

Sammlung betrieblicher Vorschriften

Madonnenlandbahn

gültig ab: 13.12.2015


Aufgestellt:
Kießling
I.N-RNI-WFB-S(B)
01.09.2017


Geprüft: Carola Kollai
Leiterin Infrastruktur
(I.N-RNI-WFB)
Kollai
I.N-RNI-WFB-I
14.09.2017


Genehmigt:
Ruth
I.N-RNI-WFB-EBL
04.10.2017

Übersicht der Prüfungen, Änderungen und Ergänzungen

1	2	3	4	5	6
Geprüft (nur für Aufsteller) am		Bekanntgaben			
durch		lfd. Nr.	Gültig ab	In „Betriebsstellenbuch“ eingearbeitet	
		Neuherausgabe 13.12.2015		am	durch
		B1	16.10.2017		
		B2	09.12.2018		



DB RegioNetz
 Infrastruktur GmbH
 Sitz:
 Stephensonstraße 1
 60326 Frankfurt am Main

Amtsgericht
 Frankfurt am Main
 HRB 51 854
 USt-IdNr. DE 813 212 589

Geschäftsführung:
 Dr. Jürgen Dornbach
 (Vorsitzender)
 Cornelia Würtz
 Corinna Sander

Bankverbindung:
 Postbank Berlin
 BLZ 100 100 10
 Konto-Nr. 146 513 107
 IBAN DE 77 1001 0010 0146 5131 07
 BIC PBNKDEFF100

Zeilen mit Textberichtigungen sind durch einen senkrechten Strich am Seitenrand gekennzeichnet. Beim Wegfall von Text ist die Markierung neben die letzte nicht berichtigte Zeile gesetzt. Rein redaktionelle Änderungen sind nicht gekennzeichnet.

Inhaltsverzeichnis

- Allgemeines -	109
Anlagen und Einrichtungen	109
Geltungsbereich	133
Abweichungen, Ausnahmen	133
Örtliche Verhältnisse	133
Elektrischer Bahnbetrieb	133
Gemeinschaftsbetrieb	134
Mitarbeiter im Betriebsdienst	135
Befähigung	135
Dienstübergabe	135
Verhalten bei Gefahr	136
Unregelmäßigkeiten	136
Zugschlussstellen	137
Zugleitstelle, Zugleiter, Zugleitstrecke	138
Zuglaufstellen, Zuglaufmeldestellen	138
Technische Einrichtung - Zugbeeinflussung	139
Fahrpläne	139
Fahrplan für das Zugpersonal	139
Bahnhofsfahrordnung	139
Streckenfahrpläne	139
Verteilung	140
Merktafel, Merkblatt	141
Zugmeldebuch, Meldebuch für den Zugleiter	141
Fernsprechbuch	141
Aufbewahrungsfrist	141
- Fahrdienst auf den Betriebsstellen -	201
Aufsicht am Zug	201
Sichern der Reisenden	201
Fernsprechverbindungen für fahrdienstliche Aufträge und Meldungen	203
Ausfertigung von Befehlen	204
Zurückziehen von Befehlen	205
Regelung der Zugfolge	206
Art der Meldungen	206
Anbieten und Annehmen, Fahranfrage und Fahrerlaubnis	206
Rückmelden, Ankunfts meldung, Verlassensmeldung	207
Abmelden	207
Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus	207
Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch	207
Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren	208
Fahren im Sichtabstand	208

Zugsicherungssystem	208
Zugverspätungen	208
Melden von Zugverspätungen	208
Prüfung des Fahrweges	209
Durchrutschwege	211
Besetzte Bahnhöfe	211
Indirekte Fahrwegprüfung	211
Maßnahmen bei besetzten Einfahrgleisen	212
Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise	212
Zuständigkeit für das Umstellen von Weichen.....	212
Flankenschutz	213
Verwendung des Streckenschlüssels.....	214
Handverschlüsse	214
Weichensignale	215
Aufbewahren der Streckenschlüssel	216
Einfahrt ohne Einfahrtsignal	217
Gleichzeitige Fahrten	218
Einfahrt in ein Stumpfgleis oder ein teilweise besetztes Gleis.....	218
Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis	218
Abfahrauftrag.....	218
Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal - Durchfahrten	219
Gestörte Verständigung	219
Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen.....	220
Benachrichtigung der Bahnübergangsposten.....	220
Benachrichtigung der Rotten.....	221
Unvollständige Zugsignale	221
Kreuzungsbahnhöfe	221
Bekanntgabe	222
Kreuzungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal	222
Einfahrt eines zweiten Zuges ohne Halt an der Trapeztafel	229
Überholungsbahnhöfe	229
Überholungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal.....	229
Einlegung, Bekanntgabe von Sonderzügen	230
Fahrplan	230
Benachrichtigung.....	231
Hilfszüge auf Strecken mit Streckenruhe	231
Planmäßige Sperrung	231
Sperren von Bahnhofsgleisen oder -weichen	231
Anschlussstellen der freien Strecke	232
Bedienung von Signalanlagen bei Sperrfahrten	232
Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke.....	233
Nebenfahrzeuge.....	233
Fahrten während der Arbeitsruhe.....	233
Einsetzen von Nebenfahrzeugen	233
Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen.....	233

- Zugfahrdienst -	301
Zugpersonal	301
Streckenkenntnis	301
Aufgaben des Zugführers	302
Meldung des Zugführers	302
Mitfahren auf dem Triebfahrzeug	302
Länge der Züge	302
Zulässige Länge des Wagenzuges	303
Allgemeine Zugbildungsvorschriften	303
Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen	303
Besetzung des vordersten Fahrzeuges	304
Nachgeschobene Züge	304
Nachfahren	304
Wagenliste	304
Führen des Fahrtberichtes	304
Bremstafeln	305
Zusammensetzung des Zuges	305
Abfahrbereitschaft des Zuges	306
Bedingungen für die Abfahrt	306
Einhaltung der Fahrzeit	307
Vorbeifahrt an Halt zeigenden oder gestörten Signalen	307
Überfahren von Haltsignalen	307
Liegenbleiben eines Zuges	308
Anfordern von Hilfe	308
Verletzte Personen	308
Weiterfahrt des Zuges oder eines Zugteils	308
Stehen lassen eines Zugteils	308
Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge	309
Schienenbrüche	309
-Rangierdienst-	401
Örtliche Besonderheiten beim Rangieren	401
Gefahrstellen beim Rangieren	404
Rangieren im Gefälle	404
Verschieben ohne Rangierpersonal	405
Weichen stellen durch Rangierpersonal	405
Sichern von Bahnübergängen	405
Sichern anderer Übergänge	405
Ablauf- und Abstoßverbot	405
Luftbremsskopf	406
Festlegemittel	406
Festlegepflicht	406
Rangieren über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche hinaus	406
Gefährdende Rangierbewegungen	407
Abstellverbot	407
Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt	407
Auffahren von Weichen	407
Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis	407
Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis	408

- Fahrdienst auf den Betriebsstellen -	501
<u>Ergänzende Bestimmungen</u>	501
Zu übergebende Unterlagen hinterlegen	501
Uhrzeitvergleich.....	501
Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit vereisten Spurrillen	501
Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr bestätigen	502
<u>Weisungen zu anderen Richtlinien</u>	1001
<u>Örtliche Zusätze zur</u>	1001
Ril 301 - Signalbuch -	1001
Bremsweg der Strecke	1001
<u>Örtliche Zusätze zur</u>	1002
Ril 456 - Bahnübergänge sichern -	1002
<u>Ril 456.0020 Regeln für Bahnübergangsposten</u>	1002
Bekanntgabe von Ausnahmen und Abweichungen in der Zusammenstellung der Örtlichen Richtlinien für BÜP	1002
Festlegen des zuständigen und weiterer benachbarter Fahrdienstleiter / Zugleiter, Melden bei Arbeitsaufnahme.....	1002
Uhrzeitvergleich durchführen und nachweisen.....	1003
Hinterlegen der Unterlagen bei unterbrochener Arbeitszeit.....	1003
Meldestelle für Mängel bzw. Fehlen von Richtlinien, Ausrüstungsgegenständen und Vordrucken.....	1003
Aufbewahren der Unterlagen nach Abschluss.....	1003
Festlegen der Fernsprecheinrichtungen für die Benachrichtigung	1004
Benachrichtigungen wiederholen	1004
Nachweis von Aufträgen und Meldungen in Unterlagen.....	1004
Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen	1005
Zuständigkeit für die Haltstellung der maßgebenden Signale; Bahnübergang für Wegebenutzer freigeben bei Zügen, die vor dem Bahnübergang zum Halten gekommen sind;.....	1007

