

**Sammlung betrieblicher Vorschriften
(SbV)**

für die

Kandertalbahn

(KTB)

gültig ab 01.05.2019

der Eisenbahnbetriebsleiter:

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J.' followed by a cursive name.

Verteilungsplan

(1) Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)

Landeseisenbahnaufsicht (LEA) beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe

Eisenbahnbahnbetriebsleiter (EBL)
Stellvertretende Eisenbahnbetriebsleiter (EBLV)
Örtlicher Betriebsleiter (öBl)
Stellvertretender örtlicher Betriebsleiter (öBlV)

DB Netz AG, Produktionsstandort Freiburg
- Leiter örtliche Betriebsdurchführung Freiburg
- 1. Bezirksleiter Betrieb, Basel
- Fahrdienstleiter Weil am Rhein

Zweckverband Kandertalbahn, Kandern
Bü-Posten Haltingen
Kandertalbahn e.V.

(2) persönlich zuzuteilen:

EBL, EBlv, öBl, öBlv
den Zugleitern
den Zugführern
den Triebfahrzeugführern
den Führern von Nebenfahrzeugen

(3) zugänglich zu machen:

den übrigen Mitarbeitern im Betriebsdienst

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgeben durch	Gültig ab	Berichtigt am durch.....
1	Neuausgabe	01.05.14	Neuausgabe
2	Berichtigung	01.05.15	
3	Berichtigung	01.05.16	
4	Berichtigung	01.05.17	
5	Berichtigung	01.05.18	
6	Berichtigung	01.05.19	

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zuständige Stellen und Behörden	4
Vorbemerkungen	6
Teil A	Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE
	1. Allgemeines
	2. Fahrdienst auf den Betriebsstellen
	3. Zugfahrdienst
	4. Rangierdienst
Teil B	Zusätzl. Bestimmungen zum Signalbuch
Teil C	Zusätzl. Bestimmungen zur Buvo-NE
Teil D	Zusätzl. Bestimmungen zur SIG-VB-NE
Teil E	Zusätzl. Bestimmungen zur Brevo-NE
Teil F	Zusätzl. Bestimmungen zur Eisenb.FührerscheinRiL
	Anlage 1 zu § 2 (4) FV-NE
	Anlage 2 zu § 2 (4) FV-NE
	Anlage 3 zu § 47(9) FV-NE
	Anlage 4 zu § 32(2) FV-NE
Anhang 1	Bahnhofsbuch
	1. Bahnhof Haltingen
	2. Haltepunkt Binzen
	3. Haltepunkt Rümplingen
	4. Haltepunkt Wittlingen
	5. Bahnhof Wollbach (Baden)
	6. Haltepunkt Hammerstein
	7. Anschlussstelle Wolfsschlucht
	8. Bahnhof Kandern
Anhang 2	Bedienungsanweisung für die technisch gesicherten Bahnübergänge
	1. Bahnübergang Haltingen Rennemattenweg
	2. Bahnübergang Binzen Konrad-Zuse-Straße
	3. Bahnübergang Binzen B 3 (Dreispitz)
	4. Bahnübergang Binzen Am Sportplatz
	5. Bahnübergang Binzen Mühle
Anhang 3	Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen bei nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen
	Übersicht Bahnübergänge KTB
Anhang 4	Streckenübersicht und Lastentafel

Zuständige Stellen und Behörden

Zweckverband Kandertalbahn

1. Vorsitzender
Dr. Christian Renkert

Geschäftsführer ZV KTB <i>Reiner Pach</i>		Tel.	+49 7626 899 44
		Fax	+49 7626 899 11
		e-Mail	pach.reiner@kandertalbahn.de

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) <i>Jürgen Lange</i>	priv. dstl.	Tel.	+49 781 948 231 7
		Tel.	+41 616 901 381
		Mobile	+49 160 974 280 80
		Fax	+49 781 948 23 18
		e-Mail	lange@kandertalbahn.de

Örtlicher Betriebsleiter (öBl) <i>Alexander Meyer</i>	priv.	Tel.	+41 618 113 293
		Mobile	+49 152 090 341 17
		e-Mail	meyer.alexander@kandertalbahn.de

Bahnhof Kandern		Tel./Fax	+49 7626 8681
-----------------	--	----------	---------------

Zugfunk (Zf-Handy 1)		Mobile	+49 172 753 466 7
Zugfunk (Zf-Handy 2)		Mobile	+49 172 753 467 7

DB Netz AG

Betriebszentrale Karlsruhe	Tel.	+49 721 938 105 8
	Fax	+49 721 938 438 6
Regionalbereich Südwest PD Freiburg	Tel.	+49 761 212 454 4
Örtl. Betriebsdurchführung Freiburg (BrsG)	Fax	+49 761 212 469 3
Fahrdienstleiter Weil am Rhein (in Basel)	Tel.	+49 7621 5831 322

Behörden

Oberste Aufsichtsbehörde (OAB) Ministerium für Verkehr und Infra- struktur Baden-Württemberg	Tel.	+49 711 2310
	Fax	+49 711 231 500 0
Für kurzfristige Mitteilungen: N.N.	Tel.	+49 711 231 573 5
	Fax	+49 711 231 570 9
	e-Mail	
Landeseisenbahnaufsicht (LEA) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Karlsruhe	Tel.	+49 721 180 927 2
	Fax	+49 721 180 929 9
	e-Mail	Landeseisenbahnaufsicht- Kar-stg@eba.bund.de
Staatsanwaltschaft Lörrach	Tel.	+49 7621 4080
	Fax	+49 7621 408 226
Kriminalpolizei Lörrach	Tel.	+49 7621 1760
	Fax	+49 7621 176 112
Polizeirevier Weil am Rhein	Tel.	+49 7621 979 70
	Fax	+49 7621 979 734
Polizeiposten Kandern	Tel.	+49 7626 977 800
Leitstelle der Bundespolizei Weil am Rhein (in Efringen-Kirchen)	Tel.	+49 7628 805 90

Vorbemerkungen

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält zusätzliche Bestimmungen des EBL zu den Fahrdienstvorschriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE), zum Signalbuch (SB) und zu den übrigen Betriebsvorschriften sowie als Anhang das Bahnhofsbuch, die Bedienungsanweisung für die technisch gesicherten Bahnübergänge, das Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen bei nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen und die Streckenübersicht mit der Lastentafel.

Die Zusatzbestimmungen der SbV sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie der systematischen Nummerierung des SB geordnet.

In den persönlich zugewiesenen Exemplaren der FV-NE sind die durch die SbV ergänzten Abschnitte durch einen roten Randvermerk „SbV“ in der FV-NE zu kennzeichnen.

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

Hinweis:

Alle Amts- und Dienstbezeichnungen (Bediensteter, Mitarbeiter, Heizer, Schaffner, Fahrmeister usw.) sind aus Gründen der Lesbarkeit ausschliesslich in ihrer männlichen Form wiedergegeben. Alle diese Bezeichnungen gelten im gegebenen Falle auch in ihrer weiblichen Form (Bedienstete, Mitarbeiterin, Heizerin, Schaffnerin, Fahrmeisterin usw.).

Jeder Mitarbeiter hat dem öBl zu melden, wenn er wahrnimmt, dass die Bestimmungen der SbV mit den bestehenden Verhältnissen nicht mehr übereinstimmen, oder wenn er beobachtet, dass von den zur Handhabung des Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften regelmäßig abgewichen wird.

Vorschläge zu Änderungen und Ergänzungen der SbV sind ebenfalls beim öBl einzureichen.

Teil A

Zusätzliche Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

1. Allgemeines

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb KTB/DB

Die eingleisige Nebenbahn Haltingen – Kandern ist im Übergabebahnhof Haltingen über die Weichenverbindung 720/722 und das Übergabegleis 705 an die Anlagen der DB Netz AG angeschlossen.

Alle übergehenden Züge werden im Bahnhof Haltingen als Rangierfahrten, die mit dem Fahrdienstleiter Weil am Rhein zu vereinbaren sind, nach dem Regelwerk der DB Netz AG umgesetzt.

Zu § 2 (4) Befähigung

Vor der erstmaligen selbständigen Verwendung eines Mitarbeiters im Betriebsdienst ist seine Befähigung hierfür festzustellen. Dies geschieht in einer **formlichen Prüfung** oder formlosen **Verwendungsprüfung**.

Die förmliche Prüfung für den Betriebsbediensteten erfolgt unter dem Vorsitz des EBL. Hierüber ist eine Niederschrift zu fertigen. Die Verwendungsprüfung wird vom öBl abgenommen, der eine Bescheinigung darüber fertigt (Anlage 1).

Der Auftrag und die Erklärung über den Erwerb der Streckenkunde gemäß VDV-Richtlinie 755 werden nach Anlage 2 erteilt und bestätigt.

Niederschriften und Bescheinigungen sind zu den Personalakten zu nehmen.

Auszubildende Mitarbeiter müssen stets durch eine ausgebildete und geprüfte Person begleitet und beaufsichtigt werden. Diese Aufsichtsperson trägt die volle Verantwortung für alle Handlungen des Auszubildenden.

Als Auszubildender gilt der Inhaber eines Ausbildungsnachweises

Zu § 2 (8) Dienstpläne und Diensteinteiler

Die Dienstpläne für das Betriebspersonal (Zlr, Zf, Zs, Tf, Nf, Lokh) erstellt der öBl bzw. der Fahrmeister und gibt sie mit der Fplo bekannt.

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Zur Dienstübergabe führt der Zugleiter das Meldebuch für den Zugleiter, das im Fahrdienstraum des Bahnhofs Kandern aufliegt. Der Dienst ist daher stets im Bf Kandern aufzunehmen und zu beenden, auch wenn die Fahrten nicht im Bf Kandern beginnen oder enden.

Vor der Dienstaufnahme überzeugt sich der Zugleiter anhand der im Meldebuch für den Zugleiter vorhandenen Eintragungen vom Freisein der Strecke und allfälligen Besonderheiten. Die Dienstaufnahme ist mit Unterschrift und Zeitangabe im Meldebuch für den Zugleiter zu bescheinigen.

Bei Fehlen des Meldebuchs für den Zugleiter, eines Zugführerschlüssels oder der Räumungsmeldung darf der Betrieb nicht aufgenommen werden.

Vor Dienstschluss führt der Zugleiter eine abschließende Räumungsprüfung durch. Diese umfasst

1. das Freisein des durchgehenden Gleises Haltingen – Kandern
2. die Grundstellung der Weichen
3. der Verwahrung der Zugführerschlüssel 1 bis 3 am Schlüsselbrett in Kandern und
4. allfällige Besonderheiten.

Bei positiver Räumungsprüfung ist der Dienst im Meldebuch für den Zugleiter zu beenden.

Zu § 2 (9) Auftragsbuch, betriebliche Anweisungen

Für vorübergehende betriebliche Anweisungen liegt im Fahrdienstraum im Bf Kandern ein Auftragsbuch zur Einsichtnahme aus. Zugleiter und Zugpersonal haben einmalig bei jedem Dienstantritt ihre Kenntnisnahme im Auftragsbuch mit Datum und Unterschrift zu bescheinigen.

Zu § 2 a (3) Unregelmässigkeiten

Alle Meldungen von Unregelmässigkeiten sind als Sofortmeldung dem Notfallmanager (Teil C, zu Ziffer 5.5) zu melden.

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Als Zugschlussstellen bei Einfahrten gelten die Grenzzeichen (Ra 12) der Einfahrweichen. Bei Ausfahrten gilt der Standort der jeweiligen Trapeztafel (Ne 1) der Gegenrichtung als Zugschlussstelle.

Zu § 5 (2) Fahrpläne

Es werden ausgegeben:

1. der Bildfahrplan,
2. der Buchfahrplan,
3. Fahrplananordnungen und Fahrplanbekanntgaben für Sonderzüge,
4. Aushangfahrpläne.

Der öBl erstellt die Fahrpläne, sorgt für deren Verteilung und verständigt den Fahrmeister.

Werden mehrere Züge gleichzeitig eingesetzt, ordnet der öBl den Einsatz eines besonderen Zugleiters an und schreibt die Zuglaufmeldungen in den Fahrplänen vor.

Ist nur **ein** Zug eingesetzt („Einzugbetrieb“) und wird deshalb gemäß Zu § 12 (1) auf den Einsatz eines besonderen Zugleiters verzichtet, ist im Fahrplan dem Zugführer – bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen dem Führer des Nebenfahrzeuges – die Funktion des Zugleiters durch den Vermerk im Fahrplan **Zf = Zlr** oder **Tf = Zf = Zlr** zu übertragen.

