

# **Ablachtal-Bahn GmbH**

## **Sammlung betrieblicher Vorschriften**

**( SbV )**

**Gültig ab 20. 02. 2017**

Ablachtal-Bahn GmbH  
Eisenbahnstraße 25

78467 Konstanz

Der Eisenbahn Betriebsleiter

(Carsten Möckl)

Konstanz, den 15.02.2017

## Verteiler:

Oberste Aufsichtsbehörde

Landeseisenbahnaufsicht Baden – Württemberg  
Standort Karlsruhe

Betriebszentrale DB Netz AG Karlsruhe NL Südwest  
Schwarzwaldstr.86; 76137 Karlsruhe

Ablachtal-Bahn GmbH: EBL  
Stv. EBL  
öBl  
Bedienstete mit Betriebsfunktionen

FdL Mengen (Zlr), der 1.Bezirksleiter Betrieb und Bezirksleiter Betrieb Ulm  
FdL Radolfzell (Zlmst), der 1.Bezirksleiter Betrieb und Bezirksleiter Betrieb Singen

EVU: Allen EVU`s wird bei Vertragsabschluß eine SbV gegen Unterschrift  
übergeben. Außerdem liegt bei den FdL`s Mengen und Radolfzell je  
eine SbV zur Einsichtnahme auf.

Geschäftsführung dieser Vorschrift: Ablachtal-Bahn GmbH  
EBL Dipl.-Ing.(FH) Carsten Möckl

### Berichtigungen:

Nr.	gültig ab	eingetragen	Name	Thema
1	20.02.2017	Neuauflage	Knödler	Einführung
2	01.04.2019	Anpassung	Möckl	Änderungen Ansprechpartner

Diese Vorschrift wird ungültig, wenn das Datum der letzten Bekanntgabe mehr als 5 Jahre zurückliegt.  
Bekanntgaben werden von der geschäftsführenden Stelle bei Erscheinen ohne  
weitere Aufforderung an die eingetragenen Empfänger versandt.

# Inhaltsverzeichnis

Inhalt	Seite
Nachweis der Bekanntgaben	2
Wichtige Anschriften und Telefonnummern	4
Rufnummern der Betriebsstellen und Behördenanschriften	5
Vorbemerkungen	6
Zusätzliche betriebliche Bestimmungen Zusatzbestimmungen zur FV-NE	
Allgemeines	7
Fahrdienst auf den Betriebsstellen	9
Zugfahrdienst	12
Rangierdienst	15
Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch	17
Notfallmanagement	18
Zusätzliche Bestimmungen zur SIG-VB-NE	20
Beschreibung der örtlichen Verhältnisse Angaben für die einzelnen Betriebsstellen	22
Abkürzungen	30
Schlussbestimmungen	31
<b>Anlagen.</b>	
1.) Bescheinigung über die Verwendungsprüfung	32
2.) Unfallmeldetafel I	33
3.) Unfallmeldetafel II	34
4.) Unfallmeldetafel III (siehe auch Seite 18)	35
<b>Anhänge.</b>	
1.) Anhang I (Festlegung von Wagen durch Hand- oder Feststellbremse)	36

## **Wichtige Anschriften und Telefonnummern**

**Notruf / Polizei** 110

**Feuerwehr (Rettungsdienst)** 112

### **Anschrift des Eisenbahninfrastrukturunternehmens:**

#### **Ablachtal-Bahn GmbH**

Geschäftsführer

Dr. Arndt Lüdtke

Eisenbahnstraße 25

78467 Konstanz

Tel: 07531 / 991 4940

#### **Eisenbahn Betriebsleiter**

Dipl.-Ing. (FH) Carsten Möckl

Dr. Hans- Liebherr- Straße 22

88416 Ochsenhausen

Tel: 07352 / 929 6024

Mobil:: 0177/ 20 50 500

Email: carsten.moeckl@gmx.de

#### **Stv. Eisenbahn Betriebsleiter**

Dipl.-Ing. (FH) Matthias Baach

Leonhard- Weiss- Straße 22

73037 Göppingen

Tel: 07161/ 602 1435

Mobil: 0152 / 288 62 290

Email: m.baach@leonhard-weiss.com

#### **öBI**

Karl- Heinz Stecher

Robert – Bosch – Straße 1

72505 Krauchenwies

Tel 07576 / 777 186

Mobil: 0174 / 348 99 49

Email: Karl-Heinz.Stecher@tegometall.com>

## Rufnummern der Betriebsstellen und Behördenanschriften

Bahnhof Mengen (DB Netz AG) (Zugleitstelle) 0151/ 11 41 38 19

Bahnhof Krauchenwies (Ablachtal-Bahn)  
öBL Herr Stecher 0174/ 34 89 949

Bahnhof Radolfzell (DB Netz AG) (Zuglaufmeldestelle) 07732 / 85322

## Eisenbahnaufsichtsbehörden:

Ministerium für Verkehr 0711 / 231-0

Baden - Württemberg  
Hauptstätter Straße 67  
**70178 Stuttgart**

Landeseisenbahnaufsicht Baden – Württemberg (LEA) 0721 / 1809-200  
beim Eisenbahnbundesamt für Baden – Württemberg (sofern erreichbar)  
Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart

Südendstraße 44  
**76135 Karlsruhe**

## Vorbemerkungen

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält zusätzliche Bestimmungen des EBL zu den FV-NE, SB, Buvo- NE SIG-VB-NE und den übrigen Betriebsvorschriften sowie das Bahnhofsbuch der Bahnhöfe Krauchenwies, Schwackenreute und der Anst. Sauldorf.