Örtliche Zusätze zur 1008

Ril 481 - Telekommunikationsanlagen im Bahnbetrieb bedienen - 1008

Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen.....	1008
Grundsätze.....	1008
Ausleuchtungsgrad, ZF-Kanalnummer und ZF-Kanalumschaltpunkt	1009
Sprachspeicher	1009
Mobile Anlagen des VZF 95	1009
Betriebliche Nutzung	1010
Sprechdisziplin	1010
Probegespräch	1010
Maßnahmen bei Arbeiten und Störungen.....	1011
Störungen an stationären Anlagen	1012
Maßnahmen bei gestörten bzw. nicht kompatiblen Fahrzeuggeräten	1012

Örtliche Zusätze zur 1013

Ril 482.9001 Signalanlagen bedienen

- Allgemeines - 1013

Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel.....	1013
Aufbewahrungsort der Handverschlüsse und Ersatzschlüssel	1013

Übersicht der Anhänge und Verteilungsplan

Anhang	Bezeichnung	I.N-RNI-WFB-S(B)	Zugleiter Walldürn
--	Textteil	x	x
1	Lagepläne	x	x
2	Maßnahmen bei Störungen von technischen Einrichtungen	x	x
3	Einsatz von Posten bei gestörter technischer BÜ-Sicherung/ gleichzeitig Verzeichnis des BÜ	x	x
4	Fahrplan für Bahnübergangsposten	x	x
5	Bedienungsanweisungen Bahnübergänge	x	x
6	Bedienungsanweisung für die Zugvormeldeanlage Stw 2	x	x
7	Musterbefehle	x	x
8	Bedienungsanweisung Sansenhecken	x	x
9	Bedienungsanweisung Weitervermittlungsservice Vodafone	x	x
10	Muster Meldebuch für den Zugleiter	x	x
11	Muster Fahrtbericht	x	x
12	Bedienungsanweisung „Technische Unterstützung Zugleitbetrieb“	x	x
13	Stromlieferanten	x	x

Sonstiger Verteiler:

	Anzahl der Ausgaben	Art der Verteilung
WFB-RNV		
Leiter Produktion Verkehrsbetrieb	1	BKU
Teamleiter Tf Aschaffenburg	1	BKU
Transportkontrolleur / Ausbilder	1	BKU
Planung Westfrankenbahn	1	BKU
Transportleitung WFB	1	BKU
WFB-RNI		
Zugleiter Walldürn	1	BKU
Reserve	1	
Zugleiter Miltenberg	1	BKU
Reserve	1	
andere EVU's		SbV ist in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) der Westfrankenbahn hinterlegt
BezI Betrieb Heilbronn	1	BKU

(es folgt Seite 109)

- Allgemeines -

Anlagen und Einrichtungen

1. Beschreibung der Anlagen

1.1 Lage der Betriebsstellen, Grenzen

1.1.1. Lage der Betriebsstellen

Die Strecke Seckach - Miltenberg ist eine bundeseigene Eisenbahnstrecke. Die Betriebsführung erfolgt zwischen den Einfahrsignalen der Bahnhöfe Seckach und Miltenberg im Zugleitbetrieb nach den Regeln der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen.

1.1.1.1. Bf (u) Seckach

Der Bahnhof Seckach wird vom Fahrdienstleiter in Mosbach - Neckarelz ferngesteuert. Der von der Madonnenlandbahn genutzte Bahnsteig 2 (Gleis 2 und 3) ist 140 m lang und 76 cm hoch. Der Zugang erfolgt über eine Fußgängerüberführung und einen Aufzug. Der Bahnhof verfügt über Lichtsignale im HV-System und wird nach DB-Konzernrichtlinie 408 betrieben.

1.1.1.2. Bf (u) Bödighheim

Der Bahnhof Bödighheim ist mit zwei Außenbahnsteigen, die jeweils eine Länge von 100m aufweisen, ausgestattet. Die Höhe der Bahnsteige beträgt 55 cm.

Der Reisendenzugang erfolgt in km 4,358 über einen höhengleichen, technisch gesicherten Bahnsteigzugang über beide Gleise.

Bei Ausfahrten in Richtung Buchen schaltet der Tf die Bahnübergangssicherung manuell ein.

Die Weichen 1 und 8 des Bahnhofs Bödighheim sind als Rückfallweichen ausgebildet und mit Weichenheizungen versehen. In der Grundstellung liegen die Weichen jeweils zur Fahrt nach rechts. Für jede Weiche sind Deckungssignale in Höhe der Trapeztafeln aufgestellt, die die Grundstellung und die Endlage der Weichen überwachen.

Gleichzeitige Einfahrten sind möglich und zugelassen.

Folgende Fahrmöglichkeiten sind eingerichtet:

Zugfahrt		Trapeztafel in km	zul. Geschwin- digkeit	H-Tafel in km	Bemerkungen
aus Richtung	nach				
• Bödighheim					
Seckach	Gleis 2	3,646	50 km/h	4,335	
Gleis 2	Buchen		40 km/h		
Buchen	Gleis 1	4,860	50 km/h	3,947	
Gleis 1	Seckach		40 km/h		

1.1.1.3. **Awanst Sansenhecken**

Die Ausweichanschlussstelle Sansenhecken dient der Bedienung des Privatgleisanschlusses.

Die Weiche 101 ist als Handweiche ausgebildet. Als Flankenschutz für das Hauptgleis dient eine Gleissperre, die mit der Weiche 101 in Schlüsselabhängigkeit steht.

H-Tafeln sind nicht aufgestellt.

Die Bedienung erfolgt in der Regel als Sperrfahrt vom Bahnhof Bödighheim aus.

1.1.1.4. **Hp Buchen Ost**

Der Bahnsteig ist 57 m lang und 27 cm hoch. Der Zugang erfolgt über öffentliche Wege.

1.1.1.5. **Bf (u) Buchen**

Der Bahnhof Buchen ist mit zwei Außenbahnsteigen ausgestattet.

Die Nutzlänge beträgt am Gleis 1 87 m und am Gleis 2 77 m. Die Höhe der Bahnsteige beträgt 27 cm.

Der Reisendenzugang erfolgt in km 11,840 über einen höhengleichen, technisch gesicherten, Bahnsteigzugang über beide Gleise.

Bei Ausfahrten in Richtung Walldürn schaltet der Triebfahrzeugführer die Bahnübergangssicherung manuell ein.

Die Weichen 4 und 14 des Bahnhofs Buchen sind als Rückfallweichen ausgebildet und mit Weichenheizungen versehen. In der Grundstellung liegen die Weichen jeweils zur Fahrt nach rechts. Für jede Weiche sind Deckungssignale in Höhe der Trapeztafeln aufgestellt, die die Grundstellung und die Endlage der Weichen überwachen.

Gleichzeitige Einfahrten sind möglich und zugelassen.

Folgende Fahrmöglichkeiten sind eingerichtet:

Zugfahrt		Trapeztafel in km	zul. Geschwin- digkeit	H-Tafel in km	Bemerkungen
aus Richtung	nach				
• Buchen					
Bödighheim	Gleis 2	10,995	50 km/h	11,819	
Gleis 2	Walldürn		40 km/h		
Walldürn	Gleis 1	12,300	50 km/h	11,569	
Gleis 1	Bödighheim		40 km/h		

1.1.1.6. **Hp Hainstadt (Baden)**

Der Bahnsteig ist 65 m lang und 27 cm hoch. Der Zugang erfolgt über öffentliche Wege.

