das Stellwerk Einfahrten in die beiden Gleisabschnitte erlaubt.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 eingelagert im Stellwerksraum (Notbedienplatz) im Betriebswerk. ●

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

2 elektrische Schlüsselsperren im Stellwerksgebäude beim Fdl Böblingen (DB) zum Wechsel der Erlaubnis in Gleis 101/ 102. Der Schlüssel pendelt zwischen diesen beiden Schlüsselsperren. ● ● ●

Reserveschlüssel (versiegelt) im Raum des Notbedienplatzes des ESTW Schönbuchbahn. ● ●

zu § 16 Haupt- und Vorsignale

Modul 3.4871.1.7

Ein- und Ausfahrsignale gemäß Bahnhofsskizze.

Einfahrvorsignale in

- km 1,273 (Regelgleis) / 1,200 (Gegengleis) aus Ri. Holzgerlingen.

zu § 16 (6) Zugschlussstellen

Fahrtrichtung	Zugschlussstelle
Stuttgart Rohr – Böblingen Gl. 1	Ls 01L001X
Böblingen Gl. 1 – Stuttgart Rohr	Ls 01L001X (Asig P1 DB Netz)
Böblingen Gl. 1 – Danziger Straße	Esig 01FF
Böblingen Gl. 1 – Danziger Straße (GWB)	Esig 01F
Danziger Straße – Böblingen Gl. 1	Esig 01N1
Danziger Straße (GWB) - Böblingen	Esig 01N1

zu § 17 Einfahrten

Die Einfahrt erfolgt aus Ri. Stuttgart- Rohr mit 40 km/h. ●

Die Einfahrt erfolgt aus Ri. Holzgerlingen mit 50 km/h (Regelgleis) / 60 km/h (Gegengleis).

zu § 17 (3) Einfahrten in teilweise besetzte Gleise

Bei besetztem Gleis 101 aus Regel- und Gegengleis aus Ri. Holzgerlingen mit 20 km/h (Signalisierung durch Zs 3v/ Zs 3 Kz 2). ●

zu § 17 (9) Durchfahrten

Nicht erlaubt und sicherungstechnisch nicht möglich.

zu § 51 (13) Rangieren zum Zweck der Zugbildung

In den Hauptgleisabschnitten 101, 102 und 22 können Rangierfahrten neu gebildet werden.

zu § 52 (1) b) Beteiligte Rangierer verständigen

Der rangierende Triebfahrzeugführer aus Richtung Hauptgleise 101 / 102 / 22 in Richtung Werkstattgleise 110 / 111 bzw. 116 verständigt vor einer Rangiervereinbarung in der Werkstatt eventuell rangierende Einheiten über die Absicht, in eines der Werkstattgleise hinzurangieren und veranlasst deren Stillstand.

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Neigungen im Bahnhof ≤ 2,5 Promille.

zu § 55 (1) Befahren von Überwegen **5.0000.5**

Die Gleise 110 bis 112 und 114 sind teilweise auch für Straßenfahrzeuge befahrbar im Sinne eines Platzes gem. EBO § 11 befahrbar. Die höchste Rangiergeschwindigkeit zwischen den Signalen 01W2Y1, 01W2Y2, 01L122Y sowie EOW 2 und der Fahrzeughalle beträgt 5 km/h. Personen und Fahrzeuge im Gleis sind mit Zp1 zu warnen.

zu § 54 (6) Vorbeifahrt an Signalen

An den Hauptsignalen kann Signal Sh 1 gezeigt werden.
Es gelten die Bedingungen zu Absatz (6) b).

zu § 56 (6) Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist verboten.

zu § 59 (1) Gefährdende Rangierbewegungen

i.V.m. LNT-Ril. 3.1

In Gleisen, in denen sich mit Reisenden besetzte LNT befinden, ist das Rangieren mit anderen Fahrzeugen als LNT nicht zulässig. Im Störungsfall darf der Fahrdienstleiter nur in Abstimmung mit dem Notfallmanager Abweichungen zulassen.

Fdl vgl.: 9.4871.4.01

Geschobene Rangierabteilungen mit Regelfahrzeugen sind zwischen Tf und Fdl unter nachfolgenden Bedingungen zu vereinbaren: Bei der Erlaubnis geschobener Rangiereinheiten (ohne Führerstand an der Spitze) sind in diesem Fall zusätzlich Einrichtungen zu verwenden, mit denen der Betriebsbedienstete an der Spitze der Rangierabteilung diese durch unmittelbare Einwirkung auf die pneumatische Bremse anhalten kann.

3.4871.1.5 **Fahrdienstvorschrift DB, Züge fahren und Rangieren** ●

zu 408.3101 Abschn. 24
408.5801 Abschn. 24

Abstimmen der Regeln – Beteiligen anderer Eisenbahnunternehmen

Die zuständige Stelle der DB Netz muss mit der zuständigen Stelle des ZVS sowie in gleichem Maße umgekehrt, anlassbezogen Regeln abstimmen, welche Zug- und Rangierfahrten im Übergang zwischen beiden Infrastrukturbetreibern betreffen. ● ●

zu 408.2321

Zugfahrt Schönbuchbahn → DB

Die Zugfahrt wird in den Abschnitten 01G101/01G201 bereitgestellt, die Weiche 01W2 muss in diesem Fall frei sein. Der Fdl Schönbuchbahn vereinbart die Zugfahrt mit dem Fdl DB. Der Fahrdienstleiter Schönbuchbahn gibt den Schlüssel 01WG201 frei, die Zugfahrt darf bis zum Signal P1 vorziehen.

Der Triebfahrzeugführer meldet, dass der Zug vorbereitet ist, im Verfahren nach Ril 481.0205 Abschnitt 7 (GSM-R 999010004). Ril 481.0205

Der Fdl DB entnimmt den Schlüssel aus der elektrischen Schlüsselsperre des ESTW und verschließt ihn in der elektrischen Schlüsselsperre des SpStw Böblingen. Die Einstellung der Zugfahrt erfolgt von P1 zum jeweiligen Ziel. ● ● ●

Nach Abschluss der Zugfahrt schließt der Fdl DB den Schlüssel 01WG201 wieder in die Schlüsselsperre des ESTW ein.

Zugfahrt DB → Schönbuchbahn

Nach Annahme eines Zuges durch den Fdl Schönbuchbahn entnimmt der Fdl DB den Schlüssel aus der elektrischen Schlüsselsperre des ESTW und verschließt ihn in der elektrischen Schlüsselsperre des SpStw Böblingen. Die Einstellung der Zugfahrt erfolgt von einem Einfahrsignal zum jeweiligen Ziel 01N1. ● ● ● ● ●

Nach Abschluss der Zugfahrt schließt der Fdl DB den Schlüssel 01WG201 wieder in die Schlüsselsperre des ESTW ein. ● ●

3.4871.1.5a **Kommunikation beim Rangieren über die Betriebsführungsgrenze** ●

zu 481.0302 2 (5)

Zugfunk (GSM-R)

Rangierfahrten sind unter der Rangierfahrtnummer 55 621 002 im GSM-R erreichbar.
Zugfahrten müssen vor Übergang in den Bedienbereich der DB über die jeweilige Zugnummer erreichbar sein.
Fdl Böblingen DB (GSM-R 76050402)

zu 408.4814

Rangierfahrt Schönbuchbahn → DB

Die Rangierfahrt wird in den Abschnitten 01G101/01G201 bereitgestellt. Der Fdl Schönbuchbahn vereinbart die Rangierfahrt mit dem Fdl DB. Der Fahrdienstleiter Schönbuchbahn gibt den Schlüssel 01WG201 frei, die Rangierfahrt darf bis zum Signal P1 vorziehen.