Die Zusatzbestimmungen der SbV sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften, sowie der Ausführungsbestimmungen (AB) des Signalbuches (SB) geordnet.

Der EBL prüft jährlich im Oktober, ob Änderungen oder Ergänzungen der SbV erforderlich sind und gibt bei entsprechendem Bedarf dies mit Berichtsblat bekannt.

Dies bedeutet nicht, dass EBO und das LEisenbG sowie die anderen Gesetze Vorschriften, Verordnungen und Richtlinien die für die betrieblich sichere Vorhaltung einer Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind, außer Kraft sind.

# **Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)**

## **Allgemeines (§§ 1 - 6 FV-NE)**

### **Zu § 1 (2) Geltungsbereich**

Der Zugverkehr auf der Ablachtal-Bahn wird im Zugleitbetrieb nach § 10 FV-NE geregelt.

### **Zu § 1 (3) Abweichungen / Ausnahmen**

Es ist Einzugbetrieb angeordnet. Ein zweiter Zug darf erst einfahren, wenn der erste Zug mit Schluss im Bf. Mengen bzw. im Bf. Stockach ist.

Das Zugleitverfahren wird nach FV-NE § 12 (1) bei ausschließlich von Mengen ein- und dort auch wieder ausfahrenden Zügen aufgehoben. (siehe auch zu § 12 (1))

### **Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb**

Die Einführungsbahnhöfe Stockach und Mengen sind Bahnhöfe der DB Netz AG. Ab Einfahrsignal km 17,849 nach Stockach und ab Einfahrsignal km 55,943 nach Mengen gelten deren Vorschriften.

### **Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung des Betriebes**

Es ist ein Eisenbahn Betriebsleiter (EBL), ein stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter (stv. EBL) und ein örtlicher Betriebsleiter (öBl) eingesetzt.

### **Zu § 2 (4) Befähigung**

Die förmliche Prüfung für die Betriebsbediensteten der Ablachtal-Bahn wird unter Vorsitz des EBL abgenommen. Hierbei ist eine Niederschrift entsprechend Anlage 1 zu fertigen und zu den Personalakten zu nehmen.

### **Zu § 2 (9) Dienstübergabe**

Absatz 2. Der für die Ablage von Schriftstücken, Aufträgen und Meldungen vorgesehene Platz, ist jeweils bei den Fdl der DB Netz AG Bahnhöfe Mengen und Radolfzell.

Die Funktion des Zugleiters der Ablachtal – Bahn wird durch den Fdl des DB Netz AG Bahnhofes Mengen wahrgenommen.

Beim Fdl Mengen und Radolfzell wird jeweils ein Schlüsselsatz, bestehend aus Zugführerschlüssel, Bahnübergangsschlüssel, Schlüssel DB 21 und Vierkantschlüssel aufbewahrt, der nach Dienstschluss entsprechend dem Ausfahrbahnhof auch dort wieder abgegeben wird.

Absatz 3. Zu besonderen betrieblichen Situationen werden vom EBL Betriebsanweisungen ausgegeben. Diese B-Anw. werden im „Verzeichnis der Betriebsanweisungen“ (VedeBet.) geführt und liegen, wie die SbV, jeweils beim Zugleiter ( Fdl Mengen DB Netz AG ) und Fdl Radolfzell zur verbindlich vorgeschriebenen Einsichtnahme vor Dienstbeginn auf.

### **Zu § 3 (14) Zugleitstelle**

Zugleitstelle und Zugleiter für den Streckenabschnitt Mengen – Stockach ist der Fdl Mengen (DB Netz AG).

### **Zu § 3 (15) Zuglaufmeldestelle**

Zuglaufmeldestelle ist der DB Netz AG Bahnhof Radolfzell.

### **Zu § 4 (3) Vergabe von Zugnummern**

<u>Arten</u>		<u>Nummern</u>
Regelzüge		
1. Güterzüge	(Gz)	300 - 399
<u>Sonderzüge</u>		
Personenzug	(Ps)	400 - 499
Lokzug	(Lz)	500 - 599
Bedarfsgüterzug	(Bg)	600 - 699
Arbeitszug und	(Az)	
Nebenfahrzeuge	(Nfz)	700 - 799
Sperrfahrt	(Sperrf)	800 - 899
Hilfszüge	(Hilfz)	1100 - 1199

Gerade Zugnummern: Fahrtrichtung von Mengen nach Stockach, über Krauchenwies und Sauldorf.

Ungerade Zugnummern: Fahrtrichtung von Stockach nach Mengen, über Sauldorf und Krauchenwies.

### **Zu § 5 (2) Fahrpläne**

Es werden folgende Fahrpläne ausgegeben:

- a.) Buchfahrplan
- b.) bei Bedarf Sonderzugfahrplan



Es dürfen nur Fahrten durchgeführt werden, die durch einen vom EBL oder öBl unterzeichneten Fahrplan angeordnet sind.