1.1.1.7. **Bf Walldürn**

Der Bahnhof Walldürn ist mit einem Außenbahnsteig am Gleis 1 und einem Inselbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3 ausgestattet.

Die Nutzlänge der Bahnsteige beträgt am Gleis 1 60 m und am Gleis 2 und 3 jeweils 100 m.

Die Höhe der Bahnsteige beträgt am Gleis 1 27 cm, am Gleis 2 und 3 55 cm.

Der Reisendenzugang erfolgt in km 19,290 über einen Bahnsteigzugang am Ende von Gleis 1 bzw. über den mit Umlaufsperrn gesicherten Reisendenübergang in km 19,454. Bei Ausfahrten in Richtung Buchen schaltet der Tf die Bahnübergangssicherung manuell ein.

Der Bahnsteig am Gleis 1 ist für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Die Weichen 1, 4 und 6 des Bahnhofs Walldürn sind als Rückfallweichen ausgebildet und mit Weichenheizungen versehen. In der Grundstellung liegen die Weichen 1, 4 und 6 jeweils zur Fahrt nach rechts.

Für die Weichen 1, 4 und 6 sind Deckungssignale in Höhe der Trapeztafeln aufgestellt, die die Grundstellung und die Endlage der Weichen überwachen.

Gleichzeitige Einfahrten nach Gleis 2 und 3 sind möglich und zugelassen.

Folgende Fahrmöglichkeiten sind eingerichtet:

Zugfahrt		Trapeztafel in km	zul. Geschwin- digkeit	H-Tafel in km	Bemerkungen
aus Richtung	nach				
• Walldürn					
Buchen	Gleis 1	18,600	30 km/h		Befehl für die Einfahrt in ein Stumpfgleis
Gleis 1	Buchen		40 km/h	19,175	
Buchen	Gleis 3	18,600	50 km/h	19,433	
Gleis 3	Amorbach		40 km/h		
Amorbach	Gleis 2	19,880	50 km/h	19,311	Lf 7 „2“ in km 19,549
Gleis 2	Buchen		40 km/h		

1.1.1.8. Hp Rippberg

Der Bahnsteig ist 100 m lang und 55 cm hoch. Der Zugang erfolgt über öffentliche Wege.

1.1.1.9. Hp Schneeberg

Der Bahnsteig ist 100 m lang und 55 cm hoch. Der Zugang erfolgt über öffentliche Wege.

1.1.1.10. Bf (u) Amorbach

Der Bahnhof Amorbach ist mit einem Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3 ausgestattet. Die Nutzlänge der Bahnsteige beträgt 100 m, die Bahnsteighöhe beträgt 55 cm. Der Reisendenzugang erfolgt in km 45,314 über einen höhengleichen Bahnsteigzugang über Gleis 2.

Bei Ausfahrten in Richtung Miltenberg schaltet der Tf die Bahnübergangssicherung manuell ein.

In km 45,456 erfolgt vom nicht technisch gesicherten Bahnübergang ein Zugang zum Bahnsteig.

Die Weichen 1 und 11 des Bahnhofs Amorbach sind als Rückfallweichen ausgebildet und mit Weichenheizungen versehen. In der Grundstellung liegen die Weichen jeweils zur Fahrt nach links. Für jede Weiche sind Deckungssignale in Höhe der Trapeztafeln aufgestellt, die die Grundstellung und die Endlage der Weichen überwachen. Gleichzeitige Einfahrten nach Gleis 2 und 3 sind möglich und zugelassen.

Folgende Fahrmöglichkeiten sind eingerichtet:

Zugfahrt		Trapeztafel in km	zul. Geschwin- digkeit	H-Tafel in km	Bemerkungen
aus Richtung	nach				
• Amorbach					
Walldürn	Gleis 2	46,126	50 km/h	45,335	
Gleis 2	Walldürn		40 km/h		
Miltenberg	Gleis 3	44,917	50 km/h	45,435	
Gleis 3	Miltenberg		40 km/h		

1.1.1.11. Hp Weilbach

Der Bahnsteig ist 100 m lang und 55 cm hoch. Der Zugang erfolgt über öffentliche Wege.

1.1.1.12. Hp Breitendiel

Der Bahnsteig ist 100 m lang und 55 cm hoch. Der Zugang erfolgt über öffentliche Wege. Die technische Sicherung des Bahnübergangs in km 39,489 muss in Fahrtrichtung Miltenberg durch den Triebfahrzeugführer eingeschaltet werden.

1.1.1.13. Bf Miltenberg

Der Bahnhof Miltenberg wird durch den Zugleiter Miltenberg gesteuert. Er hat seinen Sitz in der Bedienzentrale in Miltenberg. Der Bahnsteig 1 (Gleis 1) ist 192 m lang und 38 cm hoch. Der Bahnsteig 2 weist an Gleis 3 eine Länge von 288 m und an Gleis 3 von 127 m auf und ist 38 cm hoch. Der Zugang erfolgt über eine Fußgängerunterführung. Der Bahnhof verfügt über Lichtsignale im KS-System und wird nach DB-Richtlinie 437 betrieben.

1.1.2. Streckenangaben

Betriebsstelle		in km	Strecke	Max. zulässige Höchstgeschwindigkeit	von nach	Streckennummer VzG La		Streckenkategorie	Netztyp
• Strecke 4124									
Bf (u)	Seckach	0,440	eingleisige Nebenbahn	80	Seckach - km 30,077 (NL-Grenze)	4124	137	CE	DB Netz
Bf (u)	Bödighheim	4,298							RegioNetz
Awanst	Sansenhecken	5,474							
Hp	Buchen Ost	10,800							
Bf (u)	Buchen	11,800							
Hp	Hainstadt	14,210							
Bf	Walldürn	19,314							
Hp	Rippberg	28,290							
• Strecke 5223									
Hp	Schneeberg	47,530	eingleisige Nebenbahn	80	km 49,381 (NL-Grenze) - Miltenberg	5223	137	C2	RegioNetz
Bf (u)	Amorbach	45,330							
Hp	Weilbach	42,250							
Hp	Breitendiel	39,500							
Bf	Miltenberg	37,257							

1.1.3. Grenze der Bahnhöfe

Die Grenzen der Bahnhöfe liegen an den Trapeztafeln.

Bahnhof	Standort Trapeztafel aus Richtung Seckach	Standort Trapeztafel aus Richtung Miltenberg
Seckach		Esig B km 0,440
Bödighheim	km 3,646	km 4,860
Buchen	km 10,995	km 12,300
Walldürn	km 18,600	km 19,880
Amorbach	km 44,917	km 46,126
Miltenberg	Esig 08B km 37,257	

1.1.4. Postalische Anschrift des Zugleiters



1.1.5. Zugbeeinflussungsanlagen

Zur Sicherung der Zugfahrten vor unzeitigen Gegen- oder Folgefahrten ist ein selbsttätiges Sicherungssystem vorhanden, welches mittels 2000 Hz-Magnet eine Zwangsbremse auslöst.

Am Standort der Trapeztafeln und H-Tafeln sind 2000 Hz-Magneten eingebaut. Das Sicherungssystem ersetzt nicht das Betriebsverfahren Zugleitbetrieb oder Teile davon.

Die PZB-Einrichtungen für das Sicherungssystem sind mit einem Hinweisschild gekennzeichnet.

Bei einer Beeinflussung an einer PZB-Einrichtung, die mit einem solchen Hinweisschild gekennzeichnet sind, sind besondere Maßnahmen erforderlich.

1.2 Signale

1.2.1. Hauptsignale

Anstelle der Einfahrtsignale sind Trapeztafeln aufgestellt.