Für die Einfahrten in die Bahnhöfe Haltingen und Kandern ist allen Zügen **vE** vorzuschreiben (planmäßige Einfahrt in das Stumpfgleis).

Er dürfen keine Zugfahrten durchgeführt werden, die nicht durch einen vom öBl unterzeichneten Fahrplan angeordnet sind.

Für kurzfristig verkehrende Sonderzüge wird zugelassen, dass der Zlr Kandern in Vertretung des öBl einen Fahrplan bzw. eine Fahrplanbekanntgabe für Sonderzüge erstellt und an alle Beteiligten verteilt.

Zu § 5 (8) Merktafel

An Tagen an denen **kein** „Einzugbetrieb“ angeordnet ist, führt der Zugleiter im Bf Kandern die Merktafel

2. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 6 (1)

Der Zugleiter in Kandern führt das „Meldebuch für den Zugleiter“

Zu § 7 (2) Leitung des Fahrdienstes

Auf der Zugleitstelle im Bahnhof Kandern ist ein Zugleiter (Zlr) eingesetzt. Dieser regelt und sichert den Betrieb im Zugleitverfahren und übt die Bahnsteigaufsicht aus; er führt das Meldebuch für den Zugleiter.

Siehe dazu Zu § 12 (1).

Das Zugpersonal hat sich zum Dienstantritt beim Zugleiter zu melden.

Zu § 7 (4) Aufsicht am Zug

Im Bf Kandern (wenn besetzt) wird der Abfahrauftrag durch den Zlr gegeben. Der Zlr trägt im Dienst eine rote Mütze.

Auf den anderen Betriebsstellen sowie bei unbesetzter Zugleitstelle Kandern wird die Aufsicht am Zug vom jeweiligen Zf übernommen. Wenn an Reisezügen auch Zs eingesetzt sind, trägt der Zf einen roten Schultergurt.

Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Verständigung

Zur fahrdienstlichen Verständigung zwischen Zugleiter und Zugpersonal werden Funkfernsprecher des öffentlichen Fernsprechnetzes in der Betriebsart Zugleitfunk nach FV-NE, Anlage 9, eingesetzt. Diese Einrichtung dient auch als Zugfunk gemäß EBO § 16 (4) 2. In Kandern werden diese Meldungen mündlich gegeben. Diese Gespräche werden im Bf Kandern aufgezeichnet.

Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort „*Zuglaufmeldung*“ zu beginnen.

Zu § 11 (1) Führen des Meldebuchs für Zuglaufmeldungen

Das Meldebuch für Zuglaufmeldungen wird auf den Betriebsstellen **nicht** geführt. Sämtliche Zuglaufmeldungen sind vom Zugführer in den Fahrtbericht (Abschnitt III, Spalte 10) einzutragen.

Zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugleitverfahren

Solange auf der KTB nur **ein** Zug eingesetzt ist, wird auf das Zugleitverfahren und den Einsatz eines besonderen Zugleiters verzichtet. Die Funktion des Zugleiters wird dann dem Zugführer – bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen dem Nebenfahrzeugführer – übertragen. Die Anordnung „Einzugbetrieb“ erfolgt durch die Bekanntgabe des Fahrplans. Im Meldebuch für den Zugleiter ist diese Anordnung einzutragen z.B. „**Einzugbetrieb**“. Es darf nur der Zugführerschlüssel **1** entnommen werden.

Zu § 14 (5) Prüfung des Fahrwegs, besetzte Einfahrgleise

Besetzte Einfahrgleise sind durch ein Sh 2 Signal zu kennzeichnen oder ein Betriebsbeamter steht an der zu haltenden Stelle mit einer weiss-rot-weißen Fahne (Sh 3) bzw. bei Nacht mit einer roten Lampe.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Die Zugführerschlüssel 1 bis 3, mit denen die Schlüsselwerke der Bahnhöfe Haltingen, Wollbach (Baden) und Kandern freigegeben werden können, befinden sich am Schlüsselbrett im Fahrdienstraum des Bahnhofs Kandern. Mit jedem Zugführerschlüssel ist ein Bahnübergangsschlüssel (DB 21) zum Einschalten des Bü Binzen Mühle und zum Bedienen der Hilfsschalteinrichtungen (UT/HET/HAT) fest verbunden.

Die Zugführerschlüssel 2 und 3 dürfen **nur** vom **Zugleiter** entnommen und an den Zugführer ausgehändigt werden.

Der Rangierschlüssel, mit dem das Schlüsselwerk des Bahnhofs Haltingen freigegeben werden kann, befindet sich am Schlüsselbrett im Fahrdienstraum des Bahnhofs Haltingen.

Folgende Ersatzschlüssel werden im Schlüsselkasten im Fahrdienstraum des Bahnhofs Kandern unter Verschluss gehalten:

- 1 Rangierschlüssel für den Bahnhof Haltingen
- 1 Weichenschlüssel für die Weiche 771 des Bahnhofs Haltingen
- 1 Weichenschlüssel für die Weiche 772 des Bahnhofs Haltingen
- 1 Weichenschlüssel für die Weiche 773 des Bahnhofs Haltingen
- 2 Weichenschlüssel für die Weichen der Bahnhöfe Kandern und Wollbach (Baden) sowie der Anschlussstelle Wolfsschlucht
- 2 Gleissperrenschlüssel für die Gleissperren des Bahnhofs Kandern und der Anschlussstelle Wolfsschlucht

Die **Ersatzschlüssel** dürfen nur auf Anordnung des öBl entnommen werden. Die Entnahme der Ersatzschlüssel ist im Meldebuch für den Zugleiter nachzuweisen.

Zu § 15 (12) aufgefahrne Weiche, Maßnahmen

Wenn eine Weiche aufgefahren worden ist, begutachtet der Triebfahrzeugführer als technische Fachkraft provisorisch deren Befahrbarkeit. Der öBl ist zu verständigen. Dieser bietet die oberbau- und signaltechnische Fachkraft zur endgültigen Begutachtung und Freigabe auf.

Zu § 18 (1) Benachrichtigung des Bahnübergangspostens Wolfenwasen

Bei Zugleitbetrieb verständigt der ZI den BÜP über den Zugverkehr mittels Fernsprecher (Handy), bei Einzugbetrieb ist der BÜP mittels Fahrplan (Fplo) zu informieren.

Zu § 18 (5) Sicherung von Arbeitsrotten

a) Planbare Arbeitseinsätze während des laufenden Zugbetriebs auf der Strecke Haltingen – Kandern dürfen nur aufgrund einer besonderen Betriebs- und Bauanweisung (Betra) oder eines Dienstauftrags erfolgen.

(Fortsetzung Seite 13)

Nähere Angaben über die Sicherung der Arbeitsrotten vor den Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb und über die Benachrichtigung der Rotte über den Zugverkehr enthält dann die vom öBl erstellte Beta oder der Dienstauftrag.

Bauarbeiten während des laufenden Zugbetriebs aufgrund von unvorhersehbaren Ereignissen (Abwendung einer Betriebsgefahr) dürfen nur bei gesperrten Arbeitsgleisen durchgeführt werden.

b) Vor Abfahrt eines Zugs oder einer Sperrfahrt an Werktagen (an Sonn- und Feiertagen werden keine Arbeitsrotten eingesetzt) in Kandern oder Haltingen ist die Arbeitsrotte per Handy zu benachrichtigen. Die erfolgte Benachrichtigung ist im Meldebuch für den Zugleiter einzutragen (beispielsweise „Rotte verständigt 14:27 Uhr“).

Kann die Rotte telefonisch nicht erreicht werden, muss der Tf durch schriftlichen Befehl beauftragt werden, gemäß § 45 (5) auf Sicht zu fahren.

Zu § 26 (2) Sperrung der Strecke

Planmäßige Gleissperrungen der freien Strecke werden vom öBl auf Anordnung des EBL durch eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder Dienstauftrag bekanntgegeben. Die Streckensperrung ist im Meldebuch für den Zugleiter zu vermerken.

Arbeitsstellen, unbefahrbare Gleisabschnitte sind durch Sh 2 Signale zu sichern.

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

Mit Zustimmung des EBL dürfen Wagen zum Be- und Entladen auf der freien Strecke abgestellt werden.

Die Wagen sind gegen unbeabsichtigte Bewegung festzulegen. Zur Sicherung gegen Entlaufen müssen Feststellbremsen nach der BreVo – Ril 915.0107 Abs. 8 (4) angezogen werden. Bei unbeaufsichtigtem Abstellen sind die entsprechende Anzahl Radvorleger gem. BreVo Ril 915.0107 Abs. 8 (5) zu verwenden. Bei der Abholung ist sicherzustellen, dass keine Hemmschuhe und Radvorleger zurückgelassen werden. Die Fahrten zur Bereitstellung und Abholung der Wagen sind als Sperrfahrten durchzuführen.

Der entsprechende Streckenabschnitt ist zu sperren. Die Streckensperrung ist gem. § 26 (5) mit Anzahl und Gattung der zurückgelassenen Fahrzeuge sowie der Art der Sicherung in das Meldebuch für den Zugleiter einzutragen.

Zu § 30 (2) Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

Fahrten mit Nebenfahrzeugen (auch Kleinwagen) sind wie Züge zu behandeln und durch den öBl mit einer Fahrplananordnung oder einer Fahrplanbekanntgabe einzulegen. Für Kleinwagenfahrten sind in den Fahrplan Weisungen für das Befahren der technisch gesicherten Bahnübergänge aufzunehmen.

3. Zugfahrdienst

Zu § 31 (9) Mitfahren auf dem Triebfahrzeug

Es dürfen sich – einschließlich Triebfahrzeugpersonal – in der Regel höchstens vier Personen im Führerraum aufhalten; dabei muss sichergestellt sein, dass das Triebfahrzeugpersonal weder in der Ausübung des Dienstes behindert, noch von seinen Dienstobliegenheiten abgelenkt wird. Ausnahmen erteilt der EBL

Die in FV-NE § 31 (9) geforderte Erlaubnis gilt unter nachfolgenden Bedingungen als erteilt. Betriebsfremde Personen müssen eine „Berechtigung zur Mitfahrt auf dem Führerstand“ erwerben, mit der die umseitigen Haftungsbestimmungen anerkannt werden.

Kinder bis sieben Jahre dürfen nicht mitgenommen werden, Kinder von sieben bis vierzehn Jahren nur unter Aufsicht einer erziehungsberechtigten Person.

Zu § 32 (1) Länge der Züge

Wegen der Bahnanlagen dürfen Züge nicht länger als 110 m sein. Abweichungen und besondere Regelungen hierzu werden mit dem Fahrplan angeordnet. Beim Halt auf den Betriebsstellen mit zu kurzen Bahnsteigen sorgen die Zugbegleiter für die Sicherheit der Reisenden beim Ein- und Aussteigen. Die Reisenden sind anzuhalten, nach Möglichkeit durch die Wagen soweit durchzugehen, dass sie ungefährdet aussteigen können.

Zu § 32 (2) wagentechnische Untersuchung

Der Triebfahrzeugführer (auch Führer von Nebenfahrzeugen) hat täglich bei Übernahme seines Zuges sowie beim Einstellen weiterer Fahrzeuge eine wagentechnische Untersuchung- entsprechend Anlage 4 - durchzuführen und diese im Fahrtbericht zu bescheinigen.

Zu § 32 (8) Einschränkung in der Zulassung von Wagen

Güterwagen sind mit einer Auslastung bis zur Lastgrenze C 2 (Radsatzlast 20 t, Meterlast 6,4 t/m) zugelassen.

Zu § 35 (2) Nachschieben von Zügen

Das Nachschieben von Zügen ist auf der ganzen Strecke zugelassen. Das nachschiebende Triebfahrzeug muss mit dem Zug gekuppelt sein.

Zu § 36 (2) Fahrtbericht bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen

Für alle Zugfahrten mit Nebenfahrzeugen ist ebenfalls ein Fahrtbericht zu führen.

Zu § 36 (3) Befahren von Bahnübergängen durch Nebenfahrzeuge

Weisungen für die Sicherung der technisch gesicherten Bahnübergänge sind im Fahrplan vorgeschrieben.

Zu § 37 (2) Erfassung der Zugdaten

Zur Erfassung der Zugdaten ist die Wagenliste nach Anlage 18 FV-NE zu verwenden; sie ist dem Fahrtbericht beizulegen.