## **Fahrdienst auf den Betriebsstellen** **( §§ 7 - 30 FV-NE )**

### **Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Verständigung**

Die fahrdienstliche Verständigung geschieht mündlich, über Funktelefon oder Signale.

### **Zu § 9 (1) Schriftliche Weisungen für Züge**

Ein Befehlsblock mit Befehlen nach Anlage 10 FV-NE ist auf jedem Tfz, auch Kleinlok und Arbeitsfahrzeuge mitzuführen. Vor Abfahrt des Zuges hat sich jeder Tf vom Vorhandensein zu überzeugen.

### **Zu § 11 (1) Führen von Zugmeldebuch** **Belegblatt und Meldebuch**

Da auf der Ablachtal-Bahn das Zugleitverfahren nach § 10 FV-NE eingeführt ist, führt der Zugleiter das „Meldebuch für den Zugleiter „ nach Anlage 7 FV-NE.

Hierbei sind die Belegungsstriche rot, die Wellenlinien (Zuglauflinien) grün ein zu zeichnen. Das Meldebuch für den Zugleiter ist vom EBL monatlich einmal zu prüfen, und mit einem Prüfungsvermerk zu versehen.

Absatz 5: Auf Grund des Einzugsbetriebes entfällt das Führen des Meldebuch für Zuglaufmeldungen auf unbesetzten Zuglaufstellen durch den Zf.

### **Zu § 12 (1) Verzicht**

Da Einzugsbetrieb besteht wird das Zugleitverfahren gemäß § 10 FV – NE bei ausschließlich von Mengen einfahrenden und auch dort wieder ausfahrenden Zügen aufgehoben.

Dabei wird der ausfahrende Gz / Bg.....mit Zugnummer, Datum der Abfahrt und bis zu seinem Zielbahnhof / Anst. mit rotem Belegungsstrich im Meldebuch für den Zugleiter Spalten 1 bis 3b eingetragen.

Bei Rückkehr in Mengen wird das Freisein der Strecke mit unter dem roten Belegungsstrich eingetragener grünen Wellenlinie und der Ankunftszeit in Mengen dokumentiert.

Absatz 3:

Das Fahren im Sichtabstand ist nicht zugelassen.

**Zu § 14 (1) Fahrwegprüfung**

Die Grundstellungsprüfung der Weichen, Gleissperren usw., erfolgt durch das Vorhandensein des kompletten Schlüsselsatzes.  
(bestehend aus Zugführerschlüssel, DB- 21 und Vierkantschlüssel)

Vor Ausfahrt aus RRz (Zlmst) nach Swu über Stockach und eventueller Weiterführung nach Mg, hat der FdL des Bf. RRz sich beim Zlr des Bf. Mg über das Freisein der Strecke Sto – Swu - Mg zu versichern.

Der Zlr trägt diese Anfrage im Meldebuch für den Zugleiter mit Datum, Uhrzeit und Name in Spalte 9 „Meldungen und Vermerke“ mit „Str. Sto bis (Zielbf. Bsp. Swu) frei“ ein.

Der FdL RRz trägt diese Anfrage ebenfalls mit Datum, Uhrzeit und Namen im Meldebuch für Zuglaufmeldungen in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ mit „Str. Sto bis (Zielbf. Bsp. Swu) frei“ ein.

**Zu § 15 (1) Zuständigkeit**

Das Stellen von Weichen, Gleissperren und Sperrsignalen darf nur von mit Streckenkenntnis besitzenden Zf bzw. Tf getätigt werden.

Anlage 16: Bei Unregelmäßigkeiten an Weichen, Gleissperren und Sperrsignalen ist der Zlr (Bf. Mg) sofort zu verständigen, der diese Meldung mit Datum Name und Uhrzeit im Meldebuch des Zugleiter Spalte 9 „Meldungen und Vermerke“ einträgt und umgehend den EBL (bei nicht Erreichbarkeit den öBL) verständigt, der dann die erforderlichen Maßnahmen einleitet.

Nach Behebung der Störung verständigt der EBL/öBL den Zlr, der dann den Vermerk mit den Eintrag „erledigt EBL/öBL Datum, Namen und Uhrzeit“ ausstreicht.

Vor Einfahrt in das Streckennetz der AtB hat sich der Zf/Tf bei dem Zlr (Bf. Mg) über eventuell kurzfristig aufgetretene Unregelmäßigkeiten zu erkunden.

Länger anhaltende Störungen sind in den Betriebsanweisungen (BA) mit Begründung festgehalten und liegen zur Einsichtnahme beim Zlr (Mg) und FdL (RRz) auf. (siehe zu § 2(9) Absatz 3.

## **Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel**

Ein kompletter Schlüsselsatz wird beim Zugleiter Fdl Mengen (DB Netz AG) Zugleitstelle und ein Satz beim Fdl Radolfzell (DB Netz AG) Zuglaufmeldestelle aufbewahrt.

Für das vollständige Vorhandensein der Schlüssel ist der jeweils letzte diensthabende Zlr / FdL des Schlüssel ausgebenden Bf. verantwortlich.