In Höhe der Trapeztafeln sind Deckungssignale für die Weichen aufgestellt, die die Grundstellung und die Endlage der Weichen überwachen.

Die Deckungssignale haben ein weiß-rot-weißes Mastschild und ein weiß leuchtendes Kennlicht.

Bei leuchtendem Kennlicht befindet sich die Weiche in Grundstellung und Endlage.

Zeigt das Deckungssignal Hp0 bzw. ist das Kennlicht dunkel, befindet sich die Weiche nicht in Grundstellung. Sie darf erst befahren werden, wenn die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.

Hierzu erteilt der Zugleiter ggf. einen schriftlichen Befehl.

Anstelle von Ausfahrtsignalen stehen H-Tafeln für den absoluten Haltbegriff in den Bahnhöfen.

Bahnübergänge sind mit Überwachungssignalen ausgestattet.
Streckenblock ist nicht vorhanden.

1.2.2. Vorsignale

Vorsignaltafeln sind im Bremswegabstand von 400 Metern vor den Trapeztafeln aufgestellt.

1.2.3. Rangierhaltetafeln

Bahnhof	Standort in Richtung Seckach	Standort in Richtung Miltenberg
Bödighheim	km 3,746	entfällt
Buchen	km 11,360	entfällt
Walldürn	km 18,700	km 19,650
Amorbach	km 45,826	km 45,017

1.3 Rangierbezirke

Die Bahnhöfe

- Bödighheim,
- Buchen,
- Walldürn
- Amorbach

gelten jeweils als ein Rangierbezirk

1.4 Gleise

Die Gleisanlagen sind aus den Lageplänen **Anhang 01** ersichtlich.

1.4.1. Übersicht über die nutzbare Länge der Gleise und deren Verwendungszweck:

1.4.1.1. Hauptgleise

Bahnhof	Gleis	Verwendungszweck	Nutzlänge in Richtung		Einfahrt von
			Seckach	Miltenberg	
Bödighheim	1	durchgehendes Hauptgleis	343 m	343 m	Seckach
	2	Hauptgleis	388 m	388 m	Buchen
Buchen	1	durchgehendes Hauptgleis	282 m	288 m	Walldürn
	2	Hauptgleis	262 m	262 m	Bödighheim
Walldürn	1	Stumpfgleis	60 m		Buchen
	2	durchgehendes Hauptgleis	149 m	258 m	Amorbach
	3	Hauptgleis	193 m	193 m	Buchen
Amorbach	2	Durchgehendes Hauptgleis	260 m	120 m	Walldürn
	3	Hauptgleis	278 m	120 m	Miltenberg

1.4.1.2. Nebengleise

Bahnhof	Gleis	Verwendungszweck	Nutzlänge	Bemerkungen
Walldürn	4	Nebengleis	134 m	Gleissperren schlüsselabhängig von Weiche 7 Handweiche 32 mit HV 73 zur Fahrt nach links verschlossen
	5	Nebengleis	130 m	
	7	Ladestraße	150 m	
	8	Kopf-/Seitenrampe	130 m	
Amorbach	4	Nebengleise	280 m	Weiche 6 schlüsselabhängig von Weiche 7

1.5 Bahnsteige und ihre Bahnsteignutzlänge

Bahnhof / Haltestelle	Bahnsteig am Gleis betrieblich Gleis		Länge	Höhe	Bemerkung
• Strecke 4124					
Bödighheim	1	1	100 m	55 cm	Hausbahnsteig
	2	2	100 m	55 cm	Außenbahnsteig
Buchen Ost			57 m	27 cm	Außenbahnsteig
Buchen	A	1	89 m	27 cm	Hausbahnsteig
	B	2	100 m	27 cm	Außenbahnsteig
Hainstadt			65 m	27 cm	Außenbahnsteig
Walldürn	A	1	60 m	25 cm	Außenbahnsteig
	B	2	182 m	55 cm	Inselbahnsteig
		3			
Rippberg			100 m	55 cm	Außenbahnsteig
• Strecke 5223					
Schneeberg			100 m	55 cm	Außenbahnsteig
Amorbach	1	1	100 m	55 cm	Inselbahnsteig
	2	2	100 m	55 cm	
Weilbach			100 m	55 cm	Außenbahnsteig
Breitendiel			100 m	55 cm	Außenbahnsteig

1.6 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

Fahrtrichtung	auf Betriebsstelle	Kreuzungs- und Überholungsgleise	
		Reisezüge	Güterzüge
Seckach	Seckach	140 m	288 m
Miltenberg	Miltenberg	140 m	459 m

2. Zusatzanlagen**2.1 Anschlussstellen und Abstellgleise**

Betriebsstelle	Gleis	Verwendungszweck	Nutzlänge [m]	Bemerkungen
Sansenhecken		Ausweichanschlussstelle		Ausweichanschlussstelle
Walldürn	4	Abstellgleis	134 m	Zugang über W 32
	5		130 m	
	7	Ladegleis	150 m	
	8		130 m	
Amorbach	4	Abstellgleis	280 m	Zuführung PVA OVA

3. Bahnübergänge

3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr

Lage [km]	Art des Weges Namen	Art der Anlage	Bemerkungen
• Strecke 4124			
0,519		Lo1H/57	• Signalabhängig in Seckach
1,919		Lo1H/57	• Zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
2,100	Feldweg	Übersicht	
3,524	Feldweg	Übersicht	
3,920	Feldweg	Übersicht	
4,358	Reisendenübergang	Lz	<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung; • bei Ausfahrten Bödighheim in Richtung Buchen Einschaltung mit Infrarot durch Tf
4,480		LzH	<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung • bei Ausfahrten in Richtung Buchen Einschaltung mit Infrarot durch Tf
5,130	Feldweg	Übersicht	
6,066	Feldweg	Übersicht	
7,021	Feldweg	Übersicht	
8,940	Fuß- und Radweg	Umlaufsperr	
9,374		Lo1H/57	• mit Überwachungssignal;
9,922		Lo1H/57	• mit Überwachungssignal;
10,456	Feldweg	Übersicht	
10,827		Lo1H/57	<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
11,840	Reisendenübergang		<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung • bei Ausfahrten in Richtung Walldürn Einschaltung mit Infrarot durch Tf
11,900	Am Haag	LzHH	<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung • bei Ausfahrten in Richtung Walldürn Einschaltung mit Infrarot durch Tf
11,997	Walldürner Straße	LzHH	<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung • bei Ausfahrten in Richtung Walldürn Einschaltung mit Infrarot durch Tf
14,584	Feldweg	Übersicht	
14,871	Feldweg	Übersicht	
15,248	Feldweg	Übersicht	
16,339	Feldweg	Übersicht	
18,735	Waldstraße	Lo1H/57	<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
19,136	Buchener Straße	BUES 2000 LzH/F-ÜS	<ul style="list-style-type: none"> • mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung • bei Ausfahrten in Richtung Buchen Einschaltung mit Infrarot durch Tf
19,290	Personenübergang	Übersicht	
19,454	Fußweg	Umlaufsperr	• Fußweg mit Bahnsteigzugang
21,439	Waldstraße	Lz Lo1H/57	• mit Überwachungssignal;