Der Fdl DB entnimmt den Schlüssel aus der elektrischen Schlüsselsperre des ESTW und verschließt ihn in der elektrischen Schlüsselsperre des SpStw Böblingen. Die Einstellung der Rangierfahrt erfolgt von P1 zum jeweiligen Ziel. ● ● ● ● ●

Nach Abschluss der Rangierfahrt schließt der Fdl DB den Schlüssel 01WG201 wieder in die Schlüsselsperre des ESTW ein. ● ●

Rangierfahrt DB → Schönbuchbahn

Der Fdl DB vereinbart die Rangierfahrt mit dem Fdl Schönbuchbahn. Der Fdl Schönbuchbahn stimmt der Fahrt mündlich zu und gibt den Schlüssel 01WG201 frei, das Sperrsignal 01L101X kommt dadurch in Kennlicht, der Fdl Schönbuchbahn kann nicht mehr nach/von Gleis 1 ein-/ausfahren. ● ● ● ● ● ●

Der Fdl DB entnimmt den Schlüssel aus der elektrischen Schlüsselsperre des ESTW und verschließt ihn in der elektrischen Schlüsselsperre des SpStw Böblingen. Die Einstellung der Rangierfahrt erfolgt von einem Startsignal zum jeweiligen Ziel 01N1. ● ● ● ● ●

Nach Abschluss der Rangierfahrt schließt der Fdl DB den Schlüssel 01WG201 wieder in die Schlüsselsperre ein.

Störung der Schlüsselabgabe

Sollte die Abgabe des Schlüssels 01WG201 gestört sein, erfolgen die Zustimmungen ausschließlich mündlich, alle Gespräche sind im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

Die Zulassung von Zügen, die aus LNT gebildet sind und die Schönbuchbahn verlassen, richtet sich nach den Richtlinien der DB Netz AG. ● ●

Die Zulassung von Zügen, die aus LNT gebildet sind und in den Betriebsführungsbereich des ZVS einfahren, richtet sich nach den Regeln in dieser SbV. **2.4871.7** **2.4871.9**

3.4871.1.6 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen

zu § 2 (1) Gegenseitige Abhängigkeiten

Für die Einstellung und Zulassung von Fahrwegen über die Betriebsführungsgrenze besteht zwischen beiden Stellwerken im Gleisabschnitt zwischen Signal 01P1 und 01N1 eine Abhängigkeit über eine elektrische Schlüsselsperre des ESTW Schönbuchbahn. Diese ist beim Fdl Böblingen der DB Netz im Gebäude angebracht.

Eine Einstellung von Fahrwegen in / aus Gl. 1 ist nur möglich, wenn seitens des Fdl Schönbuchbahn die Schlüsselsperre freigegeben wird und der Fdl Böblingen der DB Netz den Schlüssel in der Schlüsselsperre des Relaisstellwerkes verschließt.
In diesem Fall sind die Signale 01N1, 01W2Y1, 01W2Y2, 01L122Y01, 01F und 01FF in Hp0 verschlossen. Die Signale 01L101X, 01L201Y, 01W8X und 01W8Y zeigen Kennlicht.

Die Gleisfreimeldeanlagen beider Stellwerke in Bf Böblingen Gl.1 überlappen sich im Bereich zwischen Asig P1 und Asig 01N1.

Das DB – Stellwerk Böblingen verwendet Gleisstromkreise, das ESTW Schönbuchbahn verwendet Achszähler.

Zu § 3 (5) Bedienungsanweisungen für Weichen

Die Weichen im Bereich er Serviceeinrichtung (Bahnbetriebswerk) sind elektrisch ortsbediente Weichen (EOW).

Die EOW 2 ist in Abhängigkeit zum ESTW Böblingen geschaltet. Fahrweg in der der Relation Gleis 110 – Gleis 116 (Ausziehgleis) können nur angefordert werden, wenn die im Fahrweg liegende Weiche 01W8 nicht durch eine Rangierstraße des ESTW beansprucht wird.

Die Bedienungsanleitung für die EOW- Anlage liegt in der Fahrzeughalle beim Werkstattleiter zur Einsicht aus bzw. orientiert sich an der Ril 482.8004.

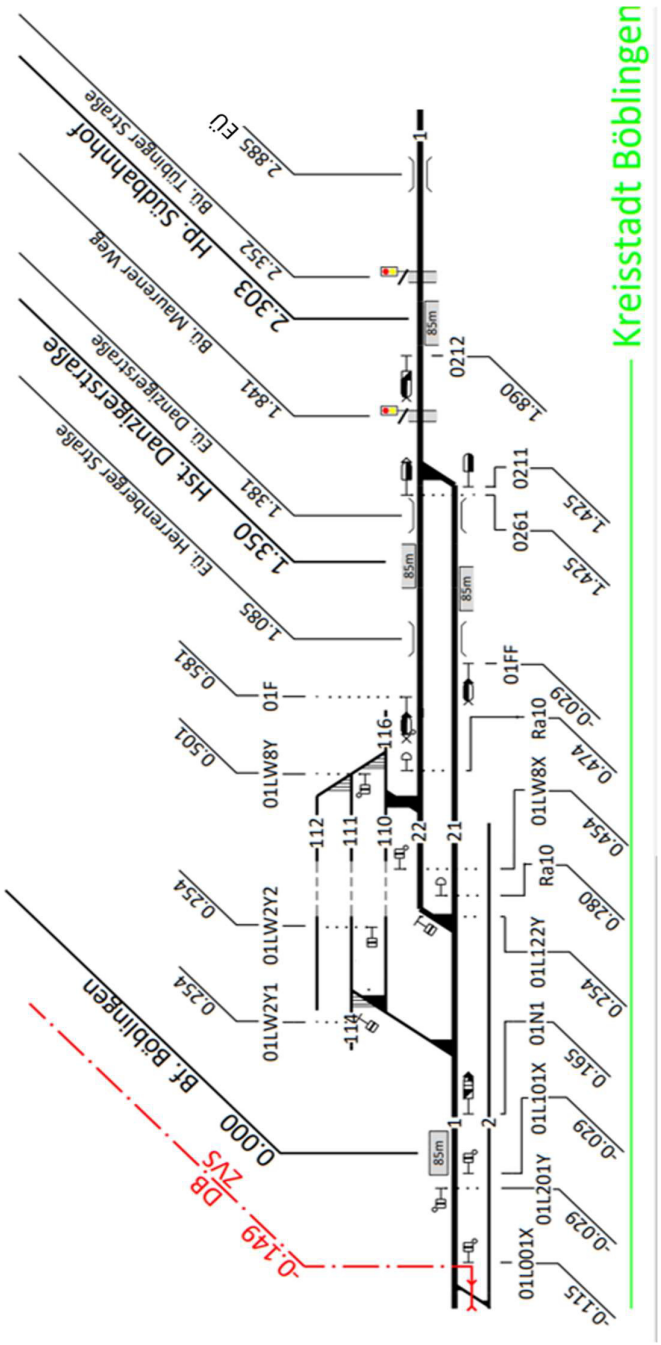
Die Weichen EOW 9 und EOW 10 südlich des Bw- Gebäudes können per Schlagtaster bedient werden. Für die Nutzer des Bw und der Abstellgleise ist die Bedienungsanweisung für die EOW durch den Werkstattleiter zugänglich zu machen. **EOW**

Weiche 5 ist handgestellt. Der Aufbewahrungsort der Stellstange befindet sich beim Leiter des Bahnbetriebswerks.