Bei Ausfahrt in Richtung Stockach, (von Swu kommend) meldet der Fdl Radolfzell nach Rückgabe des Schlüsselsatzes durch den Tf des Gz / Bg..... das vollständige vorhanden sein des S- Satzes dem Zlr Mengen.

Sowohl der Zlr als auch der Fdl Radolfzell tragen die Meldung in das Schlüsselbuch mit Datum, Uhrzeit und Namenszeichen ein.

Der Schlüsselsatz wird nur an mit Rangieraufgaben beauftragte Züge im Streckennetz der AtB ausgegeben, an durchfahrende Züge wird kein Schlüsselsatz ausgegeben.

An Mitarbeiter, auch externe Mitarbeiter, die den Schlüsselsatz für Instandhaltungsarbeiten dienstlich benötigen, dürfen diese nur mit Genehmigung des EBL ausgehändigt werden. Der EBL verständigt den Zugleiter per Faxschreiben über die Freigabe.

Der Zugleiter vermerkt die Ausgabe im Schlüsselbuch und löscht den Vermerk erst, wenn die Schlüssel wieder ordnungsgemäß zurückgegeben sind.

Der Verlust eines der oben genannten Schlüssel ist sofort dem zuständigen Zugleiter und EBL zu melden.

Alle Züge sind ab dem Zeitpunkt des Verlustes eines Schlüssels durch Befehl 9) nach Anlage 10 FV-NE anzuweisen, vorsichtig zu fahren. Grund „Zugführerschlüssel auf Bf. (z.B. Krauchenwies) verloren auf richtige Weichenstellung achten“.

Die Benachrichtigung der Züge endet, wenn der verlorene Schlüssel gefunden oder eine entsprechende Weisung des EBL erfolgt ist.

Beim Zlr (Fdl Mengen) wird in einem verschlossenen und mit Sichtscheibe versehenem Kästchen (Prinzip Feuermelder) ein Notschlüsselsatz aufbewahrt. Dieser Schlüsselsatz darf (durch einschlagen der Scheibe) nur auf schriftliche Weisung des EBL (Faxschreiben) eingesetzt werden.

#### **Zu § 27 (5) Zustimmung zur Fahrerlaubnis**

Bei gesperrter Strecke darf der Zlr erst nach Zustimmung des EBL eine Sperrfahrt in das gesperrte Gleis einlassen. Die Zustimmung ist im Zugmeldebuch Spalte 9 „Meldungen und Vermerke“ zu dokumentieren.

#### **(14) Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke**

Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist nicht zugelassen.

Sonderregelung bedürfen der schriftlichen Genehmigung des EBL.

#### **Zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen**

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht zugelassen.

### **Zugfahrdienst ( §§ 31 - 47 FV-NE )**

#### **Zu § 32 (1) Länge der Züge**

##### In Bahnhöfen:

Bei ausschließlicher Zugbehandlung im Bf. Schwackenreute darf der Zug nicht länger als 450 m sein.

Bei ausschließlicher Zugbehandlung im Bf. Krauchenwies darf der Zug nicht länger als 550 m sein.

##### Im Streckenbereich:

In Streckeabschnitt Stockach – Schwackenreute (talwärts Richtung Stockach) darf der Zug bei einem Gesamtgewicht von max 1.400 to die Zuglänge von 200 m nicht überschreiten.

Bergwärts (Richtung Schwackenreute) darf der Zug bei einem Gesamtgewicht von max. 800 to die Zuglänge von 300 m nicht überschreiten.

Im Streckenbereich Schwackenreute – Mengen beträgt die maximale Zuglänge 300 m. Doppeltaktion ist zulässig, Schub ist untersagt.

#### **Zu § 32 (5) Wagen durch Ladung oder Steifkupplung**

Wagen die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, sind nicht zugelassen.

#### **Zu § 32 (7) Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen**

Beförderung außergewöhnlicher Sendungen, entsprechend Anlage 17 der FV-NE Begriffe, bedürfen der schriftlichen Zustimmung des EBL.

#### **Zu § 32 (8) Einschränkung in der Zulassung der Wagen**

Ab km 55,934 ( Beginn der AtB von Mengen aus) bis km 27,250 Bf. Schwackenreute ist die zulässige Streckenklasse D4 mit 22,5t Radsatzlast und 8t/m.

Ab km 27,250 Bf. Schwackenreute bis km 17,849 Einfahrsig. Bf. Stockach (von Schwackenreute kommend) ist die zulässige Streckenklasse CE mit 20,0t Radsatzlast und 8t/m.

#### **Zu § 35 Nachgeschobene Züge**

Nachgeschobene Züge sind auf der AtB nicht erlaubt. Sonderregelungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des EBL.

#### **Zu § 38 (1) Führen des Fahrtberichtes**

Auf das Führen eines Fahrtberichts wird verzichtet.

#### **Zu § 41 (1) Mindestbrems Hundertstel**

In einem Zug müssen mindestens die Brems Hundertstel nach der Brems tafe l für 400m Bremsweg in Anlage 22 zu § 41 (1) der FV-NE vorhanden sein.

Das maßgebende Gefälle beträgt für den Streckenabschnitt Mengen – Schwackenreute 10 ‰ ( 1:100 )  
Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind in der Bremsstellung P **41 Mindestbrems Hundertstel** erforderlich.