Lage [km]	Art des Weges Namen	Art der Anlage	Bemerkungen
• Strecke 4124			
			• zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
21,920	Feldweg	Übersicht	
22,069	Feldweg	Übersicht	
22,555	Feldweg	Übersicht	
22,843	Feldweg	Übersicht	
23,119	Bundesstraße 47	Lo1H/57	• mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
23,612	Feldweg	Übersicht	
24,146	Feldweg	Übersicht	
24,705	Feldweg	Übersicht	
25,285	Feldweg	Übersicht	
25,909	Gerolzahner Straße	Lo1H/57	• mit Überwachungssignal; • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
27,432	Feldweg	Übersicht	
27,915	Feldweg	Übersicht	
28,133	Fußweg	Drehkreuz	
28,472	Feldweg	Übersicht	
29,063	Feldweg	Übersicht	
• Strecke 5223			
47,104	Neudorfer Straße	Simis-LzH-Üs	• Lokführerüberwacht • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
45,790	Fußweg	Übersicht	
45,456	Fußweg	Übersicht	
45,314	Reisendenübergang	Übersicht	
45,112		BÜS 2000 LzH/F-ÜS	• Lokführerüberwacht • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung • bei Ausfahrten in Richtung Miltenberg Einschaltung mit Infrarot durch Tf
44,515			
42,988	Feldweg	Übersicht	
42,522	Feldweg	Übersicht	
42,312		Lo1H/57	• Lokführerüberwacht • zugbewirkte Ein-/Ausschaltung
42,241	Feldweg	Übersicht	
40,887	Feldweg	Übersicht	
39,489	Feldweg	BÜS 2000 LzH- ÜS	• im Bahnsteigbereich
38,983	Feldweg	Übersicht	
38,550	Feldweg	Übersicht	
37,139			• Fernüberwacht ZI Miltenberg

3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

Lage [km]	Art des Überganges	Über Gleis	Bemerkungen
• Bödigheim			
4,358	Reisenden- übergang	1 2	• technisch gesichert
• Buchen			
11,840	Reisenden- übergang	1 2	• technisch gesichert
• Walldürn			
19,454	Fußweg	2 3	• Umlaufsperrung, beim Rangieren mit besonderer Vorsicht befahren
19,290	Fußweg	2	• technisch nicht gesichert
• Amorbach			
45,314	Reisenden- übergang	2	• Umlaufsperrung

4. Andere Anlagen

4.1 Gleisfeld-, Wege- und Bahnsteigbeleuchtung

Die Bahnsteig- und Gleisfeldbeleuchtung der Bahnhöfe und Haltepunkte der freien Strecke werden über Zeitschaltuhren bzw. Dämmschalter geschaltet.

Wenn durch einen Ausfall der Bahnsteigbeleuchtung ein gefahrloser Zu- und Abgang zu den Bahnsteigen nicht gewährleistet ist, solange Reisezüge verkehren, ist der Dispo Miltenberg und der Notfallmanager der Westfrankenbahn zu verständigen. Ersatzmaßnahmen werden über den Notfallmanager der WFB veranlasst.

Störungen sind an folgende Stelle zu melden:

Dispo Miltenberg

Tel.: 0151 - 62 46 56 14

Fax: 069 - 260 914 590

4.2 Weichenheizungen

Die Rückfallweichen der Bahnhöfe

- Bödigheim,
- Buchen,
- Walldürn
- Amorbach

sind mit Weichenheizungen ausgerüstet.

Bei gestörter Weichenheizung und starkem Schneefall ist der Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl zu beauftragen, die Lage der Weichen vor dem Befahren zu prüfen.

Störungen an der Weichenheizungsanlage der sind an:

Dispo Miltenberg

Tel.: 0151 - 62 46 56 14

Fax: 069 - 260 914 590

zu melden.

4.3 Stromanschlüsse im Gleisbereich

Für die Stromversorgung der abgestellten Triebwagen sind folgende Möglichkeiten vorgesehen:

Elektranten Anzahl	Leistung	am Gleis	Elektrische Sicherung
• Walldürn			
2	230 V	1	• 16 A
1 + 2	230 V	2	
1		4	
• Amorbach			
2		2	•

Störungen der Stromanschlüsse im Gleisbereich sind an:

Dispo Miltenberg
Tel.: 0151 - 62 46 56 14
Fax: 069 - 260 914 590

zu melden.

4.4 Telekommunikationseinrichtungen

4.5.1. Fernsprecheinrichtungen und Lautsprecheranlagen

Der Zugleiter hat folgende Fernsprecheinrichtungen zur Verfügung:

Teilnehmer	Rufnummer
• Fax	• 069 - 26091 - 3926
• Zugleiter 1	• 01523 - 758 623 6
• Zugleiter 2	• 01523 - 758 623 7
• Fs - Verbindung	• Fahrdienstleiter <ul style="list-style-type: none"> ○ Seckach ○ Miltenberg
• Zugfunk <ul style="list-style-type: none"> ○ Seckach - Walldürn ○ km 0,440- 18,5 	• VZF 95, <ul style="list-style-type: none"> ○ Kanal H 29 Frequenz 457,900 MHz
• Zugfunk <ul style="list-style-type: none"> ○ Walldürn - Miltenberg ○ km 18,5 - 37,257 	• VZF 95, <ul style="list-style-type: none"> ○ Kanal H 27 Frequenz 457,850 MHz

Störungen sind an

Dispo Miltenberg
Tel.: 0151 - 62 46 56 14
Fax: 069 - 260 914 590

zu melden.

4.5.2. LeiDis FI

Beim Zugleiter ist eine Ein- und Ausgabestation (PC mit Drucker) des „Leitsystem der Betriebsführung Disposition Flächeninformation“ (LeiDis FI) aufgestellt. Verspätungen, die auf den Betriebsstellen der Zugleitstrecke entstehen, gibt der Zugleiter Walldürn in das LeiDis FI - System ein.

Die Bedienungsanweisung ist im Programm des LeiDis FI Rechners unter Hilfe hinterlegt. Der Zugleiter gibt die aktuellen Zuglaufdaten in das System LeiDis FI ein.

Bei Ausfall bzw. Störung ist die LeiDis FI - Hotline unter 955 - 37200 / 37201 zu verständigen.

4.5.3. Zugfunk VZF 95

Zugfunk VZF 95 ist auf der Zugleitstrecke in der Betriebsart C, Ausrüstungsstufe 2, installiert, wobei die Strecke durchgehend funkversorgt ist.

Der VZF 95 erlaubt den offenen Simplexbetrieb zwischen den angeschlossenen Betriebsstellen und den Triebfahrzeugen.

Die Aufzeichnung der Gespräche über Zugfunk VZF 95 erfolgt über digitale Sprachspeicher.

Streckenabschnitt	Kanal
Seckach - Walldürn	Kanal H 29
Walldürn - Miltenberg	Kanal H 27

4.5.4. BKU

Der Zugleiter verfügt über einen stationären Rechner mit BKU Zugang und einer Mail-In Datenbank inkl. Faxfunktion.

Die BKU-Adresse (Mail-In) lautet:
RWDN.GK-ZL@deutschebahn.com
FAX: 069-26091-3926

Bei Ausfall bzw. Störung ist die Hotline des IT Service Desk unter 0361 - 430 8200 zu verständigen.

4.5 Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall

4.6.1. Stromversorgung

Die Stromlieferanten der einzelnen betriebsnotwendigen Anlagen, z.B. Bahnübergänge, Beleuchtungsanlagen, usw. sind in einer Anlage dargestellt.

Bei Ausfall der elektrischen Stromversorgung (220 Volt) erkundigt sich der Zugleiter beim örtlich zuständigen Stromversorgungsunternehmen über die voraussichtliche Dauer der Störung.

Störungen an der Stromversorgung mit Auswirkungen auf den planmäßigen Betriebsablauf, z.B. Ausfall der Bahnsteigbeleuchtung, sind an

Dispo Miltenberg

Tel.: 0151 - 62 46 56 14

Fax: 069 - 260 914 590

zu melden.

5. Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen

5.1 Maßgebliche Neigung der Streckengleise

Streckenabschnitt		maßgebende Neigung	in Richtung
von	bis		
• Strecke 4124			
Seckach	Bödigheim	+ 14,7 ‰	Bödigheim
Bödigheim	Buchen	20,9 ‰	Buchen
Buchen	Walldürn	20,6 ‰	Walldürn
• Strecke 5223			
Walldürn	Amorbach	- 22,8 ‰	Amorbach
Amorbach	Miltenberg	+ 8,8 ‰	Amorbach

6. Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger

Auf den Bahnhöfen:

- Bödighheim
- Buchen
- Walldürn
- Amorbach

werden Hemmschuhe oder Radvorleger nicht vorgehalten.