Für die Fahrwegeinstellung aus/ in Gleis 22 nach / von Gleis 116 muss der Gleisabschnitt zwischen den Lichtsperrsignalen 01LW8X und 01LW8Y frei von Fahrzeugen sein, Rangierfahrten über den betreffenden Bereich dürfen unmittelbar vor Fahrwegeinstellung nicht vereinbart sein / durchgeführt werden.

Ortsstellbetrieb

3.4871.1.7 Bahnhofsplan •



3.4871.5.0 Infrastruktur

Bf Holzgerlingen (THZG)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge/ -höhe
311	Gegenrichtungsgleis (Ausfahrgleis) (durchgehendes Hauptgleis)	Bft Hülben: 85 m/ 76 cm
312	Richtungsgleis (Einfahrgleis) (durchgehendes Hauptgleis)	Bft Hülben: 85 m/ 76 cm
11	durchgehendes Hauptgleis zw. 05W 1 und 05W 2	
21	Durchgehendes Hauptgleis	Bft Holzgerlingen: 85 m/ 76 cm
22	Stumpfgleis: Einfahrten aus/ Ausfahrten nach Böblingen (Hauptgleis)	Bft Holzgerlingen: 85 m/ 76 cm

Abstellen:

Das vorübergehende Abstellen von Fahrzeugen ist ausschließlich in Gleis 22 erlaubt.

3.4871.5.1 Regeln zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung

zu § 4 (11) <u>Bahnhofsteile</u>

Der Bahnhof Holzgerlingen verfügt über die Zwischensignale 05ZR1/ 05ZR2.

Der Bahnhof ist in die Bahnhofsteile Holzgerlingen Hülben (THZGH) und Holzgerlingen Bahnhof (THZG) unterteilt.

Zugwenden aus Richtung Dettenhausen sind im Bft Holzg.-Hülben wegen des Einschaltpunktes BÜ 6,7 und nicht vorhandener Fahrstraßenziele nur mit Hilfshandlungen (UT Bü 6,7, und 7,5 möglich und daher nur im Störungsfall/ Betra- Fall zugelassen.

zu § 7 (1), (2)

Neigungsverhältnisse

Im Bahnhof sind Längsneigungen > 2,5 Promille vorhanden. Die nachfolgende Tabelle stellt die Längsneigung in Bezug zur Kilometrierung dar:

ab Bahn- km	**Gleis (e)**	**steigt/ fällt**
8,178 (ESig)	1, 2	steigt (max. 40 Promille)
8,300	1, 2 bzw. 11	fällt (max. 22,1 Promille)
8,969	21	fällt
9,055	22 (ca. Ra 12)	fällt < 2,027 Promille bis Ende
9,186	21 (05N1)	fällt max. 2,9 Promille
9,461	21	steigt max. 16,397 Promille
9,885	21	bis ESig 05F

3.4871.5.2 Regeln zum Signalbuch [Eisenbahnsignalordnung]

[zu ESO (7) AB 2]/ 301.0002 Ab.2 (3)

Signale links vom Gleis

ZSig 05ZR1

ASig 05P1

3.4871.5.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 / 78

Vorhandene Randwege sind zu nutzen.

3.4871.5.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb ●

Im Modulgebäude des ESTW bei dem BÜ-Schalthaus für BÜ 9,2 befinden sich die Ortssteuereinheit (OSE) der Fahrleitungsanlage mit den zugehörigen Schaltern gemäß Ebsü. ● ● ●

Der aktuelle Ebsü- Plan ist in der Innenanlage des ESTW- Modulgebäudes vorzuhalten. ● ●

Im Modulgebäude des ESTW werden weiter folgende Ausrüstungsgegenstände vorgehalten: ● ●

- 2 x Spannungsprüfer ●
- 4 x Erdungsstangen mit je 12 m Erdungskabel ●
- Mastschalterschlüssel ●
- Weichen- / Mastschalterkurbel ●

zu § 14 (1) Fahrwegprüfung

Die Fahrwegprüfung erfolgt durch den zuständigen Fahrdienstleiter Schönbuchbahn.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 eingelagert Modulgebäude des ESTW Holzgerlingen.

zu § 16 Haupt- und Vorsignale **3.4871.6.7**

Ein- und Ausfahrsignale gemäß Bahnhofsskizze. ●

Einfahrvorsignale in

- km 7,372 (Regelgleis und Gegengleis) aus Ri. Böblingen;
- km 10,600 aus Ri. Dettenhausen.

zu § 16 (6) Zugschlussstellen

Fahrtrichtung	Zugschlussstelle
Zimmerschlag – Holzgerlingen	ZSig 05ZR1
Zimmerschlag – Holzgerlingen (GWB)	ZSig 05ZR2
Holzgerlingen-Hülben – Gleis 22	05P2
Holzgerlingen-Hülben – Gleis 21	05P1
Dettenhausen – Holzgerlingen (Gl.21)	05N1
Holzgerlingen – Zimmerschlag	ESig 05 A
Holzgerlingen – Zimmerschlag (GWB)	ESig 05 AA

zu § 17 Einfahrten

Die Einfahrt erfolgt aus Ri. Böblingen in Gleis 21 bzw. in Gleis 22 und wird jeweils mit Zs 3v bzw. Zs 3 Kz 3 signalisiert.

zu § 17 (9) Durchfahrten

Erlaubt.

zu § 51 (13) Rangieren zum Zweck der Zugbildung und Disposition

Siehe auch: **zu § 53 (5)**

1. Bft Holzgerlingen- Hülben:

Bilden und Auflösen von Zügen, Rangieren und Abstellen von Fahrzeugen sind nicht zulässig.

2. Bft Holzgerlingen

Bilden und Auflösen von Zügen sind im Regel- und Störungsfall ausschließlich in Gleis 21 und Gleis 22 im Bereich des Bahnsteigs erlaubt. Die Fahrzeuge sind gegen Wegrollen zu sichern. Bilden und Auflösen lokbespannter Züge (Reise- und Güterzüge, Fahrten der Baulogistik und Baumaschinen) sind nicht zulässig.

Bilden und Auflösen von Rangierabteilungen sind ausschließlich im Bereich zwischen dem Anfang der Weiche 05W2 (km 9,008), dem Ausfahrsignal 05N1 (Gleis 21; km 9,178) und dem Gleisabschluss in Gleis 22 (ca. km 9,184) zulässig.

zu § 52 (1) b) Beteiligte Rangierer verständigen

Der rangierende Triebfahrzeugführer muss immer einen möglicherweise anderen Triebfahrzeugführer im Bahnhof vor Beginn der Rangierfahrt über diesen beabsichtigte Rangierbewegung verständigen.