Das maßgebende Gefälle beträgt für den Streckenabschnitt Schwackenreute – Stockach 20 ‰ ( 1:50 )  
Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind in der Bremsstellung P **30 Mindestbrems Hundertstel** erforderlich.

#### **Zu § 41 (2) Mindestbremsleistung nicht erreicht**

Bei Nichterreichung der Mindestbremsleistung sind in den Ausgangsbahnhöfen bzw. Anschlussstellen entweder die entsprechende Wagenanzahl abzustellen, oder je Nichterreichung einer Mindestbremsleistung die Geschwindigkeit um ein Km/h zu reduzieren.

#### **Zu § 45 (2) Zulässige Geschwindigkeit**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Züge beträgt im Streckenabschnitt Mengen - Schwackenreute 30 km/h und im Streckenabschnitt Schwackenreute – Stockach 30 km/h wenn nicht durch andere Anordnungen eine niedrigere Geschwindigkeit vorgegeben ist.

#### **Zu § 46 Beförderung von Reisenden**

Reisezüge sind auf der AtB nicht zugelassen.

#### **Zu § 47 (7) Stehen lassen eines Zugteiles**

Ein liegen gebliebener Zugteil ist talseitig mit zwei Hemmschuhen abzusichern. Jeder Zug hat daher mindestens zwei Hemmschuhe mitzuführen.

Nach Verständigung des Zlr durch den Tf verständigt der Zlr den EBL, der gegeben falls weitere Maßnahmen einleitet.

#### **Zu § 48 (9) Baulich nicht gesicherter Schienenbruch**

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten und sofort eine Meldung an den EBL und den Zlr zu richten. Für die Beurteilung der Befahrbarkeit ist zu beachten, dass

bei Gleisen auf Brücken die Befahrbarkeit ausschließlich durch den EBL oder dessen Stellvertreter festgestellt wird.

bei allen anderen Gleisen und Weichen kann die Befahrbarkeit durch Bedienstete im Sinne der EBO festgestellt werden.

Hierbei ist das „Merkblatt für Schienenbrüche“ der Obri-NE AzObri 37 zu beachten.

## **Rangierdienst ( §§ 51 - 60 FV-NE )**

### **Zu § 51(2) Bremsen bei Rangierfahrt**

Beim Rangieren sind alle Wagen an die Hauptluftleitung anzuschließen.

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

Jedoch muss die Hälfte der Achsen eines Rangierzuges gebremst sein.

### **Zu § 51 (8) Rangierbegleiter**

Auf sämtlichen Betriebsstellen ist der Zugführer Rangierbegleiter.

### **Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit**

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 25 km/h.

### **Zu §53 (10)Verschieben ohne Rangierpersonal**

Das Verschieben von Eisenbahnfahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

### **Zu § 53 (11)Rangieren mit Seil oder Kette**

Mit Triebfahrzeugen darf mit Seil oder Kette nicht rangiert werden.

### **Zu § 55 (1) Befahren von Bahnübergängen**

Die techn. gesicherten BÜ der Ablachtal-Bahn sind durch Lo Anlagen gesichert. Hierbei sind die Anweisungen des SB zu beachten.

An den techn. nicht gesicherten BÜ mit schwachen Verkehr und bei Feld- und Waldwegen ist die Sicherung entsprechend EBO § 11 (7) geregelt.

An den techn. nicht gesicherten BÜ mit mäßigem bis starkem Verkehr ist die Sicherung nach EBO §11 Absatz 11 (Postensicherung) geregelt. Diese BÜ sind im Buchfahrplan bekannt gegeben.

### **Zu § 56 (1) Abstoßen und Ablaufen**

Das Abstoßen und ablaufen lassen von Fahrzeugen ist auf allen Betriebsstellen verboten.

### **Zu § 58 (2) Abstellen und festlegen von Fahrzeugen**

Hemmschuhe (mind. 2 Stück) sind auf jedem Tfz des auf der AtB verkehrenden EVU mit zu führen.

Zusätzlich sind Radvorleger (mind. 2 Stück) auf jedem Tfz mit zu führen das im Bf. Schwackenreute Rangierarbeiten ausführt.

(Siehe hierzu Seite 28 „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ Angaben für die Betriebsstelle Schwackenreute.)

### **Zu § 58 (3) Festlegepflicht**

Bei Neigungen größer als 2,5 ‰ ist die Anzahl der festzulegenden Hand- oder Feststellbremsen dem Anhang I der SbV zu entnehmen.

Wagen sind stets festzulegen in dem gesamten Streckenabschnitt Stockach Km 17,857 bis Schwackenreute Km 27,870.

### **Zu § 59 (2) Rangieren auf den Hauptgleisen**

Da Einzugbetrieb herrscht, darf über die Einfahrweiche hinaus im für Rangierzecke erforderlichen Umfang rangiert werden.



## **Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch**

### **Zu AB 51 Signal Lf 1**

Langsamfahrsignale Lf 1 werden auf Anordnung des EBI aufgestellt.

### **Zu AB 62 Signal Lf 2 und Lf 3**

**und 66** Signal Lf 2 (Anfangscheibe) und Lf 3 (Endscheibe) sind am Anfang ( Lf 2 ) und am Ende ( Lf 3 ) der zu signalisierenden Langsamfahrstelle aufgestellt.