7. Maßgebende Neigungen größer als 2,5 ‰ (1:400)

Betriebsstelle	Gleis	von	bis	maßgebende Neigung	in Richtung
• Strecke 4124					
Bödighheim	Gleis 2	Spitze Weiche 1	EG	- 2,6 ‰	EG
		Spitze Weiche 8	Trapeztafel in Ri Buchen	+ 20,9 ‰	Spitze Weiche 8
Buchen		Trapeztafel aus Ri Bödighheim	Eisenbahnunterführung km 11,198	+ 6,1 ‰	EG
		Eisenbahnunterführung km 11,198	Spitze Weiche 4	- 6,8 ‰	EG
Walldürn		Trapeztafel aus Ri Buchen	Ra 10 km 18,700	+ 9,9 ‰	EG
	Gleis 1	Bü 18,735	EG	- 12,4 ‰	EG
	Gleis 2				
	Gleis 3				
	Gleis 4				
	Gleis 5				
	Gleis 2	Grenzzeichen Weiche 1	Trapeztafel aus Ri Amorbach	- 23,8 ‰	Amorbach
Gleis 3					
Amorbach		Trapeztafel aus Ri Walldürn	Ra 10 km 45,826	+ 6,45 ‰	Miltenberg
	Gleis 2	Ra 10 km 45,826	EG	+ 10,0 ‰	
	Gleis 3				
	Gleis 2	EG	Grenzzeichen Weiche 1	+ 2,8 ‰	
	Gleis 3				
	Grenzzeichen Weiche 1	Ra km 45,017	+ 8,33 ‰		

Geltungsbereich

Die Strecke Seckach - Miltenberg ist eine bundeseigene, eingleisige Nebenbahnstrecke, die nach den Regeln der „Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen“ betrieben wird.

Für die Strecke gelten die Bestimmungen für den Zugleitbetrieb.

Die Zugleitstrecke beginnt und endet in Höhe

- des Einfahrsignals B des Bahnhofs Seckach
 - in km 0,440 bzw.
- des Einfahrsignals 08B des Bahnhofs Miltenberg
 - in km 37,257.

Abweichungen, Ausnahmen

Auf der Strecke Seckach - Miltenberg ist kein Streckenblock vorhanden. Für die Regelung der Zugfolge werden zwischen Zugleiter und Zugführer Zuglaufmeldungen abgegeben.

Die Regelung der Zugfolge über die Zugleitstrecke hinaus erfolgt durch Zugmeldungen zwischen den Fahrdienstleitern, der die Zugleitstrecke begrenzenden Bahnhöfen Seckach und Miltenberg und dem Zugleiter.

Örtliche Verhältnisse

Besondere Regelungen werden durch die „Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)“ bekannt gegeben.

Die aktuelle Version ist in den Schienennetznutzungsbedingungen der DB Netz AG veröffentlicht.

Berichtigungen zur SbV werden in den Geschäftlichen Mitteilungen der DB AG bekannt gegeben.

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder noch nicht in der SbV veröffentlicht sind, können über I.N-RNI-WFB-S (B) erfragt werden.

Elektrischer Bahnbetrieb

Die Zugleitstrecke Seckach - Miltenberg ist teilweise elektrifiziert.

Die Elektrifizierung beginnt und endet kurz vor dem Bf Seckach in km 0,580.

Gemeinschaftsbetrieb

Der Bahnbetrieb auf dem benachbarten Bahnhof Seckach wird nach der Richtlinie 408 der DB AG durchgeführt.
Der Bahnbetrieb auf dem benachbarten Bahnhof Miltenberg wird nach der Richtlinie 437 der DB AG durchgeführt.

Mitarbeiter im Betriebsdienst

Mitarbeiter im Betriebsdienst sind alle Mitarbeiter, die tätig sind als:

1. Leitende oder Aufsichtsführende in der Erhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn
2. Fahrdienstleiter und Zugleiter
3. Weichensteller und Rangierleiter
4. Zugbegleiter
5. Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter und Führer von Nebenfahrzeugen

Befähigung

Alle Mitarbeiter im Betriebsdienst müssen zur selbstständigen Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben für den Zugleitbetrieb ausgebildet, geprüft und fortgebildet sein. Die Befähigung zur selbstständigen Wahrnehmung der übertragenen Aufgaben ist grundsätzlich vom Eisenbahnbetriebsleiter des Infrastrukturbetreibers festzustellen. In der Regel werden diese Aufgaben für die Organisationseinheit I.N-RNI-WFB-S(B) auf den Bezirksleiter Betrieb übertragen.

Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen werden vor dem ersten Einsatz auf der Zugleitstrecke von dem Eisenbahnbetriebsleiter des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder seinem Beauftragten über die Besonderheiten der Zugleitstrecke nachweislich unterwiesen.

Der Nachweis ist bei Fahrten auf der Zugleitstrecke mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen.

Dienstübergabe

Bei unterbrochenem Dienst sind Schriftstücke, Aufträge und Meldungen beim Zugleiter offen am Arbeitsplatz zu hinterlegen.

Ggf. erforderliche Regelungen für Mitarbeiter eines EVU trifft der EBL des EVU.

Verhalten bei Gefahr

Erhält ein Zug bei der Vorbeifahrt an einer

- Trapeztafel,
- H-Tafel oder
- besonders gekennzeichneten Stelle (Schild PZB)

eine Zwangsbremmung, setzt der Triebfahrzeugführer über Notruf einen Nothaltauftrag ab. Der Zugleiter erteilt für einen Zug, der eine Fahrerlaubnis in Richtung des zwangsgebremsten Zuges erhalten hat, sofort einen Nothaltauftrag.

Unregelmäßigkeiten

Der Zugleiter leitet Meldungen über Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Bahnanlagen an die Dispositionsstelle in Miltenberg und ggf. an die zuständige Notfallleitstelle weiter. Von dort werden weitere Hilfsmaßnahmen eingeleitet.

Ist die PZB - Einrichtung eines Fahrzeuges gestört, darf das Fahrzeug die Zugleitstrecke noch verlassen.

Die Einfahrt in die Zugleitstrecke mit gestörter PZB-Einrichtung ist untersagt.

Der Triebfahrzeugführer benachrichtigt den Zugleiter über die Störung.

Zur Weiterfahrt führt der Triebfahrzeugführer den Fahrtbericht.

Gleichzeitige Einfahrten in einen Bahnhof eines Zuges mit gestörter PZB - Einrichtung mit einem anderen Zug sind in diesem Fall nicht zugelassen.

Wird eine Störung der PZB - Einrichtung des Streckensicherungssystems bekannt, dürfen keine gleichzeitigen Einfahrten in der Betriebsstelle mit der gestörten PZB - Einrichtung stattfinden.

Die Fahrerlaubnis für eine evtl. Gegenfahrt darf nur erteilt werden, wenn

- die Ankunfts meldung des Gegenzuges schon vorliegt oder
- einer der beteiligten Züge mit schriftlichem Befehl angewiesen wurde, an der Trapeztafel der betreffenden Betriebsstelle zu halten.

Zugschlussstellen

Die Zugschlussstellen an den Weichen sind mit einem gelb markierten Pfosten gekennzeichnet und befinden sich ca. 10 m hinter dem Grenzzeichen der u.a. Weiche.