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle **2.4871.A102**

1. Bft Holzgerlingen- Hülben

Fahrzeuge, für die (bauartbedingt oder in Folge von Störungen) nicht nachgewiesen ist, dass die Festhaltekraft von Haltebremsen, Federspeichern oder ähnlichen Bremssystemen ausreicht, um sie in einer Längsneigung von 40 ‰ gegen Abrollen zu sichern, dürfen im Regelbetrieb nicht halten. Kommen solche Fahrzeuge im Störungsfall zum Stehen, sind sie mindestens durch Hemmschuhe oder Radvorleger sowie durch alle verfügbaren funktionsfähigen fahrzeugseitigen Mittel besonders gegen Wegrollen zu sichern. Kann auf diese Weise ein Wegrollen nicht sicher verhindert werden, so ist der Bft Holzgerlingen Hülben für den Betrieb zu sperren. Die Fahrzeuge sind unverzüglich aus dem Bahnhofsteil zu entfernen; sie dürfen zum Zwecke der vorübergehenden Abstellung aus eigener Kraft oder mittels fremdem Antrieb (Schleppen/Schieben) in Gleis 22 bewegt werden. Bei der Abstellung dort sind sie durch Hemmschuhe oder Radvorleger sowie durch alle verfügbaren funktionsfähigen fahrzeugseitigen Mittel besonders gegen Wegrollen zu sichern.

2. Bft Holzgerlingen

Das Rangieren ist im Regelbetrieb ausschließlich im Bereich zwischen dem Signal Ra 10 (Gleis 11; km 8,895), dem Ausfahrsignal 05N1 (Gleis 21; km 9,178) und dem Gleisabschluss in Gleis 22 (ca. km 9,184) zulässig. Hierfür dürfen nur Triebfahrzeuge eingesetzt werden, bei denen nachgewiesen ist, dass die Festhaltekraft von Haltebremsen, Federspeichern oder ähnlichen Bremssystemen ausreicht, um sie in einer Längsneigung von 25 ‰ gegen Abrollen zu sichern.

Fahrzeuge, für die (bauartbedingt oder in Folge von Störungen) nicht nachgewiesen ist, dass die Festhaltekraft von Haltebremsen, Federspeichern oder ähnlichen Bremssystemen ausreicht, um sie in einer Längsneigung von 40 ‰ gegen Abrollen zu sichern, dürfen im Regelbetrieb nicht halten. Kommen solche Fahrzeuge im Störungsfall zum Stehen, sind sie mindestens durch Hemmschuhe oder Radvorleger sowie durch alle verfügbaren funktionsfähigen fahrzeugseitigen Mittel besonders gegen Wegrollen zu sichern. Kann auf diese Weise ein Wegrollen nicht sicher verhindert werden, so ist der Bft Holzgerlingen für den Betrieb zu sperren. Die Fahrzeuge sind unverzüglich aus dem Bahnhofsteil zu entfernen; sie dürfen zum Zwecke der vorübergehenden Abstellung aus eigener Kraft oder mittels fremdem Antrieb (Schleppen/Schieben) in Gleis 22 bewegt werden. Bei der Abstellung dort sind sie durch Hemmschuhe oder Radvorleger sowie

durch alle verfügbaren funktionsfähigen fahrzeugseitigen Mittel besonders gegen Wegrollen zu sichern.

zu § 54 (6) Vorbeifahrt an Signalen

An den Hauptsignalen 05P1 und 05 P2 kann Signal Sh 1 gezeigt werden. Es gelten die Bedingungen zu Absatz (6) b).

zu § 56 (6) Abstoßen und Ablaufen **2.4871.A102**

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist verboten.

zu § 55 (1) Befahren von Überwegen

Bei Rangierarbeiten muss der Reisendenzugang in km 9,078 in Gleis 22 immer gesichert werden. **5.0000.5** ●

zu § 59 (1) Gefährdende Rangierbewegungen ●

i.V.m. LNT-Ril. 3.1 In Gleisen, in denen sich mit Reisenden besetzte LNT befinden, ist das Rangieren mit anderen Fahrzeugen als LNT nicht zulässig. Im Störungsfall darf der Fahrdienstleiter nur in Abstimmung mit dem Notfallmanager Abweichungen zulassen. **Fdl vgl.: 9.4871.4.01** ●

Geschobene Rangierabteilungen mit Regelfahrzeugen sind zwischen Tf und Fdl unter nachfolgenden Bedingungen zu vereinbaren: Bei der Erlaubnis geschobener Rangierabteilungen sind in diesem Fall zusätzlich Einrichtungen zu verwenden, mit denen der Betriebsbedienstete an der Spitze der Rangierabteilung diese durch unmittelbare Einwirkung auf die pneumatische Bremse anhalten kann. ●