Die Signale sind bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

### **Zu AB 235 Pfeiftafel**

Wo hörbare Signale zu geben sind, sind Pfeiftafeln (Signal Bü 4) aufgestellt. Läutetafeln (Signal Bü 5) sind auf der AtB nicht aufgestellt.

Sind unter der Pfeiftafel zwei schwarze Punkte auf weißem Grund oder zwei weiße Punkte auf schwarzem Grund so muss der Tf das Pfeifsignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang wiederholen.

# **Notfallmanagement**

**Das gesamte Notfallmanagement der Ablachtal-Bahn  
wird durch die DB Netz AG**

**Fahrdienstleiter Bf. Mengen**

**Telefon 0151/ 11 41 38 19**

**geregelt.**

**Sämtliche Unfall bzw. Notfallmeldungen sind vorrangig an diese Stelle zu melden.**

## **Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-Ne Ausgabe 2010**

### **Zu 5.6      Unfallmeldetafeln (I,II und III)**

Mit den Unfallmeldetafeln I und II sind der EBL, der öBl, der Fdl Mengen, der Notfallbezirk Singen/Htw. und die Notfallleitstelle Karlsruhe ausgestattet. Die Tfz sind nur mit der Unfallmeldetafel I ausgerüstet.

Mit der Unfallmeldetafel III ist nur der öBL ausgerüstet, der auch die darin aufgeführten Meldungen an den EBL weitergibt.

### **Zu 5.2      Unfallmeldestelle**

Unfallmeldestelle ist der Fdl Mengen **Telefon 0151/ 11 41 38 19**

Der Fdl Mengen verständigt bei gefährlichen Ereignissen entsprechend Unfallmeldetafel II die Notfallleitstelle Karlsruhe, diese verständigt den Notfallmanager des Notfallbezirks Singen/Htwl.

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

### **Zu 5.6.3      Zusätzlich zu Unfallmeldetafel III sind Ereignisse durch die der Zugverkehr mehr als eine Stunde unterbrochen wird, sowie jede Entgleisung dem EBL zu melden.**

#### **Zu 5.9.4 Ergreifen erster Maßnahmen**

Wurden Personen verletzt oder getötet oder ist ein erheblicher Schaden entstanden, so hat sich der öBl sofort an die Unfallstelle zu begeben und umgehend den EBL verständigen.

#### **Zu 5.9.5 Aussagen und Auskünfte der Mitarbeiter**

Mitteilungen an Presse, Rundfunk und Fernsehen bleiben dem Geschäftsführer bzw. EBL vorbehalten. Bei Anfragen sind diese Stellen an die genannten Personen zu verweisen.

Bei Meldungen gem. BUVO-NE -Unterrichtung der Eisenbahnaufsichtsbehörde- sind folgende Kommunikationswege zu nutzen:

LEA Grundsätzlich per Mail: [Landeseisenbahnaufsicht-kar-stg@eba.bund.de](mailto:Landeseisenbahnaufsicht-kar-stg@eba.bund.de)

Sofern telefonisch erreichbar:

Herr Walzer 0721/1809-282

Herr Warscheid 0721/1809-242

Herr Herschel 0721/1809-200

Meldungen an das Ministerium für Verkehr

Grundsätzlich an das Lagezentrum des Innenministerium Baden-Württemberg

Dabei ist im Betreff solcher Meldungen das Kennwort

„**Vorfall gemäß BUVO-NE**“ zu nennen.

Mail. [lppbw@im.bwl.de](mailto:lppbw@im.bwl.de) (bevorzugt)

Telefon: 0711/231-3333

Fax 0711/231-3399

Zusätzlich telefonisch (sofern erreichbar)

MVI Ba-Wü. Herrn Strang; Telefon: 0711/231-5738

## **Zusätzliche Bestimmungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)**

### **Zu § 1 (1) Signalanlagen**

Sämtliche signaltechnische Einrichtungen im Bereich der Ablachtal-Bahn werden per Wartungs- und Instandsetzungsvertrag durch die Firma Triemeg- Electronic Krauchenwies Telefon 07576 / 961165 gewartet.

### **Zu § 1 (7) Bahnübergangssicherungsanlagen**

Folgende BÜ- Sicherungsanlagen sind im Einsatz

1.1 Stockach	km 18,395	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
2. Zizenhausen	km 20,107	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
3 Hoppentenzell	km 22,678	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
4. Sauldorf	km 31,850	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
5. Bichtlingen	km 34,390	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
6. Meßkirch (Stachus)	km 37,485	EBÜT 80 - LzH/F - ÜL Scheidt u. Bachmann
7. Meßkirch I	km 38,368	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
8. Meßkirch II	km 38,961	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
9. Menningen	km 41,505	Lo 1/57 Pintsch BAMAG
10. Göggingen	km 44,629	LZ - Lo 1H/57 Pintsch BAMAG
11. Krauchenwies	km 47,548	Handbediente Schranke
12. Krauchenwies	km 49,508	EBÜT - v.B.-LzH-ÜS Scheidt u. Bachmann

13. Zielfingen BÜ 1	km 52,080	EBÜT - v.B -LzH-ÜS Scheidt u. Bachmann
14. Zielfingen BÜ 2	km 52,553	EBÜT - v.B -LzH-ÜS Scheidt u. Bachmann

### **Zu § 10 (2) Arbeiten an Signalanlagen**

Mit Arbeiten zur Instandhaltung oder Störungsbeseitigung durch die signaltechnische Fachkraft darf erst begonnen werden, wenn der EBL/öBI unterrichtet wurde und zugestimmt hat. Das Ende der Arbeiten ist dem EBL/öBI unverzüglich mitzuteilen. Dabei ist anzugeben, ob, sofern betriebliche Maßnahmen vorab erforderlich waren, diese weiterhin gelten, oder diese aufgehoben werden können.