Zugfahrt		Zugschlussstelle		Durchrutschweg			
aus / Richtung	nach / Richtung	Stelle	Standort (km)	von Stelle	bis Stelle	Standort (km)	Länge (m)
• Bödighheim							
Seckach	Gleis 1	Gz Weiche 1	3,902	H-Tafel	Gz Weiche 8	4,406	71
	Gleis 2						
Gleis 1 Gleis 2	Seckach	Ra 10 Tafel	3,746				
Walldürn	Gleis 1	Gz Weiche 8	4,406	H-Tafel	Gz Weiche 1	3,902	45
	Gleis 2						
Gleis 1 Gleis 2	Walldürn	Trapeztafel Gegenrichtung	4,860				
• Buchen							
Seckach	Gleis 1	Gz Weiche 4	11,524	H-Tafel	Gz Weiche 14	11,843	24
	Gleis 2						
Gleis 1 Gleis 2	Seckach	Ra 10 Tafel	11,360				
Walldürn	Gleis 1	Gz Weiche 14	11,843	H-Tafel	Gz Weiche 4	11,524	45
	Gleis 2						
Gleis 1 Gleis 2	Walldürn	Trapeztafel Gegenrichtung	12,300				
• Walldürn							
Seckach	Gleis 1	Gz Weiche 4	19,044				
	Gleis 2	Gz Weiche 7	19,151	H-Tafel	Gz Weiche 1	19,493	60
	Gleis 3						
Gleis 1 Gleis 2 Gleis 3	Seckach	Ra 10 Tafel	18,700				
Miltenberg	Gleis 2	Gz Weiche 1	19,493	H-Tafel	Gz Weiche 6	19,151	160
	Gleis 3						
Gleis 2 Gleis 3	Miltenberg	Ra 10 Tafel	19,650				
• Amorbach							
Walldürn	Gleis 2	Gz Weiche 11	45,650	H-Tafel	Gz Weiche 1	45,172	163
	Gleis 3						
Gleis 2 Gleis 3	Walldürn	Ra 10 Tafel	45,826				
Miltenberg	Gleis 2	Gz Weiche 1	45,172	H-Tafel	Gz Weiche 11	45,650	215
	Gleis 3						
Gleis 2 Gleis 3	Miltenberg	Ra 10 Tafel	45,017				

Zugleitstelle, Zugleiter, Zugleitstrecke

Die Strecke Seckach - Miltenberg ist in zwei Zugleitstrecken unterteilt.
Beide Zugleiter haben ihren Sitz im Bahnhof Walldürn.

Der Bereich des Zugleiters 1 erstreckt sich von der Bahnhofsgrenze Miltenberg bis zur Trapeztafel des Bahnhofs Walldürn in km 18,600 aus Richtung Buchen, einschließlich des Bahnhofs Walldürn.

Der Bereich des Zugleiters 2 erstreckt sich von der Bahnhofsgrenze Seckach zur Trapeztafel des Bahnhofs Walldürn in km 18,600 aus Richtung Buchen.

Zuglaufstellen, Zuglaufmeldestellen

Zuglaufmeldestellen				Zuglaufmeldungen
Bahnhof	Bödighheim	RBGH	unbesetzt	bei jeder Zugfahrt
Awanst	Sansenhecken	RSAN	unbesetzt	bei jeder Bedienungsfahrt
Bahnhof	Buchen	RBUN	unbesetzt	bei jeder Zugfahrt
Bahnhof	Walldürn	RWDN		bei jeder Zugfahrt
Bahnhof	Amorbach	NAMB	unbesetzt	bei jeder Zugfahrt

Technische Einrichtung - Zugbeeinflussung

Zur Sicherung der Zugfahrten vor unzeitigen Gegen- oder Folgefahrten ist ein selbsttätiges Sicherungssystem vorhanden, welches mittels 2000 Hz-Magnet eine Zwangsbremmung auslöst.

Das Sicherungssystem ersetzt nicht das Betriebsverfahren Zugleitbetrieb oder Teile davon.

Die Informationen aus dem Sicherungssystem werden über das Kabel der Fernspreckeneinrichtung zum Zugleiter übertragen.

Arbeiten an diesem Kabel können zu einem Ausfall der technischen Überwachung führen und sind nur nach Rücksprache mit der Fachkraft LST zugelassen.

Fahrpläne

An betrieblichen Fahrplänen werden ausgegeben:
Buch- und Sonderzugfahrpläne (Fahrplananordnungen).

Fahrplan für das Zugpersonal

Die Angaben des Fahrplans für das Zugpersonal werden in einem Buchfahrplan nach Ril 402 zusammengefasst dargestellt.

Bahnhofsfahrordnung

Als Bahnhofsfahrordnung wird für den Zugleiter der Fahrplan für Zugmeldestellen, in graphischer und tabellarischer Darstellung, aufgelegt.

Streckenfahrpläne

Streckenfahrpläne für Schrankenwärter werden nicht aufgelegt.

Verteilung

Die Fahrplanunterlagen für den Zugleiter Walldürn werden von der OE I.N-RNI-WFB-S(B) zum jeweiligen Fahrplanwechsel gesamthaft, und anlassbezogen als Sonderfahrplan für Zugmeldestellen, herausgegeben.

Die Aufstellung und Korrektur der Fahrplanunterlagen erfolgt gem. Ril.

Fahrplananordnungen werden über das erstellende Fahrplanbüro verteilt.

Merktafel, Merkblatt

Als Merkblatt führt der Zugleiter der Vordruck „Anordnung über den Zugverkehr“ nach Vordruck „408.0401V01“ der Ril 408.01 - 06.

Zugmeldebuch, Meldebuch für den Zugleiter

Vom Zugleiter wird ein Sonderdruck des „Meldebuch für den Zugleiter“ geführt.

Fernsprechbuch

Der Zugleiter führt ein Fernsprechbuch nach Vordruck 408.0203V41 der Ril 408.01 - 06 und ein „Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen“.

Aufbewahrungsfrist

Fahrdienstliche Unterlagen werden bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres beim Zugleiter in Walldürn aufbewahrt.

(es folgt Seite 201)

- Fahrdienst auf den Betriebsstellen -

Aufsicht am Zug

FV-NE § 7 Absatz 4

Zugführer ist in der Regel der Triebfahrzeugführer, es sei denn, in einer Fahrplananordnung wird etwas Abweichendes festgelegt.

Sichern der Reisenden

FV-NE § 7 Absatz 5

Höhengleiche Bahnsteigzugänge ohne technische Sicherung sind mit besonderer Vorsicht zu befahren.

Personen am Bahnsteig sind ggf. mit Achtungspfeiff zu warnen.

• **Bahnhof Bödighheim**

Der Reisendenübergang über die Gleise 1 und 2 in km 4,358 ist technisch durch eine lokführerüberwachte Reisendensicherungsanlage gesichert.

Die Reisendensicherungsanlage ist mit der Bahnübergangssicherungsanlage in km 4,480 in Abhängigkeit geschaltet.

Bei Fahrten von Seckach nach Walldürn halten alle Züge vor dem Reisendenübergang. Bei Ausfahrten in Richtung Walldürn sichert der Triebfahrzeugführer vor dem Abfahren am Bahnsteig die Reisendensicherungsanlage und den Bahnübergang in km 4,480 durch Bedienung der Einschalttaste „ET“ bzw. des Infrarot - Einschalter „IRE“.

Müssen im Bahnhof Bödighheim Züge ausnahmsweise aus Richtung

- Seckach nach Gleis 1
- Buchen nach Gleis 2

fahren, gilt der Reisendenübergang in km 4,358 als nicht gesichert.

Nach Halt an der Trapeztafel weist der Zugleiter den Triebfahrzeugführer an

- mit Befehl 12 - Grund Nr. 12
 - den Reisendenübergang mit höchstens 5 km/h zu fahren und
- mit Befehl 12.2
 - vor dem Reisendenübergang Signal Zp 1 zu geben

• **Bahnhof Buchen**

Der Reisendenübergang über die Gleise 1 und 2 in km 11,840 ist technisch durch eine lokführerüberwachte Reisendensicherungsanlage gesichert.

Die Reisendensicherungsanlage ist mit der Bahnübergangssicherungsanlage in km 11,900 in Abhängigkeit geschaltet.