Zu § 38 (1) Fahrtbericht

Der Fahrtbericht dient als Nachweis über die durchgeführten Fahrten und als Abrechnungsunterlage. Er ist für alle Zugfahrten mit den vorgesehenen Angaben zu führen.

Der Fahrbericht ist nach der Fahrt zusammen mit den anderen Unterlagen (Wagenliste, Befehle, Fahrplan, Meldungen) ins vorgesehene Ablagefach im Fahrdienstraum des Bf Kandern abzulegen.

Zu § 41 (1) Bremsberechnung

Für die Strecke Haltingen – Kandern gilt die Bremsstafel für **200 m** Bremsweg.

Die Mindestbremsstafel sind für alle Züge

bei v max. 30 km/h:

Kandern – Haltingen auf 50 P (64 G)

Haltingen – Kandern auf 34 P (36 G)

bei v max. 40 km/h (nur P-Züge: Rümplingen-Haltingen-Rümplingen):

Kandern – Haltingen auf 58 P

Haltingen – Kandern auf 45 P

festgelegt. Für Teilfahrten sind die erforderlichen Mindestbremsstafel dem Anhang 4 zu entnehmen.

Zu § 41 (2) fehlende Bremshundertstel

Werden die Mindestbremshundertstel nicht erreicht, so ist die zulässige Geschwindigkeit entsprechend den vorhandenen Bremshundertsteln nach der Bremstafel für 200m herabzusetzen, ggf. ohne besondere Berechnung für jedes fehlende Bremshundertstel um 1 km/h. Dies ist dem Triebfahrzeugführer bekanntzugeben und im Fahrtbericht zu vermerken.

Zu § 44 (12) Anhalten auf freier Strecke

Wegen Absturzgefahr von Personen im Gleisbereich ist das Anhalten im Bereich des Durchlasses in km 10,71 und im Bereich der Kanderbrücke bei km 10,83 verboten (kein Randweg, kein Geländer).

Zu § 45 (2) Zulässige Geschwindigkeit

Die zulässige Streckengeschwindigkeit beträgt:

Haltingen - Rümplingen und Gegenrichtung:	40 km/h
Rümplingen - Kanderern und Gegenrichtung:	30 km/h

Zu § 46 Aufenthalt auf den Plattformen

Der Aufenthalt auf der Plattform der Personen- und anderen Wagen während der Fahrt ist nur gestattet, wenn die Türgitter geschlossen sind, nur auf eigene Gefahr und nur auf der Strecke der Kandertalbahn. Bei Fahrten auf Strecken der DB Netz AG ist der Aufenthalt auf der Plattform strengstens untersagt. Die Zugbegleiter richten ihre erhöhte Aufmerksamkeit auf den ordentlichen Verschluss der Türgitter auf den Plattformen, auf die Beaufsichtigung der Kinder durch ihre erwachsenen Begleiter, auf das Verhalten von alkoholisierten Fahrgästen. Während der Fahrt dürfen sich keine Personen auf den Trittstufen oder den Übergangsblechen aufhalten.

Zu § 47 (7) Sichern eines stehenbleibenden Zugteils

Feststellbremsen sind gem. Tabelle Ril 915.0107 Abs. 8(4) anzuziehen. Steht die Tabelle nicht zur Verfügung muss grundsätzlich **je 100 t** oder **je angefangenen 4 Achsen eine** Feststellbremse angezogen werden.

Zu § 48 (9) Schienenbrüche

Bei einem entdeckten Schienenbruch ist sofort anzuhalten. Die Weiterfahrt ist durch den Zugführer gemeinsam mit dem Lokführer anhand der beigefügten

AzObri 37 – Anlage 3 - zu entscheiden und durchzuführen. Sofortmeldung gem. § 2a FV-NE und Eintrag in den Fahrtbericht erforderlich.

4. Rangierdienst

Zu § 51 (8) Rangierbegleiter

Bei allen Rangierfahrten, ausgenommen einzeln fahrenden Triebfahrzeugen, übernimmt der Rangierbegleiter folgende Aufgaben des Triebfahrzeugführers:

- Verständigen der Beteiligten nach FV-NE § 52 (1)
- Feststellen der Fahrbereitschaft nach FV-NE § 52 (3)
- Beobachten des Fahrweges nach FV-NE § 53 (3) bei geschobenen Fahrten
- Erteilen des Fahrauftrags nach FV-NE 53 (1).

Bei begleiteten Fahrten darf der Triebfahrzeugführer Fahrzeugbewegungen ohne Fahrauftrag des Rangierbegleiters nicht ausführen.

In der Regel ist der Zugführer gleichzeitig Rangierbegleiter sowie Weichenwärter.

Zu § 51(13) Rangiererlaubnis

Wenn kein Zugbetrieb stattfindet, darf im Bahnhof Kandern rangiert werden. Dies ist im Meldebuch für den Zugleiter vorgängig einzutragen. Im Bahnhof Haltingen darf nur rangiert werden, wenn vorgängig durch den öBl eine Rangiererlaubnis erteilt worden ist.

Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt auf allen Bahnhöfen

15 km/h.

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

In den Bahnhöfen Kandern und Wollbach (Baden) sowie in der Anst Wolfsschlucht dürfen wegen des anschließenden Gefälles Fahrzeuge nur mit besonderer Vorsicht bewegt werden. Abgestellte Fahrzeuge sind stets festzulegen.

Zu § 55 (1) Befahren von Bahnübergängen

Geschobene Rangierfahrten dürfen nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge nur mit Postensicherung gemäß Anlage 13 (17) der FV-NE befahren.

Zu § 56 (1) Abstoßen

Das Abstoßen ist verboten.

Zu § 58 (2,3) Aufbewahrung Festlegemittel, Festlegepflicht

Abgestellte Fahrzeuge und Wagengruppen sind auf allen Bahnhöfen gem. Ril VDV 757 B (915.0107) Ziffer 8 festzulegen.

Hemmschuhe und Radvorleger werden in der Wagenhalle in Kandern aufbewahrt, Hemmschuhe zudem im Schlüsselwerkkasten Wollbach (Baden) und im Schlüsselwerkhäuschen Haltingen.

Teil B

Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

Modul 301.0501, Ziff. 4 (5) und Ziff 5 (6): Signal Lf 2 und Lf 3

Die Signale Lf 2 „Anfangscheibe“ und Lf 3 „Endscheibe“ sind aufzustellen. Sie werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

Modul 301.1101 Ziff 3 (7): Signal Zg 2

Als Nachtzeichen des Signals müssen die Züge zwei rote Lichter führen.

Modul 301.1101 Ziff. 3 (8): Signal Zg 2

Eine Tafel oder ein rotes Licht dürfen führen

- (1) einzeln fahrende Lokomotiven
- (2) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges
- (3) Arbeitszüge
- (4) Nebenfahrzeuge

Modul 301.1201 Ziff. 2 (4): Signal Fz 1

Beim Rangieren ist auch tagsüber stets das Signal Zg 1a (Dreilicht-Spitzensignal) zu führen.

Modul 301.1501 Ziff. 9 (3): Signal Bü 4

Vor den Bahnübergängen ist jeweils nur ein Signal Bü 4 – Pfeiftafel (etwa drei Sekunden lang pfeifen) – aufgestellt. Das Signal ist deshalb auf halbem Weg zum Bahnübergang ein zweites Mal zu geben.

Teil C

Zusätzliche Bestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

Zu Ziffer 5.3 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle Kandern.

Solange nur **ein** Zug eingesetzt ist, übernimmt der Zugführer bzw. Führer von Nebenfahrzeugen die Aufgaben der Unfallmeldestelle Kandern. Er hat dazu stets die Unfallmeldetafel I und II mitzuführen (Zugführerkoffer!)

Unfallmeldestelle (= Notfallmeldestelle) für den DB-Bereich des Bahnhofs Haltingen ist der Fahrdienstleiter Weil am Rhein.

Zu Ziffer 5.5 Notfallmanager

Notfallmanager ist der örtliche Betriebsleiter, in dessen Abwesenheit dessen Stellvertreter. Sind beide nicht erreichbar, so übernimmt der Eisenbahnbetriebsleiter, in dessen Abwesenheit seine Stellvertreter die Aufgaben des Notfallmanagers.

Es gilt die telefonische Zufallsbereitschaft.

Ist keiner der genannten Personen erreichbar, besorgt die Unfallmeldestelle (Zugleiter oder Zugführer) die Aufgaben des Notfallmanagers.

Zu Ziffer 5.6.1 Unfallmeldetafel I

Mit der Unfallmeldetafel I ist der EBL, EBLV, öBI, öBIV, der Zlr Kandern, der ZV Kandertalbahn, die Betriebsstelle Haltingen, sowie der Zugführerkoffer 1 und 2 ausgerüstet.

Zu Ziffer 5.6.2 Unfallmeldetafel II

Mit der Unfallmeldetafel II ist der EBL, EBLV, öBI, öBIV, der Zlr Kandern, der ZV Kandertalbahn, sowie der Zugführerkoffer 1 und 2 (Ein-Zug-Betrieb) ausgerüstet.

Zu Ziffer 5.6.3 Unfallmeldetafel III

Mit der Unfallmeldetafel III ist der EBL, EBlv, öBl, öBlv, der Zlr Kandern und der ZV Kandertalbahn ausgerüstet.

Zu Ziffer 5.7.2 Bereitstellung von Unterlagen an externe Stellen

Die zuhanden der Rettungsdienste erstellten Unterlagen sowie die Telefonnummern der Kontaktpersonen (siehe Notfallmanager) werden den Polizeidienststellen (Weil am Rhein, Lörrach) und der Feuerwehreinsatzzentrale (Lörrach) zur Verfügung gestellt.

Zu Ziffer 5.9.4 Maßnahmen an der Unfallstelle

Werden Personen verletzt oder getötet oder ist erheblicher Sachschaden entstanden, hat sich der Notfallmanager sofort an die Unfallstelle zu begeben. Bei größeren Entgleisungen ist sofort eine technische Untersuchung der Fahrzeuge und des Oberbaus vorzunehmen.

Vom Notfallmanager ist stets ein „Bericht zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb“ gemäß Anlage 4 Buvo-NE zu erstellen.

Zu Ziffer 5.9.4 Hilfsmittel für den Rettungsdienst

Alle Triebfahrzeuge der KTB sowie die Bf Kandern und Haltingen sind mit einem Verbandskasten und einem Feuerlöscher ausgerüstet. Im Zugführerkoffer 1 und 2 befindet sich ein Verbandskasten.

Zu Ziffer 5.9.5 Mitteilungen an bahnfremde Stellen

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

Zu Ziffer 6.2 Tatbestandsaufnahme und Unfallbericht

Die Tatbestandsaufnahme nach Anlage 4 der Buvo-NE ist vom Notfallmanager jeweils zweifach auszufertigen.

Dem Unfallbericht sind der Fahrtbericht und die Wagenliste beizufügen.

Teil D

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

Zu § 1 (1) Signalanlagen der Kandertalbahn

Zu den Signalanlagen der Kandertalbahn gehören die Sicherungsanlagen der Bahnübergänge Haltingen Rennemattenweg, Binzen Konrad-Zuse-Straße, Binzen B 3, Binzen Am Sportplatz und Binzen Mühle sowie die Schlüsselwerke der Bahnhöfe Haltingen, Wollbach (Baden) und Kandern.

Zu § 8 (5) Unterweisung und Prüfung des Personals

Die theoretische Unterweisung und örtliche Einweisung in die Bedienung der Signalanlagen ist für die Zugleiter und das Zugpersonal Bestandteil der Ausbildung und Verwendungsprüfung.

Zu § 9 (1) Arbeitsbuch

Aufzeichnungen über Arbeiten und Unregelmäßigkeiten führt die signaltechnische Fachkraft im Störungs- und Prüfungsbuch der Blinklichtanlagen.

Zu § 10 (2) Arbeiten

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

Zu § 10 (7) Melden von Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an den Signalanlagen sind in den Fahrtbericht einzutragen und dem öBl dringlich zu melden. Der öBl veranlasst die Überprüfung der Anlage oder die Beseitigung der Störung. Sind betriebliche Maßnahmen erforderlich, sorgt der öBl für den Eintrag in das Meldebuch für den Zugleiter.