### **Zu § 10 (7) Unregelmäßigkeiten**

Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen sind dem FdI Mengen dringlich zu melden; er veranlasst die Verständigung der signaltechnischen Fachkraft über die triebel Industrie-Electronic

### **LST Störungsmeldung 0172 / 9221232**

und bei Mobilfunkstörung an  
Tel. 07576/961165 und verständigt ebenfalls den EBL.

## **Beschreibung der örtlichen Verhältnisse**

### **Angaben für die Betriebsstelle Krauchenwies**

#### **Bahnhof Krauchenwies Km 47,730**

Der Durchgangsbahnhof Krauchenwies liegt an der eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke Stockach - Mengen. Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis, das Gleis 4 und in Teilbereichen Gleis 3 (ab Weiche 4 bis Spitze Weiche 5 und ab Weiche 14 bis Spitze Weiche 13) ist Umlaufgleis. Gleis 2 ist gegen befahren ab Weiche 4 mit Gs III und ab Weiche 14 mit Gs VI gesichert.

#### **Vermerk:**

Vom Gleis 1 zweigt in km 47,540 über die Weiche 3 der Privatgleisanschluss der Firma Tegometall ab. Dieses Anschlussgleis ist gegen ablaufende Wagen mit dem Gs II gesichert.

Gesperrte Gleise: Die Gleise 2, 3 in Teilbereichen (siehe oben), sind gesperrt und mit Sh2-Scheiben gesichert

#### **Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE**

**Zu § 17 (6)** Die Zustimmung zur Abfahrt sowohl in Richtung Sauldorf als auch in Richtung Mengen erteilt sich der Tf selbst. .

**Zu § 60 (1)** Eine in Richtung Sauldorf fahrende Rangierfahrt geht ab der Haltetafel (Signal Ne 5) km 47,570 in eine Zugfahrt über.

Eine in Richtung Mengen fahrende Rangierfahrt geht ab km 48,000 in eine Zugfahrt über.

Siehe hierzu auch den Lageplan auf Seite 23.

Der Lageplan wird nachgereicht

## **Beschreibung der örtlichen Verhältnisse**

### **Angaben für den ehemaligen Bf. Meßkirch**

#### **Ehem. Bf. Meßkirch Km 37,724**

Der ehemalige Bf. Meßkirch liegt an der eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke Stockach - Mengen.

Eine Lade- oder Entladefunktion kommt hier nicht mehr zum Tragen. In beiden Fahrtrichtungen (Mengen - Stockach; Stockach - Mengen) ist am BÜ Km 37,485 (Automatik E I) ein Zughalt vorgeschrieben. Weiterfahrt erst nach Signal Bü 1 und schließen der Schranken.

Aus Stockach kommend und in Richtung Mengen fahrend ist an der H - Tafel in km 37,940 anzuhalten und mit der ET in km 37,935 (Einschalttaste zum Einschalten einer Anlage) mittels Schlüssel DB-21 die BÜ Anlage Meßkirch I km 38,368 einzuschalten. Nach aufblinken von Signal Bü 1 in km 37,968 kann die Fahrt fortgesetzt werden.

Zur Lageverdeutlichung ist der Lageplan auf Seite 25 zu beachten.



Der Lageplan wird nachgereicht

## **Beschreibung der örtlichen Verhältnisse**

### **Angaben für die Anschlussstelle Sauldorf**

#### **Anst. Sauldorf Km 32,327**

Die Anschlussstelle Sauldorf liegt an der eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke Stockach - Mengen.

Über die Weichen 1 und 5 wird der Betriebsbahnhof bzw. das Übergabegleis der Firma Tegometall erreicht.

Während der Rangierarbeiten im Betriebsbahnhof der Fa. Tegometall dürfen auf Grund des Einzugbetriebes die Anschlussweichen 1 und 5 sowie die Schutzweichen 2 und 6 in abweisender Lage belassen werden.

Abfahrbereit im Streckengleis stehende Rangierzüge gehen ab Km 32,770 in beide Richtungen von der Rangierfahrt in eine Zugfahrt über.

Siehe hierzu auch den Lageplan auf Seite 27.

Der Lageplan wird nachgereicht

**Beschreibung der örtlichen Verhältnisse**

## **Angaben für die Betriebsstelle Schwackenreute**

### **Bahnhof Schwackenreute km 27,650**

Der Durchgangsbahnhof Schwackenreute liegt an der eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke Stockach - Mengen. Gleis 1 ist das durchgehende Hauptgleis.

Die Gleise 2 und 3 dienen als Ladegleise und sind mit Gs I bzw. Gs II gegen ablaufende Wagen gesichert.