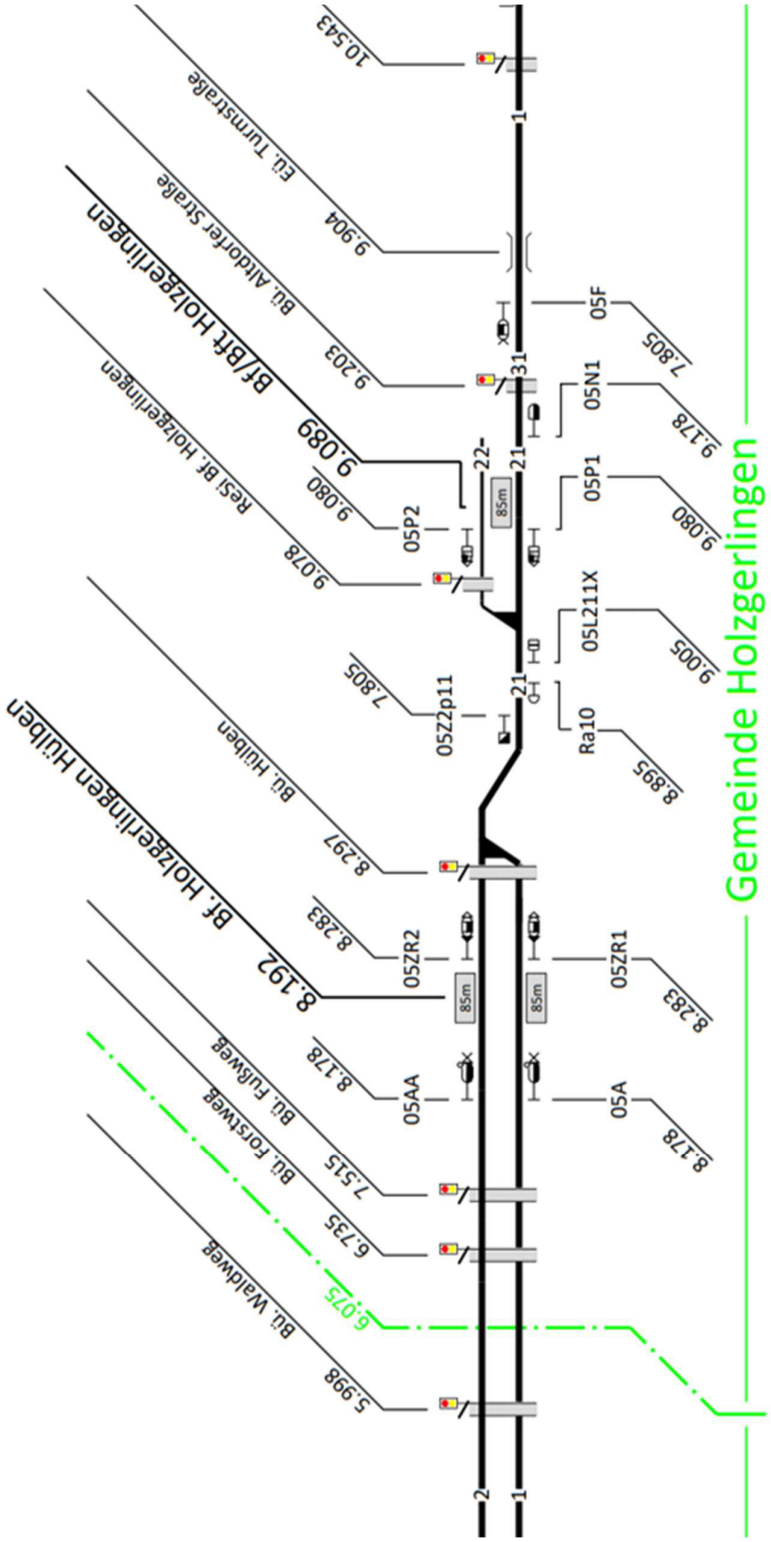
3.4871.5.5 bleibt frei

3.4871.6.6 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen

zu § 2 (2) Abhängigkeiten ●

Züge und Sperrfahrten, welche den Bahnübergang in km 7,5 und 6,7 aus Richtung Holzgerlingen ohne Fahrstraßenfestlegung befahren sollen, müssen vor dem Einschaltpunkt die UT (Schließung DB 24) bedienen. Weitere Bedienung vorhandener Einschaltungen oder Unwirksamkeitsschaltungen gemäß vorgesehenem Fahrtverlauf. ●

3.4871.6.7 Bahnhofsplan



bleibt frei

3.4871.6.0 Infrastruktur

Bf Dettenhausen (TDH)

Gleis	Länge/ Funktion	Bahnsteiglänge/ -höhe
301	durchgehendes Hauptgleis Einfahrten/ Ausfahrten	85 m/ 76 cm
102	Hauptgleis	85 m/ 76 cm
31	Werkstatthalle, Abstellgleis	
41	Werkstatthalle, Abstellgleis	
51	Abstellgleis	36 m

3.4871.6.1 Regeln zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung

zu § 4 (11) Bahnhof

Der Bahnhof Dettenhausen ist Endbahnhof und erstreckt sich vom Esig 06A bis zum Gleisabschluss in der Werkstatthalle.

zu § 7 (1), (2) Gleisneigung

ab Bahn- km	Gleis (e)	steigt/ fällt
16,283 (ESig)		steigt (max. 4,754 Promille)
16,915 (BstgAnfang)	1 (301) 2 (102)	steigt (max. 1,743 Promille) bis km 17,062

3.4871.6.2 Regeln zum Signalbuch [Eisenbahnsignalordnung]

[zu ESO (7) AB 2]/ 301.0002 Ab.2 (3) Signale links vom Gleis

Asig 06P2

Ls 06301X (Fahrstraßenziel einfahrende Züge)

3.4871.6.3 Regeln zur Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 •

Vorhandene Randwege sind zu nutzen.

3.4871.6.4 Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE

zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb

Im Modulgebäude des ESTW bei dem BÜ-Schalthaus für BÜ 16,8 befinden sich die Ortssteuereinheit (OSE) der Fahrleitungsanlage gemäß Darstellung in der Ebsü. •

Die Deckenstromschienen der Wartungshalle und die Oberleitungen vor der Halle können durch Bedienung der einzelnen Erdungsautomatiken durch die Schalter 6.1 – 6.2 separat ausgeschaltet und bahngeerdet werden

Im Modulgebäude des ESTW werden weiter folgende Ausrüstungsgegenstände vorgehalten:

- 2 x Spannungsprüfer
- 4 x Erdungsstangen mit je 12 m Erdungskabel
- Mastschalterschlüssel
- Weichen- / Mastschalterkurbel

zu § 14 (1) Fahrwegprüfung

Die Fahrwegprüfung erfolgt durch den zuständigen Fahrdienstleiter Schönbuchbahn.

zu § 15 (4) Sicherung von Weichen im Eventualfall

HV 73 eingelagert Modulgebäude des ESTW Dettenhausen.

zu § 16 Haupt- und Vorsignale

Ein- und Ausfahrsignale gemäß Bahnhofsskizze. **3.4871.6.7**

Einfahrvorsignal in

- km 15,583 aus Ri. Holzgerlingen.

zu § 16 (6) Zugschlussstellen

Fahrtrichtung	Zugschlussstelle
Holzgerlingen – Dettenhausen Gl. 301	06P1
Holzgerlingen – Dettenhausen Gl. 102	06P2
Dettenhausen Gl. 301 – Holzgerlingen	06A
Dettenhausen Gl. 102 – Holzgerlingen	06A

zu § 17 Einfahrten

Die Einfahrt erfolgt aus Ri. Böblingen in Gleis 301 bzw. 102 mit Hg 30 km/h (Zs 3v/ Zs 3) signalisiert.

zu § 51 (13) Rangieren zum Zweck der Zugbildung und Disposition

Zwischen Signal 06LW2Y und der Werkstatthalle besteht ein Ortsstellbereich. Rangierfahrten ausschließlich in diesem Bereich müssen nicht zwischen Triebfahrzeugführer und Fdl Schönbuchbahn vereinbart werden. **zu § 53(5)**

Rangierfahrten in/ aus dem Ortstellbereich sind immer zu vereinbaren.

Wird bereits mit einer Rangierfahrt rangiert, darf eine weitere Rangierfahrt nur stattfinden, wenn die Rangierenden sich untereinander abgestimmt haben. Gleichzeitige Rangierfahrten im Bahnhof dürfen wegen beengter Verhältnisse nicht die gleiche Richtung und/ oder gleiche Ziel haben. ●

zu § 52 (1) b) Beteiligte Rangierer verständigen

Der rangierende Triebfahrzeugführer muss immer einen möglicherweise anderen Triebfahrzeugführer im Bahnhof vor Beginn der Rangierfahrt über dessen beabsichtigte Rangierbewegung verständigen.

zu § 54 (6) Vorbeifahrt an Signalen

An den Hauptsignalen 06P1 und 06P2 kann Signal Sh 1 gezeigt werden. Es gelten die Bedingungen zu Absatz (6) b).

zu § 55 (1) Befahren von Überwegen **5.0000.5 5.4871.51** ●

Bei Rangierarbeiten muss der Fußgängerüberweg in km 17,000 immer gesichert werden, ggf. Zp 1 geben.

zu § 56 (6) Abstoßen und Ablaufen **2.4871.A102**

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist verboten.

zu § 59 (2) Rangieren über Signal Ra 10 hinaus **5.0000.5**

Rangierfahrten über Ra 10 hinaus müssen die Unwirksamkeitstaste für BÜ km 15,1 in Höhe km 16,333 (Bü 2) bedienen. ●

zu § 59 (1) Gefährdende Rangierbewegungen ●

i.V.m. LNT-Ril. 3.1 In Gleisen, in denen sich mit Reisenden besetzte LNT befinden, ist das Rangieren mit anderen Fahrzeugen als LNT nicht zulässig. Im Störungsfall darf der Fahrdienstleiter nur in Abstimmung mit dem Notfallmanager Abweichungen zulassen. **Fdl vgl.: 9.4871.4.01** ● ● ● ● ●

Geschobene Rangierabteilungen mit Regelfahrzeugen sind zwischen Tf und Fdl unter nachfolgenden Bedingungen zu vereinbaren: Bei der Erlaubnis geschobener Rangierabteilungen sind in diesem Fall zusätzlich Einrichtungen zu verwenden, mit denen der ● ● ● ●

Betriebsbedienstete an der Spitze der Rangierabteilung diese durch unmittelbare Einwirkung auf die pneumatische Bremse anhalten kann.