Teil E, Bremsvorschrift (BreVo) – VDV Schrift 757

Zu Modul 915.0107 Ziffer 5 Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Es dürfen auf den Gleisen der Bahnhöfe der KTB max. 1 Wagen ohne wirkende Druckluftbremse oder besetzte Handbremse rangiert werden; im Bahnhof Kandern jedoch nur, wenn das Triebfahrzeug sich talwärts befindet. Ansonsten sind stets alle Wagen mit wirksamer Druckluftbremse zu rangieren.

Zu Modul 915.0107 Ziffer 8

Die Erleichterung beim Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung von Zügen, Zugteilen und Fahrzeugen bei 60 Minuten Abstellzeit gilt bei der KTB nur für eine Abstellzeit von 20 Minuten.

Teil F, Eisenbahnfahrzeug-Führerscheinrichtlinie VDV Schrift 753

Zu Ziffer 3.2.2. „ausreichende Fahrpraxis“

Auf Grund der einfachen Streckenverhältnisse ist für den Geltungsbereich der Kandertalbahn eine Fahrpraxis von 4 Zugfahrten pro Jahr als ausreichend anzusehen.

Für das Leitungs- und Aufsichtspersonal genügt eine Fahrpraxis von 2 Zugfahrten pro Jahr

Bescheinigung
über die Verwendungsprüfung

zum _____

Herr/Frau _____, geboren am _____,

ist in den einschlägigen Betriebsvorschriften für die **Kandertalbahn** unterwiesen worden und hat die _____prüfung bestanden. Er/Sie ist nun für den Dienst als _____ auf der Strecke/ Betriebsstelle _____ praktisch und mündlich geprüft worden.

In der am _____ auf den Zügen _____ abgenommenen Verwendungsprüfung gemäß VDV Richtlinie 754 und DAZ hat er/sie nachgewiesen, dass er/sie die für den Dienst als _____ erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse besitzt.

Er/Sie kann somit als _____ selbständig eingesetzt werden.

Kandern, den _____

(Eisenbahnbetriebsleiter/örtlicher 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.

Kandern, den _____

(Mitarbeiter/in)

Kandertalbahn

Bescheinigung

über den Erwerb der Streckenkenntnis

Herr/Frau _____
(Dienstbezeichnung) (Vorname) (Zuname) (Geb.)

wird beauftragt, zum Erwerb der Streckenkenntnis auf der **Kandertalbahn**

1. am _____ mit Zug Nr. von _____ nach _____

2. am _____ mit Zug Nr. von _____ nach _____

3. am _____ mit Zug Nr. von _____ nach _____

4. am _____ mit Zug Nr. von _____ nach _____

5. am _____ mit Zug Nr. von _____ nach _____

6. am _____ mit Zug Nr. von _____ nach _____

Belehrungsfahrten auszuführen.

Kandern, den _____

(..... Betriebsleiter)

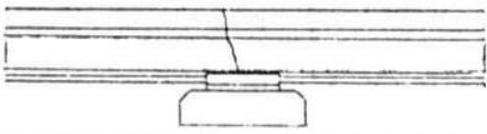
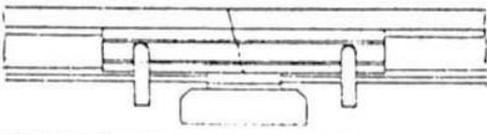
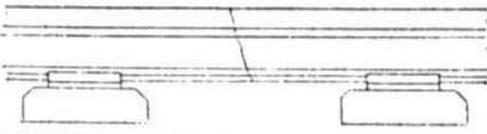
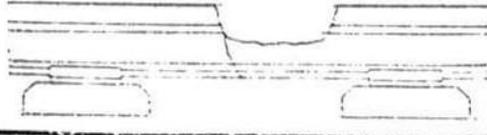
Erklärung

Ich habe die unter lfd. Nr. 1 bis verzeichneten Belehrungsfahrten nach Vorschrift ausgeführt und erkläre, dass ich die befahrene Strecke der Kandertalbahn kenne.

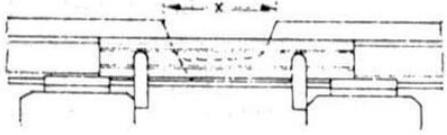
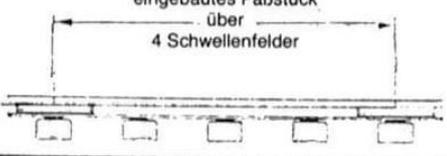
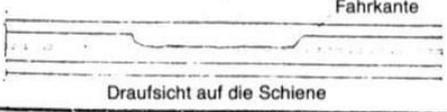
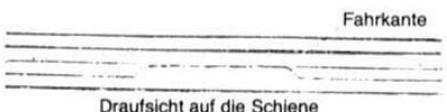
Kandern, den _____

(Unterschrift Mitarbeiter/in)

Merkblatt für Schienenbrüche

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
i	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	<p>Bruch Nr. 1 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	<p>Querbruch innerhalb des Schwellenfaches</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	<p>Bruch Nr. 2 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	<p>Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf oder Ausbruch zu befürchten</p> 	unbefahrbar	unbefahrbar

AzObri 37

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
3a	<p>Bruch Nr. 3 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	<p>x) bis 25 cm Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung über 25 cm Bruchlücke unbefahrbar</p>	unbefahrbar
3b	<p>eingebautes Paßstück über 4 Schwellenfelder</p> 	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 1)	<p>Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 1)	<p>Wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 1)	<p>Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	unbefahrbar	unbefahrbar
7 1)	<p>langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante</p>  <p>Fahrkante Draufsicht auf die Schiene</p>	unbefahrbar	unbefahrbar
8 1)	<p>langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante</p>  <p>Fahrkante Draufsicht auf die Schiene</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung

1) Nr. 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schienen auswechseln.

Wagentechnische Untersuchung:

Allgemein

- Durchzuführen vor jedem Fahrtermin an allen in Zug eingesetzten Wagen
- Verantwortlich ist der für den ersten Zug eingeteilte Lokführer
- Untersuchung wird im Fahrtbericht durch Unterschrift vor der Abfahrt des ersten Zuges bestätigt

Zug- und Stoßeinrichtungen, Wagenverbindung

- Sichtprüfung Puffer und Pufferbefestigungen
- Pufferführung (Stange, Hülse, Feder) müssen gefettet sein, bei Bedarf schmieren
- Pufferteller müssen gefettet sein, bei Bedarf Kupplung lösen, Pufferteller schmieren
- Sichtprüfung Kupplungen
- Kupplungsspindel müssen gefettet sein, bei Bedarf schmieren
- Bei fertig gekuppelten Wagenverbindungen soll die Kupplung im geraden Gleis nicht durchhängen, Bremsschläuche gekuppelt, Hähne geöffnet
- Dampfheizkupplungen entweder gekuppelt oder sicher eingehängt
- Elektrische Verbindungen entweder sicher gekuppelt oder entfernt

Radsätze, Fahrwerk

- Sichtprüfung Federn, Federschaken
- Gelenkstellen Federschaken müssen geschmiert sein, bei Bedarf ölen
- Sichtprüfung Radreifen auf festen Sitz (Farbmarkierung)
- Sichtprüfung Radsatzlager auf Unregelmäßigkeiten
- Kontrolle des Ölstandes bei Lagern mit Unterkastenschmierung und leicht zu öffnenden Einfüllöffnungen
- Oberkasten mit Öl füllen bei geteilten Radsatzlagern mit Oberkastenschmierung
- Keine Prüfung der Schmierung bei Gleitlagern mit fest verschraubten Einfüllöffnungen und bei Rollenlagern
- Nur Langenschwalbacher: Schmiergefäße für Lenkgestellgleitstücke mit Öl füllen

Bremse

- Sichtprüfung Bremssohlen, Bremsklötze (Mindestdicke 10mm)
- Sichtprüfung Bremshängeeisen, Bremsdreiecke
- Überprüfung der Bremsstellung (in der Regel: Bremse ein, G/P auf P, Lastwechsel auf leer)

Wagenübergänge, Plattformsicherung

- Sichtprüfung Übergangsbrücken auf Zustand
- Höhenspalt zwischen den Brücken nicht zulässig, ggf. Brücken anders aufeinanderlegen
- Sichtprüfung Einstiegtrittbretter
- Sichtprüfung Fallgitter an den Einstiegen

Ladetüren

- Sicheres Arretieren von Schiebetüren im geöffneten und geschlossenen Zustand
- Nur PwPost82: außenliegende Türen Postabteil abgeschlossen

Maßnahmen bei Abweichungen

- Reparaturen nur ausführen, wenn es die anderen Dienstaufgaben zulassen
- Bei Schäden an der Bremse betroffene Bremse ausschalten, Meldung an Zf, BL, und Werkstatt
- Bei Schäden an Trittbrettern, Fallgittern, Wagenübergangen betroffene Bereiche für die Benutzung durch Reisende sperren und Sperrung sichtbar machen, bewegliche oder lose Bauteile festlegen, Meldung an Zf, BL, Werkstatt
- Fahrzeug aus dem Betrieb nehmen bei betriebsgefährdenden Schäden an Zug- /Stoßeinrichtungen, Radsätzen, Federn/Federschaken, Meldung an Zf, BL, Werkstatt
- Fahrzeug unter Beobachtung in Betrieb lassen bei tolerierbaren Schäden, Meldung an Zf, BL, Werkstatt

Anhang 1

Bahnhofsbuch für die Betriebsstellen der Kandertalbahn

1. Bahnhof Haltingen (HI)

a) Aufgaben und Einrichtungen

Der Bahnhof Haltingen ist Anfangsbahnhof der KTB und Übergangsbahnhof für den durchgehenden Betrieb mit der DB AG. Die Anlagen der KTB und der DB AG sind durch die Weichen 720 / 722 und das Übergabegleis 705 miteinander verbunden.

Der Bahnhof ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle. Die Verbindung mit dem zuständigen Fahrdienstleiter erfolgt über das öffentliche Telefonnetz.

Die Bahnsteiglänge an Gleis 1 und Gleis 2 beträgt je 90 m.

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb

Alle Züge, die von der DB AG auf die KTB und umgekehrt übergehen, werden als Rangierfahrten übergeben. Rangierbegleiter ist der Zugführer der KTB. Die Rangierfahrten sind mit dem zuständigen Fahrdienstleiter zu vereinbaren. Es gelten die Bestimmungen der Ril 408.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Das Schlüsselwerk mit den Schlüsseln der Weichen 771, 772 und 773 befindet sich im Fahrdienstraum Haltingen und kann mit dem Zugführerschlüssel und dem Rangierschlüssel freigegeben werden.

Zu § 54 (6c) Sperrsignale

Das Sperrsignal Hs 703^{II} zeigt nur Sh 0. Die Zustimmung zur Vorbeifahrt erteilt stets der verantwortliche Rangierbegleiter, nach Erhalt der Rangierfreigabe für den Bahnhof Haltingen KTB (siehe Zu § 51 (13) SbV).

Zu § 59 (1) Rangieren auf den Hauptgleisen

Wenn kein Zugbetrieb stattfindet, darf im Bahnhof Haltingen nur rangiert werden, wenn vorgängig eine Rangiererlaubnis erteilt worden ist. Der Antrag zur Rangiererlaubnis ist per E-Mail an oebl@kandertalbahn.de zu richten.

Zu Anlage 13 (17) Sicherung des Bahnübergangs Wolfenwasen

Wegen fehlender Übersicht gilt der Bü Wolfenwasen bei Zügen aus Richtung Binzen als nicht gesichert und muss deshalb durch das Zugpersonal gemäß FV-NE Anlage 13 (17) gesichert werden.