Von Gleis 2 schließt sich über die Weiche 5 ein Auszieh- und Kiesladegleis für Rangier- bzw. Ladearbeiten an.

**Achtung:**      Rangierarbeiten im Bf. Schwackenreute dürfen grundsätzlich nur mit talseitig (Richtung Stockach) gestellter Lok ausgeführt werden.

Nach Zugeinfahrt und während des Lokumlaufes über Gleis 2, ist der letzte, talseitig stehende Wagen des Zugverbandes mit zwei Radvorlegern zu sichern.

Bei Rangierfahrten die den BÜ in km 27,365 belegen, ist dieser Bü entsprechend § 11 EBO mit Posten zu sichern.

### **Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE**

**Zu § 17 (6)** Die Zustimmung zur Abfahrt in Richtung Stockach holt sich der Tf vom Zlr Mengen ein.

**Zu § 60 (1)** Eine in Richtung Sauldorf fahrende Rangierfahrt geht ab der Haltetafel (Signal Ne 5) km 27,870 in eine Zugfahrt über, eine in Richtung Stockach fahrende Rangierfahrt geht ab der Haltetafel (Signal Ne 5) km 27,480. in eine Zugfahrt über.

Siehe hierzu auch den Lageplan auf Seite 29.



## Abkürzungen:

AtB	Ablachtal-Bahn	
AT	Ausschalttaste zum Ausschalten einer Anlage	
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	
ET	Einschalttaste zum Einschalten einer Anlage	
Krw	Krauchenwies AtB Bf.	
Nmg	Notfallmanager	
Mg	Mengen DB Bf.	
S1	Straßensignale 1	
ÜL	Überwachungslampe (an Handschaltern)	zeigen das ordnungs-
ÜS	Überwachungssignal	gemäße Arbeiten einer
ÜSW	Überwachungssignal Wiederholer	Anlage an
BÜ	Bahnübergang	
Sad	Anst. Sauldorf AtB	
SB	Signalbuch	
S-Satzes	Schlüsselsatz komplett	
Str.	Strecke	
Sto	Stockach DB Bf.	
Swu	Schwackenreute AtB Bf.	
Zlr	Zugleiter	
Fdl	Fahrdienstleiter	
EBL	Eisenbahn Betriebsleiter	
Stv. EBL	Stellvertretender Eisenbahn Betriebsleiter	
öBl	örtlicher Betriebsleiter	
Stv. öBl	Stellvertretender örtlicher Betriebsleiter	
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	
Tf	Triebfahrzeugführer	
Zlmst	Zuglaufmeldestelle	

## **Schlussbestimmungen**

Jeder Eisenbahnbedienstete des EIU als auch die Mitarbeiter der auf der AtB eingesetzten EVU hat dem EBL der AtB zu melden, wenn er wahrnimmt, dass die Bestimmungen der SbV und der Bahnhofsbücher mit den bestehenden Verhältnissen nicht mehr übereinstimmen oder wenn er beobachtet, dass von den zur Handhabung des Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften abgewichen wird.

Vorschläge zur Änderung oder zur Ergänzung der SbV sind an den EBL zu richten.

## **Ablachtal-Bahn GmbH**

### **Bescheinigung über die Verwendungsprüfung zum .....**

Der.....  
(Dienstbezeichnung) (Vorname) (Zuname) (geb. am)

ist in den einschlägigen Betriebsvorschriften für die Ablachtal-Bahn GmbH unterwiesen und für den Dienst als.....formlos praktisch und mündlich geprüft.

In der Prüfung hat er nachgewiesen, dass er die Fähigkeiten und Kenntnisse besitzt, die sein Dienst erfordert.

Er kann somit als.....selbständig eingesetzt werden.

Konstanz, den.....

(Der Eisenbahn Betriebsleiter)

### **Erklärung**

Ich bestätige, dass ich den Dienst als.....nach vorausgegangener Ausbildung und Unterweisung in die örtlichen Verhältnisse in eigener Verantwortung übernehmen kann und die für meinen Dienst erforderlichen Betriebsvorschriften kenne.

Konstanz, den.....

.....  
(Name      Unterschrift)

.....  
(Dienstbezeichnung)



# Ablachtal-Bahn GmbH

## Unfallmeldetafel I

Betriebsstelle                      **Triebfahrzeuge der zugel. EVU**

**Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:**

### Aufgaben des Mitarbeiters

**Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!**

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

**Funk Kanal: Keine Bahn - Funkverbindung!**

**Mobiltelefon**

**Telefon: 0151/ 11 41 38 19**

Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen

Was ist geschehen?

Ort: Strecke von Stockach nach Mengen; Bahn – Km

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

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

Wenn berechtigt Fahrleitung abschalten. Auf der Ablachtal-Bahn keine Fahrleitung vorhanden.

**Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?**

**Unfallstelle sichern**

Erste Hilfe leisten

Feuer bekämpfen (Löschers auf Triebfahrzeug)

---

### **Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung**

Spuren und Beweisstücke sichern

Zeigen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

Eintreffende Helfer einweisen

Für Absperrung sorgen

Untersuchenden Stellen Auskunft geben

Ergänzung an Unfallmeldestelle

---

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

---

Stand: 26. März 2019