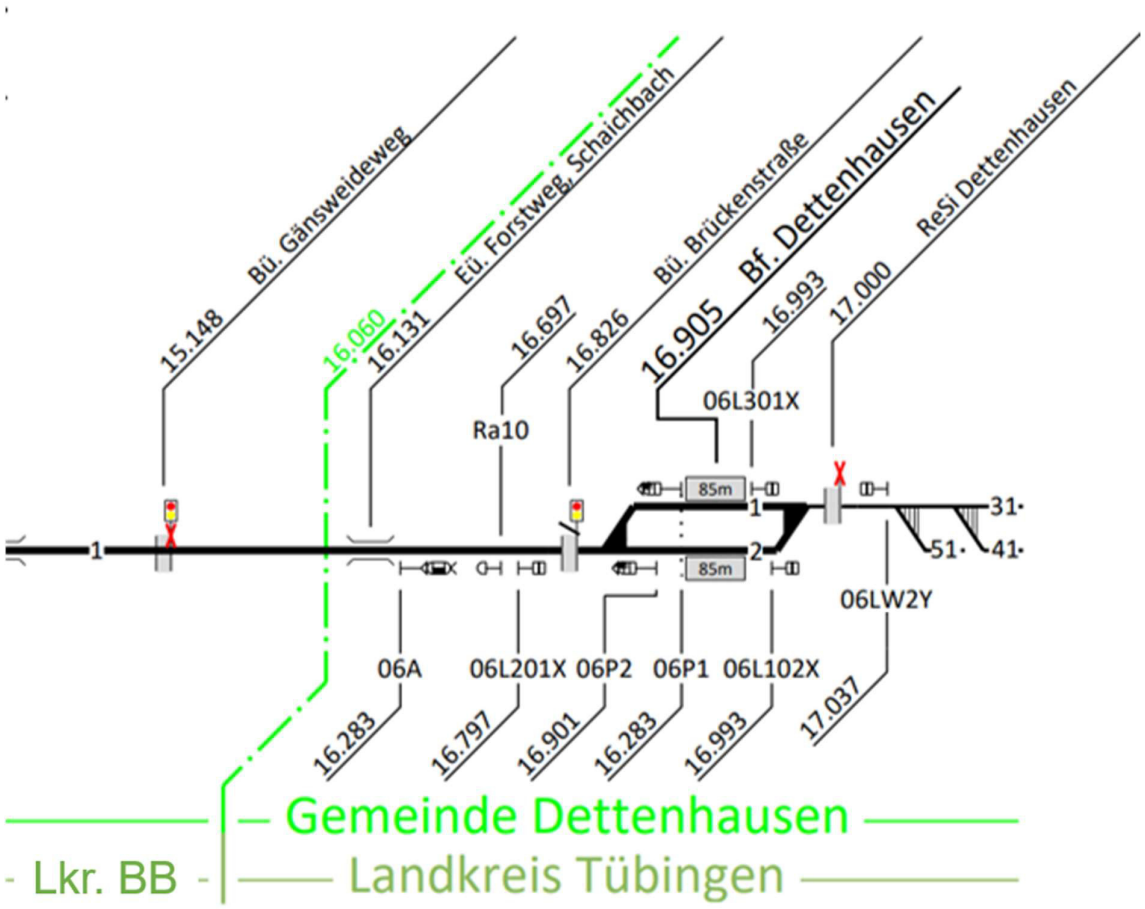
-
-

3.4871.6.5 bleibt frei

3.4871.6.6 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen

bleibt frei

3.4871.6.7 Bahnhofsplan



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

Fahrtrichtung von - bis	Maßgebendes Gefälle		Brems-stellung	Mindestbremshundertstel bei **20** km/h	**30** km/h	**40** km/h	**50** km/h	**60** km/h
Böblingen - Dettenhausen	23 ‰	1 : 43	P	21	25	32	41	54
			G	28	33	42	56	76
				70 km/h	**80** km/h	**90** km/h	**95** km/h	**100** km/h
			P	66	84	101	110	124
			G	101	---	---	---	---

Fahrtrichtung von - bis	Maßgebendes Gefälle		Brems-stellung	Mindestbremshundertstel bei **20** km/h	**30** km/h	**40** km/h	**50** km/h	**60** km/h
Dettenhausen - Böblingen	20 ‰	1 : 50	P	18	22	28	37	50
			G	25	30	38	52	71
				70 km/h	**80** km/h	**90** km/h	**95** km/h	**100** km/h
			P	63	79	93	104	115
			G	94	---	---	---	---

- bleibt frei -

5.4871 Bahnübergänge

In diesem Modul sind die örtlichen Besonderheiten der Bahnübergänge der Strecke 4871 aufgeführt.

5.4871.1 Sicherungsarten der Bahnübergänge

In der folgenden Liste ist die Sicherungsart der Bahnübergänge aufgeführt.

Angaben mit Pfeil gelten

- für die Richtung (▼),
- für die Gegenrichtung (▲).

BÜ in B- km	Sicherungsart	Besonderheiten	
1,841	LzH/F- Hp		
2,352	LzH/F- ÜS- vLz	Zugwenden ▼Haltezeitüberschreitung, ▼GWB	**2.4871**
3,308	Ü + U		
4,489	LzH/F- ▼Hp ▲ÜS		
4,888	LzF- ▼Hp ▲ÜS		
5,992	LzF- ÜS		
6,735	LzV- ÜS- GFR	▲Fahrten ohne Hp	**9.4871.6.04**
7,515	LzF- ÜS	▲Fahrten ohne Hp	**9.4871.6.04**
8,297	LzF- Hp		
9,203	LzH/F- Hp- vLz		
10,543	LzHH/F- ÜS- GFR	▲Haltezeitüberschreitung	**2.4871**
11,935	Lz- ÜS	▲Haltezeitüberschreitung	**2.4871**
12,513	LzH/F- ÜS	▲Haltezeitüberschreitung	**2.4871**
12,970	Ü + U	▲Halt vor BÜ (Ne 5)	**2.4871**

BÜ in B- km	Sicherungsart	Besonderheiten	
13,694	Ü + U		
13,939	Ü + U		
15,148	Lz- ÜS		
16,826	LzH/F- Hp- vLz		
17,000	Ü + U	bei RgArb ggf. Zp 1	**3.4871.6**

Abkürzungen:

F	Fußgängerschranken
GFR	Gefahrenraumfreimeldeanlage
H	Halbschranken
HH	Vollabschluss mit Halbschranken
Hp	Hauptsignalabhängig
Lz	Lichtzeichen
U	Umlaufsperre
Ü	Übersicht
ÜS	Überwachungssignal (lokführerüberwacht)
vLz	vorgeschaltete Lichtzeichen
V	Vollschranke

5.4871.2 Besonderheiten zu den BÜ- Sicherungsanlagen der Schönbuchbahn

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 in der km- Spalte nicht durch einen waagerechten Strich voneinander getrennt.