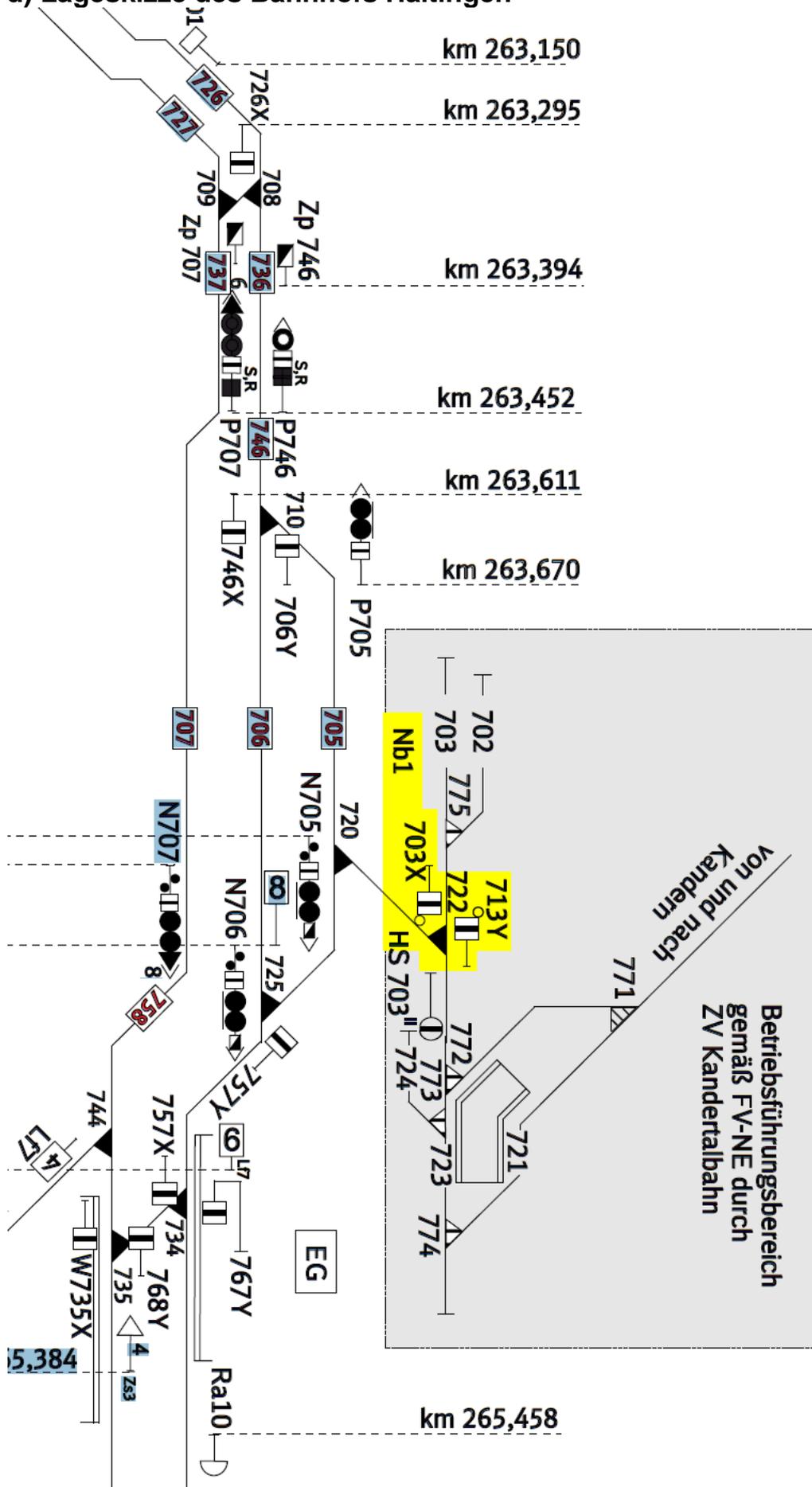
Bei Reisezügen aus Richtung Binzen wird, um das Anhalten im Einfahrbereich zu vermeiden, ein örtlicher Posten zur Sicherung des Bahnübergangs eingesetzt. Das Fahren vor Plan ist bei diesen Zügen zwischen Binzen und Haltingen untersagt. Der Triebfahrzeugführer fährt, wenn er erkannt hat, dass der Bahnübergang durch Posten gesichert ist, ohne Halt in den Bf Haltingen ein.

c) zusätzliche Anordnung zur BreVo

Zu Modul 915.0107 Ziffer 5 Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Es dürfen auf den Gleisen der Bahnhöfe der KTB max. 1 Wagen ohne wirkende Druckluftbremse oder besetzte Handbremse rangiert werden.

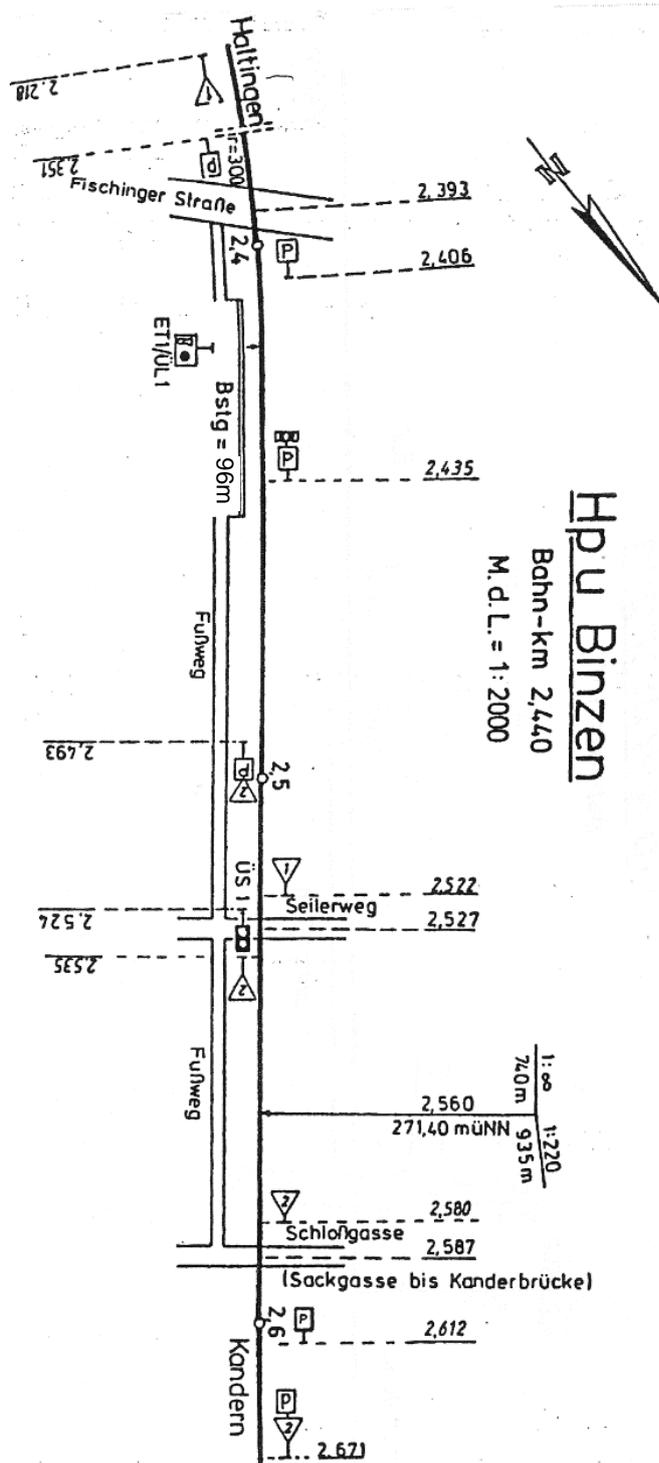
d) Lageskizze des Bahnhofs Haltingen



2. Haltepunkt Binzen (Bzn)

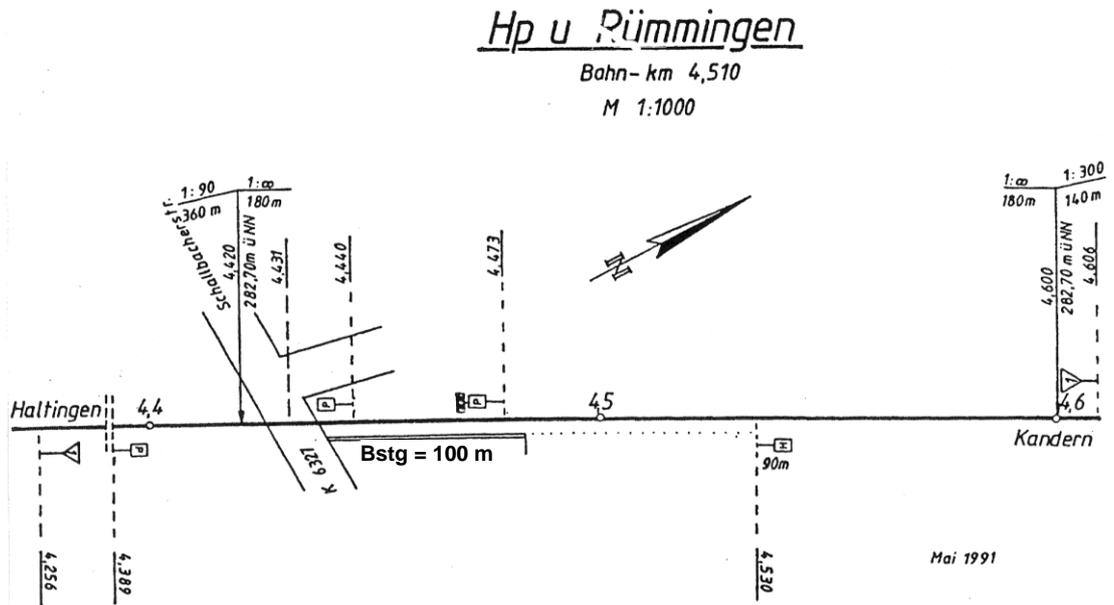
Der unbesetzte Haltepunkt Binzen dient dem Personenverkehr. Die Bahnsteiglänge beträgt 96 m.

Alle Züge der Richtung Haltingen – Kandern müssen zum Bedienen der Einschalttaste für den Bahnübergang Binzen Mühle anhalten. Der Halt ist allen Zügen im Fahrplan vorzuschreiben.



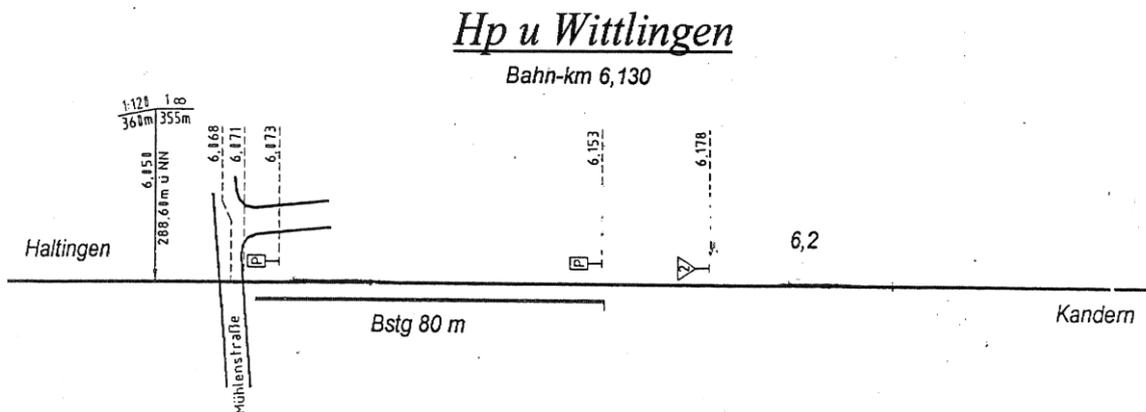
3. Haltepunkt Rümmingen (Rmm)

Der unbesetzte Haltepunkt Rümmingen dient dem Personenverkehr. Die Bahnsteiglänge beträgt 100 m.



4. Haltepunkt Wittlingen (WI)

Der unbesetzte Haltepunkt Wittlingen dient dem Personenverkehr. Die Bahnsteiglänge beträgt 80 m.