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

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

<u>Haltepunktleuchte (HPL)</u>

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 Haltpunktleuchte 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 der Fahrgastwechsel beendet ist und die Abfahrbereitschaft hergestellt werden kann. bevorsteht.
2. Wenn abfahrbereit: Fahren Sie sofort bei Vorliegen der Voraussetzungen ab.

Richtung ▼								BÜSA km	Gegenrichtung ▲								
UT	BÜ2	ET	ET/ AT	HPL	Üsw 1	Weitere	HET	Lo	HET	Weitere	Üsw 2	HPL	ET/ AT	ET	BÜ2	UT	
deckendes Hp								Hp						deckendes Hp			•
0211 <0261>							A	1,841	A					212			•
x	x	x	ET[1)]	x	x		A	2,352	A						x	x	
0372							A	4,489	A						x		•
0372							A	4,888	A		x				x	x	•
x	x				x		A	5,992	A		x				x	x	
x	x				x	AOS	x	6,735	x	AOS	x				x	x	•
x	x				x		A	7,515	A						x	x	•
05ZR1 <05ZR2>							A	8,297	A					05P1 / 05 P2			•
05F							A	9,203	A					05P			•
x	x					AOS	A	10,543	A	AOS	x	x	x[1)2)]		x	x	•
x	x						A	11,935	A		x	x	x[1)]		x	x	•
x	x		x	x	x		A	12,513	A			x	x[1)]		x	x	•
x	x						A	15,148	A						x	x	
06A							A	16,826	A					06P1 / 06 P2			

Bemerkungen:

A	**Automatik- Hilfseinschalttaste**	●
AT	**Ausschalttaste**	●
AOS	**Ausfahrschrankenöffnungsschalter**	●
BÜ2	**x= Einschaltkontakt am Signal Bü 2**	●
ET	**Einschalttaste**	●
1)	**ET bzw. ET/ AT/ HPL für haltende/ wendende Züge im Störungsfall auf jedem Bahnsteig der letzten Verkehrsstation vor dem BÜ**	●
2)	**Vorlaufzeit bis Bü 1: 32 Sekunden**	
HET	**Hilfseinschaltung/ Hilfseinschalttaste**	
Hp	**Hauptsignalabhängig**	●
HPL	**Haltepunktleuchte**	●
Lo	**Lokführerüberwacht**	●
Üsw	**Überwachungssignalwiederholer**	
UT	**Unwirksamkeitstaste**	●
x	**vorhanden**	●

bleibt frei

Schönbuchbahn

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 Störungsfall oder bei Ausfall zu sichern mit:	
1,841	Maurener Weg	Böblingen	1 BÜP + 1 HiP	•
2,352	Tübinger Str.		1 BÜP + 1 HiP	•
4,489	Im Zimmerschlag		1 BÜP + 1 HiP	•
4,888	Fußweg		1 BÜP	•
6,735	Forstweg	Holzgerlingen	1 BÜP	•
7,515	Fußweg		1 BüP	•
8,297	Fußweg		1 BÜP + 1 HiP	•
9,203	K 1074 Altdorfer Str.		1 BÜP + 1 HiP	
10,543	Tübinger Straße		1 BÜP + 1 HiP	
11,935	Bäumlesweg	Weil im Schönbuch	1 BÜP	
12,513	Arthur- Hecker-Strasse		1 BÜP + 1 HiP	
15,148	Gänsweideweg		1 BÜP	
16,826	Brückenstraße	Dettenhausen	1 BÜP + 1 HiP	

bleibt frei

AA 5.5.2.a.-I.4871	UNFALLMELDETAFEL I	WEG Württembergische Eisenbahn Wir sind transdev

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Anlage 1 (zu 5.6.1)

Strecke / Netz 4871 Schönbuchbahn Betriebsstelle: _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))
Bündelfunk : **Zugleitfunk** (Gruppenruf 970) **Telefon: 07151 / 3038061**

... 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

---

Änderungsnachweis:

Version	Erstellt (Funktion / Name, Datum, Unterschrift)	Geprüft (Funktion / Name, Datum, Unterschrift)	Freigegeben (Funktion / Name, Datum, Unterschrift)	Gültig ab (Datum)
V 1.0	gez. SMB / Paulus, 27.06.2022	gez. SM/ Arnhold, 27.06.2022	gez. GF / Beck, 27.06.2022	11.12.2022

AA 5.5.2.a.-I.4871	UNFALLMELDETAFEL I	WEG Württembergische Eisenbahn Wir sind transdev

Seite 2 zur Unfallmeldetafel I nach BUVO-NE, Anlage 1 (zu 5.6.1)

Ansprechpartner:

Notruf:
Polizei: 110
Rettungsdienste: 112

Zugleitung:
Unfallmeldestelle ☎ 07151 / 303 80 - 61
(Anrufweiterschaltung)

Zugmeldeleitung (Sprachspeicher)
☎ 07151 / 98126 – 12

Betriebswerkstatt:

Böblingen:
Werkstatt ☎ 07031 / 20996 - 61

Talstraße 19
71034 Böblingen

Dettenhausen:
Werkstatt ☎ 07157 / 5229 - 14

Torstraße 2
72135 Dettenhausen

9.4871.1.01 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung

zu § 17 (2) Besonders gefährdete Stellen

In Holzgerlingen verläuft die Strecke der Schönbuchbahn von km 7,800 bis 8,192 in einem Trogbauwerk ohne natürlichen Abfluss. Der Tiefpunkt liegt bei km 8,032. Anfallendes Oberflächenwasser wird in einem Stauraumkanal mit etwa 86 m³ (86.000 Liter) Fassungsvermögen gesammelt und über ein Pumpwerk in einen übergeordneten Kanal abgeleitet.

Das Pumpwerk ist voll redundant mit zwei leistungsstarken Pumpen besetzt. Jede der Pumpen ist auf eine Nennleistung von 90 l/s dimensioniert. Ein Volllaufen des Bauwerks bei Starkregen ist damit bei funktionstüchtiger Anlage nahezu ausgeschlossen.

Die Anlage ist über ein LTE-Modem mit der Leitstelle des Lieferanten, Fa. Xylem in Langenhagen verbunden und meldet dorthin automatisiert Fehler und Störungen. Diese Leitstelle ist durchgehend besetzt.

Potentiell betriebsgefährdende Störungen, also der zeitgleiche Ausfall beider Pumpen oder ein Netzausfall, werden von dieser Leitstelle umgehend an die Rufnummer 07151 303 80 61 gemeldet. In diesem Fall erkundigt sich der Fahrdienstleiter über örtlichen Niederschlag, und weist ggf.

mit Befehl 12 Fahren auf Sicht an für Züge in Richtung

- Dettenhausen von km 7,800 bis km 8,032
- Böblingen von Ne 5 Holzg.- Hülben bis km 8,032.

Bei Anzeichen des Volllaufens des Bauwerks ist der Betrieb in diesem Abschnitt durch den Fdl zu sperren.

Die Störungsbeseitigung erfolgt ohne gesonderten Auftrag durch die Fa. Xylem innerhalb von 24 Stunden.