5. Bahnhof Wollbach (Baden) (Wbb)

a) Aufgaben und Einrichtungen

Der unbesetzte Bahnhof Wollbach (Baden) ist Kreuzungs- und Überholungsbahnhof und dient dem Personen- und Güterverkehr. Die Bahnsteiglänge am Gleis 1 beträgt 80 m. Der Bahnhof ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Das Schlüsselwerk des Bahnhofs Wollbach (Baden) mit den Schlüsseln der Weichen 1 und 2 befindet sich im Fernsprechkasten auf dem Bahnsteig und kann mit dem Zugführerschlüssel freigegeben werden.

c) Zusätzliche Anordnungen zur BreVo

Zu Modul 915.0107 Ziffer 5 Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

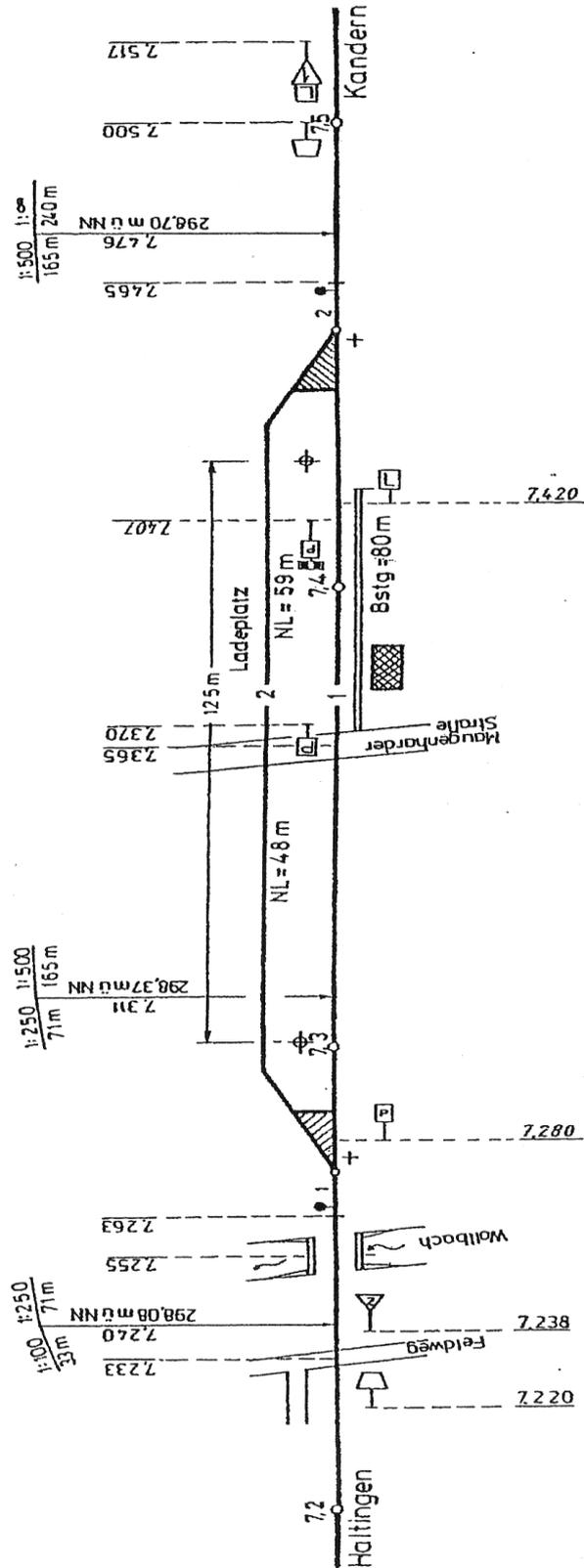
Es dürfen auf den Gleisen des Bahnhofs Wollbach(Baden) max. 1 Wagen ohne wirkende Druckluftbremse oder besetzte Handbremse rangiert werden

d) Lageskizze des Bahnhofs Wollbach (Baden)

Bfu Wollbach

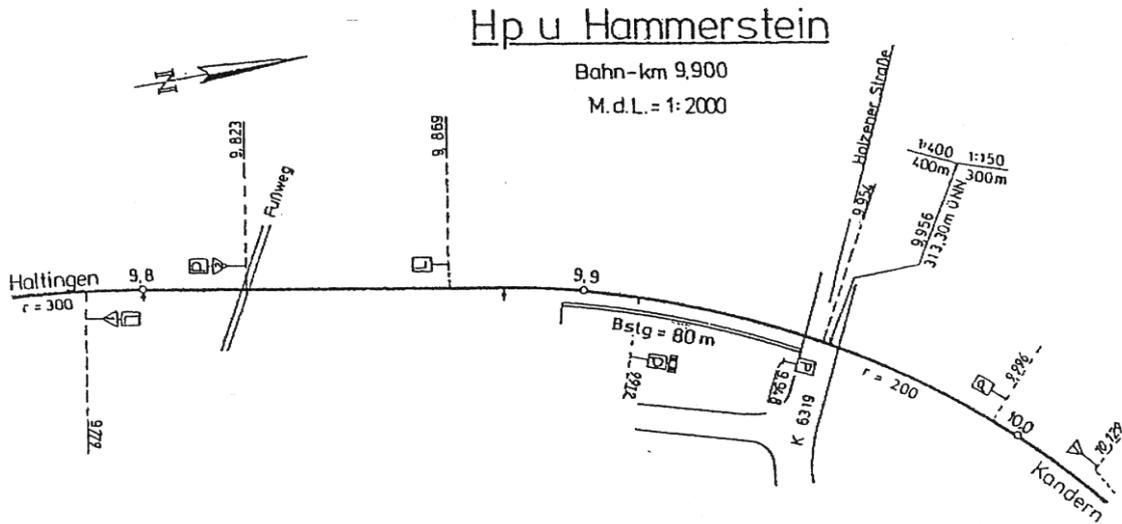
Bahn-km 7,400

M.d.L. = 1:2000



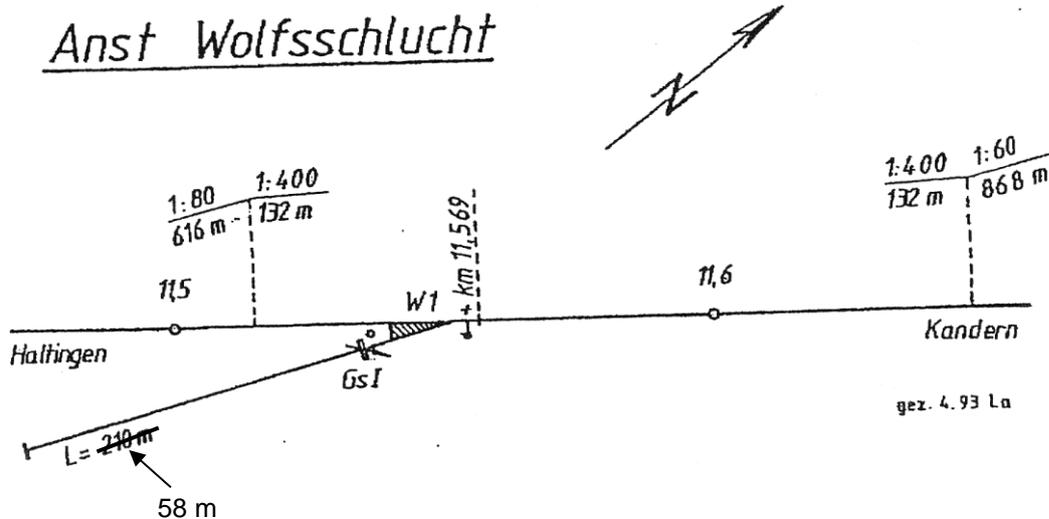
6. Haltepunkt Hammerstein (Hst)

Der unbesetzte Haltepunkt Hammerstein dient dem Personenverkehr. Die Bahnsteiglänge beträgt 80 m.



7. Anschlussstelle Wolfsschlucht

Die Anschlussstelle Wolfsschlucht dient dem Güterverkehr. Sie wird durch Sperrfahrten vom Bf Kandern aus bedient. Die Schlüssel für die Anschlussweiche und die Gleissperre befinden sich im Schlüsselwerk des Bf Kandern.



8. Bahnhof Kandern (Ka)

a) Aufgaben und Einrichtungen

Der Bahnhof Kandern ist Endbahnhof der Strecke und Zugleitstelle. Er dient dem Personen- und Güterverkehr. Im Bahnhofsgebäude ist der Fahrdienstraum des Zugleiters eingerichtet. Zur fahrdienstlichen Verständigung ist ein Fernsprecher mit Sprachaufzeichnungsgerät und ein Faxgerät mit der Rufnummer (07626) 8681 installiert.

Das vor dem Empfangsgebäude stehende Lätewerk hat keine betriebliche Aufgabe.

Die Bahnsteiglänge am Gleis 1 beträgt 97 m, am Gleis 5 beträgt sie 40 m.

Im Lokschuppen befindet sich die Werkstatt zum Unterhalt der Fahrzeuge und Bahnanlagen. Die Schutzhalle zur Unterstellung der Wagen überdeckt die Gleise 6, 7 und 8.

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Das Schlüsselwerk des Bahnhofs Kandern mit den Schlüsseln der Weiche 1 und der Gleissperren 1 und 2 sowie mit dem Schlüssel der Anschlussweiche Wolfsschlucht befindet sich im Dienstraum des Zugleiters und kann mit dem Zugführerschlüssel freigegeben werden.

Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt 15 km/h; die Gleise 6, 7 und 8 dürfen nur unter besonderer Vorsicht und mit Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) befahren werden.

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Der Bahnhof liegt in einem Gefälle von 1:400 (2,5 ‰). Bereits in km 12,696 schließt ein Gefälle von 1:120 (8,4 ‰) an.

Fahrzeuge dürfen nur mit besonderer Vorsicht bewegt werden.
Abgestellte Fahrzeuge und Wagengruppen sind gem. Ril VDV 757 B (915.0107) Ziffer 8 festzulegen.

Zwischen km 12,696 im Hauptgleis sowie außerhalb der Gleissperren einerseits und Ra 12 der Weiche 1 andererseits dürfen keine Wagen abgestellt werden.

Zu § 59 (1) Rangieren auf Haupt- und Nebengleisen

Muss im Bf Kandern rangiert werden, ohne dass ein Zugleiter oder Zugführer eingesetzt ist, kann das Schlüsselwerk mit dem Zugführerschlüssel 1 durch den Rangierbegleiter freigegeben werden. Die Rangierfreigabe gilt als erteilt, wenn die Voraussetzungen gemäss Zu § 2 (9) gegeben sind. Im Meldebuch für den Zugleiter ist die Rangiertätigkeit einzutragen.

Erst danach darf der Zugführerschlüssel 1 vom Schlüsselbrett entnommen werden.

c) Zusätzliche Anordnungen zur BreVo

Zu Modul 915.0103 Ziffer 2 Ausführen der vollen Bremsprobe

Aufgrund der besonderen Gefälleverhältnisse (> 16 ‰) ist vor Abfahrt der Züge im Bf Kandern stets eine **volle Bremsprobe** auszuführen.

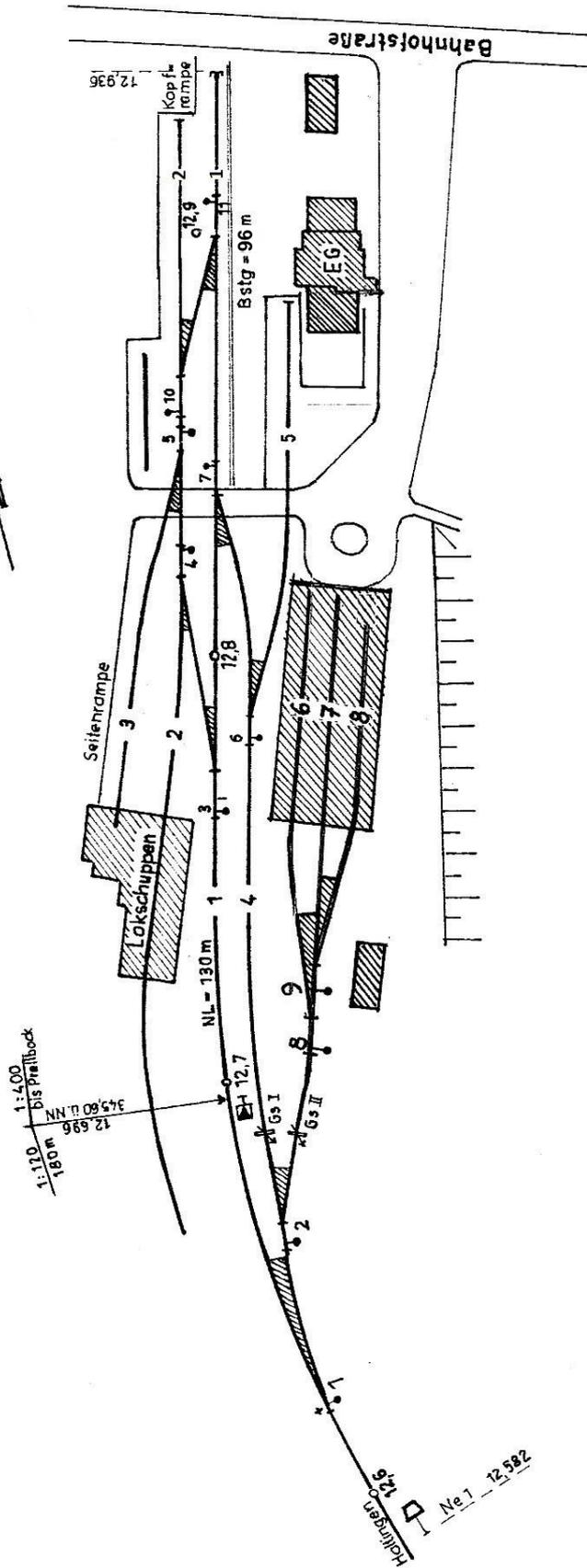
Zu Modul 915.0107 Ziffer 5 Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Es dürfen auf den Gleisen des Bahnhofs Kandern max. 1 Wagen ohne wirkende Druckluftbremse oder besetzte Handbremse rangiert werden, wenn das Triebfahrzeug sich talwärts befindet. Ansonsten sind stets alle Wagen mit wirksamer Druckluftbremse zu rangieren.

d) Lageskizze des Bahnhofs Kandern

Bf Kandern

Bahn km 12,900
M. d. L. 1:2000



Stand: Jan. 2017

Anhang 2

Bedienungsanweisung für die technisch gesicherten Bahnübergänge

1. Bahnübergang Haltingen Rennemattenweg (km 1,0)
2. Bahnübergang Binzen Konrad-Zuse-Straße (km 1,2)
3. Bahnübergang Binzen Bundesstraße B 3 (Dreispietz) (km 1,4)

Allgemeines

Die höhengleichen Kreuzungen der Kandertalbahn mit der Nordwestumfahrung am Rennemattenweg in Haltingen, mit der Konrad-Zuse-Straße in Binzen und mit der Bundesstraße B 3 in Binzen (Dreispietz) sind durch Bahnübergangssicherungsanlagen (Schrankenanlagen) der folgenden Bauformen technisch gesichert:

Rennemattenweg:	BÜP-LzH/F-ÜS	(Pintsch-Bamag)
Konrad-Zuse-Straße:	BÜP-LzH/F-ÜS	(Pintsch-Bamag)
Bundesstrasse B 3:	BÜP-LzH/F-ÜS	(Pintsch-Bamag)

Begriffserklärung:

BÜP	Bauform Bahnübergangssicherung Pintsch-
Bamag	
Lz	Lichtzeichen (gelb/rot)
H	Halbschranke
F	Fußwegschranken
ÜS	Überwachungssignal

Bei den genannten drei Bahnübergängen handelt es sich um eine BÜ-Kette, deren einzelne BÜ technisch miteinander verknüpft sind. Sie werden durch die BÜ-Ankündetafel angekündigt.

Die Anlagen besitzen keine Hilfsein- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT), sondern werden hilfswise durch das Schienenfahrzeug mit Befahren und Anhalten auf der jeweiligen Induktionsschleife eingeschaltet (AUTO-HET). Das Ausschalten erfolgt durch das Befahren der Ausschalterschleife. An den Schalthäusern befindet sich jeweils ein Rangierschalter (RS) mit einer Überwachungslampe (ÜL). Bei der Einschaltung mittels Rangierschalter wird die BÜ-Anlage eingeschaltet und bei der Zurücknahme des Rangierschalters wieder ausgeschaltet. Diese Schaltung wird nur für Bauzwecke benötigt.

5 m vor den jeweils ersten Einschaltpunkten der BÜ-Kette ist eine Unwirksamkeitstaste (UT) mit einer Überwachungslampe (ÜL) angebracht,

welche mit dem Bahnübergangsschlüssel DB 21 bedient werden kann und alle BÜ-Anlagen in der BÜ-Kette **unwirksam** schaltet. Das Überwachungssignal zeigt in der Folge das Signal BÜ 0. Das Bedienen der UT-Taste ist nur in Ausnahmefällen erforderlich und wird im Fahrplan besonders angewiesen. Wurde die UT-Taste betätigt, so müssen alle drei BÜ durch die jeweilige AUTO-HET vor dem Befahren des BÜ eingeschaltet werden.

In der gesamten Einschaltstrecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h.

Die Grundstellerzeiten der BÜ-Anlagen betragen im Falle

Rennmattenweg	250 sec
Konrad-Zuse-Straße	300 sec
Bundesstraße Dreispitz	300 sec

b) Betriebsweise

Die Anlage wird zugbewirkt ein- und ausgeschaltet und durch Überwachungssignale vom Triebfahrzeugpersonal überwacht.

In der Fahrtrichtung Haltingen – Kandern werden am ersten Einschaltpunkt die Bahnübergänge Rennmattenweg und Konrad-Zuse-Straße, am zweiten Einschaltpunkt der Bahnübergang Dreispitz aktiviert. In der Fahrtrichtung Kandern – Haltingen werden am ersten Einschaltpunkt die Bahnübergänge Dreispitz und Konrad-Zuse-Straße, am zweiten Einschaltpunkt der Bahnübergang Rennmattenweg aktiviert.

Bei den Überwachungssignalen, welche in Fahrtrichtung Kandern unmittelbar vor dem BÜ Konrad-Zuse-Straße und BÜ Dreispitz stehen, handelt es sich um Wiederholungssignale. Die Überwachungssignale, welche in Fahrtrichtung Haltingen unmittelbar vor dem BÜ Konrad-Zuse-Straße und BÜ Rennmattenweg stehen, sind ebenfalls Wiederholungssignale. Diese sind durch eine weißumrandete schwarze quadratische Tafel mit runder weisser Scheibe am Signalmast gemäss Signalbuch 301.1501, Nr. 1 (7) gekennzeichnet.

Zeigt das Überwachungssignal bei Annäherung nicht das Signal BÜ 1, oder muss der Zug zwischen der Rautentafel und dem Bahnübergang außerplanmäßig halten, oder ist seine Geschwindigkeit niedriger als 20 km/h, so ist vor dem Bahnübergang **auf** der AUTO-HET-Induktionsschleife anzuhalten, auch wenn bei der Annäherung die Schranken geschlossen sind oder Rotlicht für die Autofahrer erkennbar ist. Anschließend wird die BÜ-Anlage automatisch durch die AUTO-HET eingeschaltet. Der Zug darf erst

weiterfahren, wenn nach dem Anhalten auf der Induktionsschleife die Schranken geschlossen sind.

Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt werden kann, muss der Bahnübergang gemäß FV-NE § 48 (2) gesichert werden.

Die Schleifen sind immer beidseitig frei zu fahren, um die Ausschaltung zu bewirken. Das heißt: sobald aus der einen Fahrtrichtung die erste Schleife befahren wurde, muss der Zug seine Fahrt über den BÜ fortsetzen, um auch die gegenüberliegende Schleife mit allen Achsen frei zu fahren, damit die Ausschaltung wirksam wird.

c) Betriebsweise bei Sperr- und Nebenfahrzeugfahrten mit Halt in den Einschaltstrecken

5 m vor den Einschaltkontakten befinden sich an einem Betonpfosten Unwirksamkeitstasten (UT) mit Überwachungslampen (ÜL). Durch die Bedienung der UT mit Schlüssel DB 21 werden die Einschalterschleifen unwirksam geschaltet. Während dieser Zeit leuchtet die Überwachungslampe (ÜL). Der Schlüssel DB 21 ist sofort wieder zu entnehmen und den Einschaltkontakt während der Dauer der Unwirksamkeit zu befahren.

Nach Ablauf von 400 sec (ÜL dunkel), wird der Einschaltkontakt wieder wirksam geschaltet.

Achtung: Der 5 m hinter der UT liegende Einschaltkontakt darf vor der Bedienung nicht befahren werden, da sonst die Anlage einschaltet.

Bei Weiterfahrt ist die Anlage am BÜ wie folgt einzuschalten:

- Befahren der Induktionsschleife mit erster Achse und Halt vor BÜ
- Anlage schaltet ein
- Abwarten bis Halbschranken geschlossen und Verkehrsteilnehmer den BÜ geräumt haben
- Weiterfahrt bis letzte Achse die Induktionsschleife hinter dem BÜ geräumt hat

Sperrfahrten und Fahrten mit Nebenfahrzeugen, die in der Einschaltstrecke planmäßig halten müssen, erhalten Weisungen im Fahrplan.

c) Störungen und Arbeiten

Störungen der Schrankenanlage sind dem öBl dringlich zu melden. Er veranlasst die Beseitigung der Störung durch den signaltechnischen Dienst.

Mit Arbeiten an der Schrankenanlage darf erst begonnen werden, wenn der öBl unterrichtet wurde und zugestimmt hat. Das Ende der Arbeiten ist dem öBl unter Angabe des Zustandes der Anlage mitzuteilen.

4. Bahnübergang Binzen „Am Sportplatz“

a) Allgemeines

Der Bahnübergang „Am Sportplatz“ in Binzen ist durch eine Blinklichtanlage der Bauform Lo 1/57 (Pintsch-Bamag) technisch gesichert. Die beim Schalthaus angebrachte Hilfsein- und Hilfsausschalttaste (HET / HAT) kann mit dem Bahnübergangsschlüssel DB 21 bedient werden.

In der Einschaltstrecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h.

b) Betriebsweise

Die Anlage wird zugbewirkt ein- und ausgeschaltet und durch Überwachungssignale vom Triebfahrzeugpersonal überwacht.

Zeigt das Überwachungssignal bei Annäherung nicht das Signal Bü 1, oder muss der Zug zwischen der Rautentafel und dem Bahnübergang außerplanmäßig halten, oder ist seine Geschwindigkeit in diesem Abschnitt niedriger als 20 km/h, so ist zunächst vor dem Bahnübergang anzuhalten, auch wenn bei der Annäherung die Straßensignale blinken. Anschließend ist die HET zu betätigen. Der Zug darf erst weiterfahren, wenn nach dem Einschalten der HET die Straßensignale blinken. Es genügt, dass ein Straßensignal beobachtet wird.

Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt werden kann, darf der Bahnübergang nach dem Anhalten befahren werden, nachdem die Straßenbenutzer durch Achtungssignale gewarnt sind.

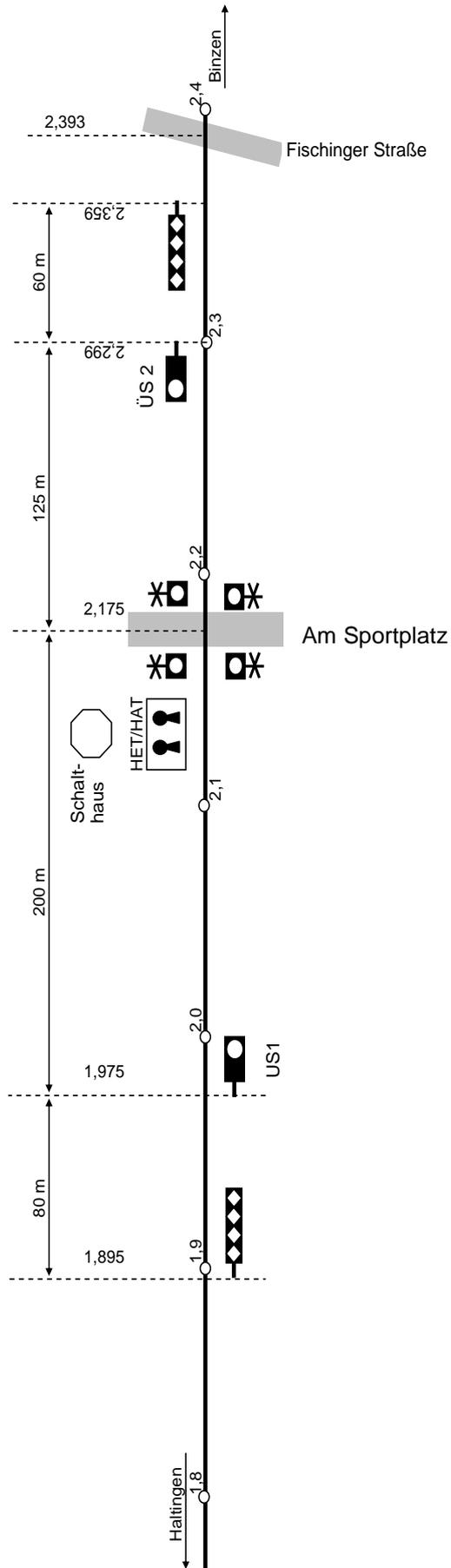
Sperrfahrten und Fahrten mit Nebenfahrzeugen, die in der Einschaltstrecke planmäßig halten müssen, erhalten Weisungen im Fahrplan.

c) Störungen und Arbeiten

Störungen der Blinklichtanlage sind dem öBl dringlich zu melden. Er veranlasst die Beseitigung der Störung durch den signaltechnischen Dienst.