9.4871.4.01 **Regeln zur Fahrdienstvorschrift FV- NE in Verbindung mit den LNT- Richtlinien**

In den nachfolgenden Modulen sind teilweise Regeln eingearbeitet, die für den Einsatz von „Leichten Nahverkehrstriebwagen“ (LNT) gelten. In der linken Spalte wird in diesen Fällen der Bezug zu den LNT- Richtlinien angegeben.

9.4871.4.10 Zugmeldungen

In der Regel werden bei ordnungsgemäß arbeitendem Stellwerk keine Zugmeldungen gegeben. Sofern diese aus besonderem Grund notwendig werden, ist bei Zugmeldungen für Fahrten im Gegengleis mit der Zusatz nach der Zugnummer „auf dem Gegengleis“ zu geben.

9.4871.4.17 Gleichzeitige Fahrten

zu § 17 (2) In den nachstehenden Betriebsstellen sorgt der Fdl für den Ausschluss von gleichzeitigen Fahrten:

Bahnhof Dettenhausen

Folgende gleichzeitige Fahrten sind durch den Fdl auszuschließen:

a.	Einfahrt nach Gl. 301	Rangierfahrt zwischen
	und	Gleis 102 und Bw
b.	Einfahrt nach Gleis 102	Rangierfahrt zwischen
	und	Gleis 301 und Bw

zu § 59 (3) Gefährdende Rangierbewegungen

i.V.m. LNT-Ril. 3.1

Sie dürfen als Fahrdienstleiter in Gleisen, in denen sich mit Reisenden besetzte LNT befinden, das Rangieren mit anderen Fahrzeugen als LNT nicht zulassen. **Mit Reisenden besetzte LNT**

Hiervon darf abgewichen werden, wenn der vom LNT belegte Gleisabschnitt durch Halt gebietende Signale gesichert ist. **Abweichungen**

Bei geschobenen Rangierfahrten mit Regelfahrzeugen sind zusätzlich Einrichtungen zu verwenden, mit denen der Betriebsbedienstete an der Spitze der Rangierabteilung diese durch unmittelbare Einwirkung auf die pneumatische Bremse anhalten kann. **geschobene Rangierfahrten**

9.4871.6.01 Allgemeines

Die Module 9.4871.6.01 bis 9.4871.6.04 regeln Verfahren für die Durchführung des Gleiswechselbetriebs (GWB) auf der Schönbuchbahn. **Verfahren**

9.4871.6.02 GWB einführen

GWB dürfen Sie als Fdl erst dann zulassen, wenn Mitarbeiter von Rotten und Bahnübergangsposten hierüber verständigt sind. **Zulassen von GWB**

Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,

- wenn es der Beschleunigung des Bahnbetriebs dient,
- wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeitszug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug) oder
- wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, liegengebliebener Zug, ausgeschaltete Oberleitung),

- wenn bei Betrieb mit LNT die Signal- und Blockanlagen zur Sicherung der Zugfolge vor Zulassung von Fahrten nicht gestört sind. **Besonderheit bei LNT**

Da Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss der Fdl Fahren auf dem Gegengleis nicht einführen, auch dann nicht, wenn er den Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis durch Befehl erteilt.

Wenn ein Zug außerplanmäßig das Gegengleis befahren soll, muss der Fahrdienstleiter beteiligte Stellen verständigen.

9.4871.6.03 Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung

Bedingungen

Regel- und Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden da Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, solange keine Bahnübergangsposten oder Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind.

Besondere Bedingungen

Bei besonderen Bedingungen wie

- der Durchführung von Sperrfahrten
- dem Liegenbleiben von Zügen
- dem Abschleppen von Zügen

gelten

- bei planmäßig durchzuführenden Sperrfahrten Weisungen in der Fplo oder in einer Betra,
- in den übrigen Fällen die einzuhaltenden Weisungen des Notfallmanagers.

9.4871.6.04 Abhängigkeiten Stellwerk – BÜSA km 6,7

Zugfahrten im Gegengleis, Fahrtrichtung Holzgerlingen – Zimmerschlag:

Wenn eine Fahrt auf Hauptsignal in das Gegengleis Holzgerlingen – Zimmerschlag nicht möglich ist, darf diese NICHT durch den Fahrdienstleiter zugelassen werden.

9.4871.6.70 **Betrieb beim Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) auf zweigleisigen Streckenabschnitten**

zu LNT- Ril. 2.5

Nur für den Mischbetrieb von Regelfahrzeugen und LNT gilt:

Signalstörung, Blockstörung

Bei Störungen an der signal- bzw. blocktechnischen Sicherung gilt für das Fahren entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung mit LNT längstens bis zum Ablauf des Betriebstages folgende Einschränkung:

1. Die Höchstgeschwindigkeit im betroffenen Blockabschnitt ist durch besonderen Auftrag durch den Fdl auf 50 km/h dem Tf anzuweisen (vgl. FV- NE § 45 (4) b))

und

2. a) im Falle einer Störung im Abschnitt
Bf Böblingen – Üst Danziger Straße:
Es dürfen durch den Fdl nur zwei Zugpaare je Stunde auf der Gesamtstrecke zugelassen werden.

   b) im Falle einer Störung im Abschnitt
Üst Zimmerschlag – Bf Holzgerlingen:
Es darf durch den Fdl nur ein Zugpaar je Stunde auf der Gesamtstrecke zugelassen werden.

Betriebsregime nach Ablauf des Betriebstages

Wenn nach Ablauf des Betriebstages, an dem die Signal- bzw. Blockstörung eintrat eine Beseitigung derselben nicht erfolgen konnte, ist der weitere Betrieb mit LNT bis zum Zeitpunkt der erfolgreichen Behebung der Störung nicht zulässig.
In diesem Falle ist der Eisenbahnbetriebsleiter des EIU zu verständigen.

9.4871.6.71 Räumungsprüfung

Im Falle einer notwendigen Räumungsprüfung muss der Fahrdienstleiter bei selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrtrichtungen Räumungsprüfung durchführen.

Dauer

Dies gilt so lange, bis das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Zug (Kontrollzug) befahren worden ist. Der Zug muss mit Hauptsignal in das Gleis eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

keine RP möglich

Konnte die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Signal Zs 7 bzw. Befehl 12 – Grund Nr. 1 - beauftragen, bis zur benachbarten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.

9.4871.6.72 Räumungsprüfung auf Zeit (RPZ)

RPZ ist bei gestörtem Block im Gleiswechselbetrieb im betreffenden Gleis notwendig.

Kontrollzug

Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren.

Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen.

Der Fahrdienstleiter muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Hierzu muss der Fahrdienstleiter die Sperre entfernen und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder anbringen.

Nachweis

Das Einführen und das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit ist im Zugmeldebuch nachzuweisen.

9.4871.6.99 Bedienungsanweisung ESTW Stadler (ehem. BBR) ●

Vorhalten ●

An jedem Fahrdienstleiterarbeitsplatz ist eine aktuelle Bedienungsanweisung für das ESTW vorzuhalten. ●

zusätzliche Anweisungen ●

Zusätzliche Anweisungen, die für die Stellwerksbedienung erforderlich werden, legt der für den Fahrdienstleiter zuständige öBl dem EBL zuvor zur Abstimmung vor.. ●