Mit Arbeiten an der Blinklichtanlage darf erst begonnen werden, wenn der öBl unterrichtet wurde und zugestimmt hat. Das Ende der Arbeiten ist dem öBl unter Angabe des Zustandes der Anlage mitzuteilen.

d) Lageskizze des Bahnübergang Binzen „Am Sportplatz“



5. Bahnübergang Binzen Mühlestraße

a) Allgemeines

Der Bahnübergang Mühlestraße in Binzen ist durch eine Blinklichtanlage der Bauform Lo 1/57 (Pintsch-Bamag) technisch gesichert.

Am Bahnsteig in Binzen befindet sich eine Einschalttaste (ET). Diese kann mit dem Bahnübergangsschlüssel DB 21 bedient werden.
Es sind **keine** Hilfsein- und Hilfsausschalttasten (HET / HAT) vorhanden.

In der Einschaltstrecke aus Richtung Kandern gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h.

b) Betriebsweise

Die Anlage wird aus Richtung Haltingen mit der Einschalttaste, aus Richtung Kandern zugbewirkt eingeschaltet und in beiden Richtungen zugbewirkt ausgeschaltet. Für alle Züge der Richtung Haltingen – Kandern ist der Halt zum Bedienen der ET im Fahrplan vorgeschrieben. Die Anlage wird durch Überwachungssignale vom Triebfahrzeugpersonal überwacht.

Zeigt eines der beiden Überwachungssignale bei Annäherung nicht das Signal Bü 1, oder muss der Zug aus Richtung Kandern zwischen der Rautentafel und dem Bahnübergang außerplanmäßig halten, oder ist seine Geschwindigkeit in diesem Abschnitt niedriger als 20 km/h, so ist zunächst vor dem Bahnübergang anzuhalten und der Bü gem. FV-NE § 44 zu sichern, auch wenn bei der Annäherung die Straßensignale blinken

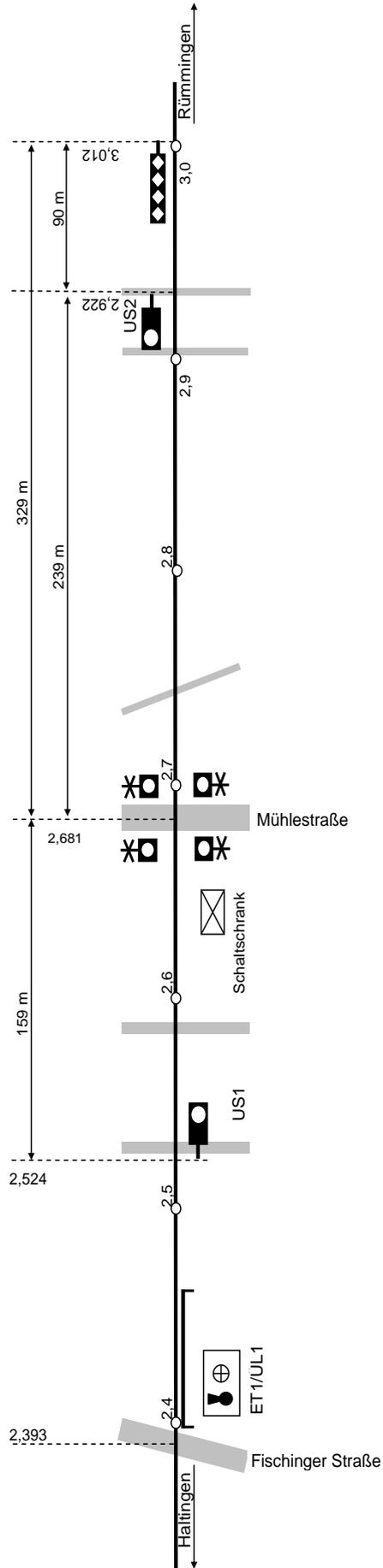
Sperrfahrten und Fahrten mit Nebenfahrzeugen, die in der Einschaltstrecke planmäßig halten müssen, erhalten Weisungen im Fahrplan.

c) Störungen und Arbeiten

Störungen der Blinklichtanlage sind dem öBl dringlich zu melden. Er veranlasst die Beseitigung der Störung durch den signaltechnischen Dienst.

Mit Arbeiten an der Blinklichtanlage darf erst begonnen werden, wenn der öBl unterrichtet wurde und zugestimmt hat. Das Ende der Arbeiten ist dem öBl unter Angabe des Zustandes der Anlage mitzuteilen.

d) Lageskizze des Bahnübergang Binzen Mühlestraße



Anhang 3

Verzeichnis der ständigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen

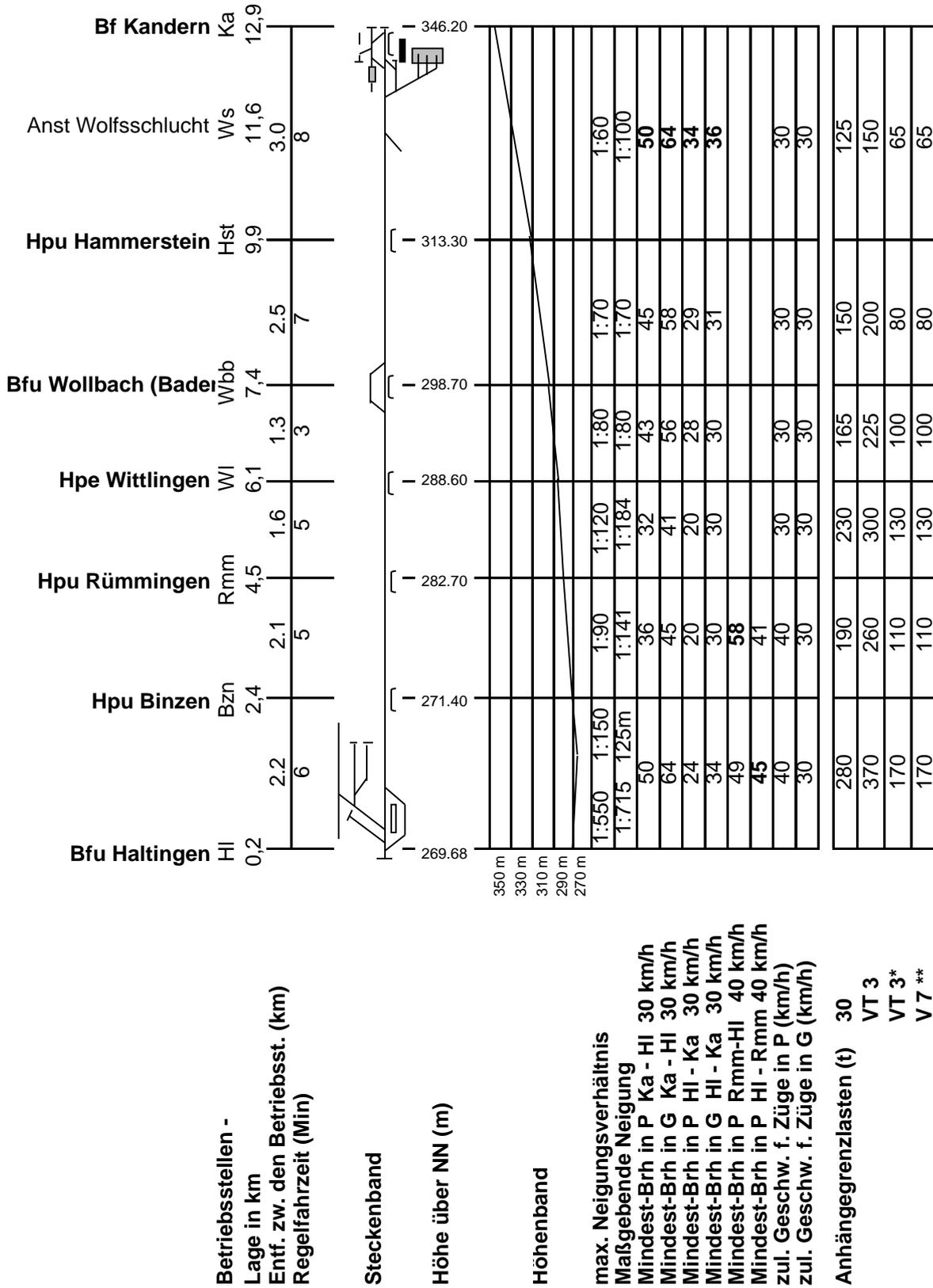
Lage des Bahnübergangs		Zulässige Geschwindigkeit in km/h	
km	Kreuzende Straße	Richtung HI - Ka 	Richtung Ka - HI 
0,200	Bahnhof Haltingen		
0,265	Wolfenwasen		Reisezüge: Bü-Posten sonstige Züge: Halt!
0,427	Eimeldinger Weg	10	20
2,391	Fischinger Straße	10	10
2,440	Haltepunkt Binzen		
2,525	Seilerweg	20	20
2,586	Schlossgasse	20	20
4,432	Kreisstraße K 6327	10	10
4,510	Haltepunkt Rümplingen		
6,065	Mühlenstraße	20	20
6,130	Haltepunkt Wittlingen		
7,361	Maugenharder Straße	20	10
7,400	Bahnhof Wollbach (Baden)		
9,735	Klärwerk		20
9,900	Haltepunkt Hammerstein		
9,950	Kreisstraße K 6319	10	10
11,025	Fraunhofer-Institut	20	20
11,569	Anschlussst. Wolfsschlucht		
12,900	Bahnhof Kandern		

Übersicht der Bahnübergänge KTB				Stand 2019
Gemarkung	Bahn-km	Wegart	Straßenbezeichnung	Sicherungsart
Haltingen	0,265	G	Wolfenwasen	Ü P, Posten
	0,427	G	Eimeldinger Weg	Ü P
	0,647	F	Fußweg	Ü L
	1,016	G	Rennemattenweg	Lz HS
Binzen	1,240	G	Konrad-Zuse-Straße	Lz HS
	1,470	B 3	Bundesstraße Dreispitz	Lz Hs
	1,684	G	Einfahrt Glatt	Ü P
	2,175	G	Am Sportplatz	Bli Lo
	2,335	F	Fußweg (Privatweg)	Ü
	2,391	G	Fischinger Straße	Ü P
	2,525	G	Seilerweg	Ü P
	2,586	G	Schlossgasse	Ü P
	2,681	G	Mühlenstraße	Bli Lo
	2,714	F	Fußweg (Privatweg)	Ü
	2,742	F	Fußweg	Ü
	2,897	U	Feldweg	Ü
	3,054	U	Feldweg	Ü
	3,312	U	Feldweg	Ü
3,485	U	Feldweg	Ü	
Rümmingen	4,432	KR	K 6327	Ü P
	4,587	F	Privatweg Ludäscher	Ü
	4,752	W	Feldweg	Ü P
Wittlingen	5,263	W	Feldweg	Ü P
	5,493	W	Feldweg	Ü P
	5,775	W	Feldweg	Ü P
	5,932	F	Fußweg	Ü L
	6,065	G	Mühlenstraße	Ü P
	6,307	W	Gemeindeweg	Ü P
Wollbach - Kandern	7,233	W	Feldweg	Ü P
	7,361	G	Maugenharder Straße	Ü P
	7,811	G	Mühlestraße	Ü P
	8,105	U	Feldweg	Ü
	8,265	W	Feldweg	Ü P
	9,075	G	Ortsstraße	Ü P
	9,735	G	Klärwerk	Ü P
	9,817	F	Fußweg	Ü L
	9,950	KR	K 6319	Ü P
	10,328	W	Gemeindeweg, Radweg	Ü P
11,025	W	Waldweg	P	
Kandern	11,858	F	Fußweg	Ü L
	12,081	U	Feldweg	Ü
	12,285	F	Fußweg	Ü L

Legende: G Gemeindestrasse U Unbefestigt L Läuten
F Fussweg W Weg Bli Lo Blinklicht
B Bundesstrasse Ü Übersicht Lz HS Lichtzeichen
KR Kreisstrasse P Pfeifen

Anhang 4

Streckenübersicht und Lastentafel



* einmotorig

** bei Doppeltraktion VT 3 + V 7 darf für die V7 nur das 0,4 fache der jeweiligen Anhängelast angerechnet werden