Bei Fahrten von Seckach nach Walldürn halten alle Züge vor dem Reisendenübergang. Bei Ausfahrten in Richtung Walldürn sichert der Triebfahrzeugführer vor dem Abfahren am Bahnsteig die Reisendensicherungsanlage und den Bahnübergang in km 11,900 durch Bedienung der Einschalttaste „ET“ bzw. des Infrarot - Einschalter „IRE“.

Müssen im Bahnhof Buchen Züge ausnahmsweise aus Richtung

- Bödighheim nach Gleis 1
- Walldürn nach Gleis 2

fahren, gilt der Reisendenübergang in km 11,840 als nicht gesichert.

Nach Halt an der Trapeztafel weist der Zugleiter den Triebfahrzeugführer an

- mit Befehl 12 - Grund Nr. 12
 - den Reisendenübergang mit höchstens 5 km/h zu fahren und
- mit Befehl 12.2
 - vor dem Reisendenübergang Signal Zp 1 zu geben

• **Bahnhof Walldürn**

Der Reisendenübergang über Gleis 2 in km 19,290 ist nicht technisch gesichert.

Bei Fahrten von Miltenberg nach Walldürn halten alle Züge vor dem Reisendenübergang. Bei Ausfahrten in Richtung Seckach achtet der Triebfahrzeugführer beim Abfahren am Bahnsteig auf Personen, die den Reisendenübergang überqueren wollen und warnt diese ggf. durch Signal Zp 1.

Der Reisendenübergang über die Gleise 2 und 3 in km 19,454 ist mit Umlaufsperrern gesichert.

Von dem Reisendenübergang sind Zu- und Abgangsmöglichkeiten zum Bahnsteig gegeben.

Bei Ausfahrten in Richtung Buchen sichert der Triebfahrzeugführer vor dem Abfahren am Bahnsteig die Bahnübergänge in km 19,136 und 18,735

durch Bedienung der Einschalttaste „ET“ bzw. des Infrarot - Einschalter „IRE“.

Müssen im Bahnhof Walldürn Züge ausnahmsweise aus Richtung

- Buchen nach Gleis 2

fahren, gilt der Reisendenübergang in km 19,290 als nicht gesichert.

Nach Halt an der Trapeztafel weist der Zugleiter den Triebfahrzeugführer an

- mit Befehl 12 - Grund Nr. 12
 - den Reisendenübergang mit höchstens 5 km/h zu fahren und
- mit Befehl 12.2
 - vor dem Reisendenübergang Signal Zp 1 zu geben

• **Bahnhof Amorbach**

Der Reisendenübergang über Gleis 2 in km 45,314 ist durch eine Umlaufsperrung gesichert. Bei Fahrten von Walldürn nach Miltenberg halten alle Züge vor dem Reisendenübergang. Bei Ausfahrten in Richtung Miltenberg achtet der Triebfahrzeugführer beim Abfahren am Bahnsteig auf Personen, die den Reisendenübergang ggf. überqueren wollen und warnt diese durch Signal Zp 1.

Der Bahnübergang über die Gleise 2 und 3 in km 45,456 ist durch Übersicht auf die Bahnstrecke gesichert.

Müssen im Bahnhof Amorbach Züge ausnahmsweise aus Richtung

- Miltenberg nach Gleis 2

fahren, gilt der Reisendenübergang in km 45,314 als nicht gesichert.

Nach Halt an der Trapeztafel weist der Zugleiter den Triebfahrzeugführer an

- mit Befehl 12 - Grund Nr. 12
 - den Reisendenübergang mit höchstens 5 km/h zu fahren und
- mit Befehl 12.2
 - vor dem Reisendenübergang Signal Zp 1 zu geben

Die Befehle zur Sicherung der Reisendenübergänge dürfen auch auf den vorgelegenen Zuglaufmeldestellen bzw. Zugmeldestellen übermittelt werden.

Mit der Sicherung des Reisendenübergangs kann alternativ auch ein Mitarbeiter im Betriebsdienst gem. § 2 beauftragt werden.

Die Meldung über die Sicherung des Reisendenübergangs ist dann im „Meldebuch für den Zugleiter“ nachzuweisen.

FV-NE § 8 Absatz 2

Fernsprechverbindungen für fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

• **Zugmeldungen**

Die fahrdienstliche Verständigung mit den benachbarten Fahrdienstleitern Seckach und Miltenberg ist im Regelfall über den Zugfunk, VZF 95, zu führen.

Bei Ausfall der Zugfunkverbindungen

- ist die Fernsprechstreckenverbindung
- ansonsten alle geeigneten Telekommunikationseinrichtungen

zu nutzen, um eine Verbindung zwischen den beteiligten Fahrdienst- und Zugleitern herzustellen.

Die benachbarten Zugmeldestellen können wie folgt erreicht werden:

Fahrdienstleiter / Zugleiter	DB intern	Telekom
Seckach	97 320 - 222	06261 - 6430 222
Miltenberg		0152 - 37558127

- **Bahnübergangsposten**

Werden Bahnübergangsposten eingesetzt, sind diese im Regelfall ebenfalls über Zugfunk, VZF 95, zu verständigen.

Bahnübergangsposten melden sich dann bei der Zugmeldung mit der Bezeichnung des Bahnübergangs.

Bei Ausfall des Zugfunks, darf die Verbindung über alle verfügbaren Fernsprechverbindungen hergestellt werden. Die Bahnübergangsposten sind über Einzelruf vor Abgabe der Zugmeldung zu verständigen. Die Benachrichtigung ist dem benachbarten Fahrdienstleiter bei der Zugmeldung zu bestätigen und im Meldebuch für den Zugleiter einzutragen.

- **Zuglaufmeldungen**

Die Verbindung des Zugleiters zu den Zügen erfolgt im Regelfall über den Zugfunk, VZF 95.

Bei Ausfall des Zugfunks, darf die Verbindung über alle verfügbaren Fernsprechverbindungen hergestellt werden.

FV-NE § 9 Absatz 1

Ausfertigung von Befehlen

Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können. Andernfalls sind mehrere Vordrucke zu verwenden. Diese sind dann fortlaufend zu nummerieren (z.B. Vordruck 1 von 3 Vordruck(en)) und nur auf dem letzten Vordruck zu unterschreiben.

Befehle dürfen nur übermittelt werden, wenn der Zug hält und das Zugpersonal den Standort gemeldet hat.

Als Ort der Übermittlung wird im Regelfall Walldürn angegeben. Ist ausnahmsweise ein örtlicher Betriebsbeamter auf einer Betriebsstelle eingesetzt, wird der Name der besetzten Betriebsstelle eingetragen.

Übermittlungscode:

- **ZI 1 (Zugleiter von Miltenberg bis einschließlich Bahnhof Walldürn)**

Der Übermittlungscode für den Zugleiter 1 setzt sich zusammen aus:

- Abkürzung der Betriebsstelle nach Ril 100: RWDN
- der Zuordnungsnummer des Arbeitsplatzes: 01
- und der fortlaufenden Nummer, beginnend mit: 001
 - **RWDN01 - 001**

- **ZI 2 (Zugleiter von Seckach bis Trapeztafel Walldürn aus Richtung Buchen)**

Der Übermittlungscode für den Zugleiter 2 setzt sich zusammen aus:

- Abkürzung der Betriebsstelle nach Ril 100: RWDN
- der Zuordnungsnummer des Arbeitsplatzes: 02
- und der fortlaufenden Nummer, beginnend mit: 001
 - **RWDN02 - 001**

Die ausgefertigten Befehle sind in einem Ordner abzuheften und aufzubewahren. Der zuletzt ausgestellte Befehl verbleibt im Befehlsblock.

Die fortlaufende Nummer endet mit dem Jahresende und beginnt dann mit der ersten Nummer (001) am Jahresanfang.

FV-NE § 9 Absatz 3

Zurückziehen von Befehlen

Der Zugleiter darf Befehle zurückziehen.

Wenn mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt wurden, müssen alle Befehle zurückgezogen werden.

Wenn der Zugleiter dem Triebfahrzeugführer den Befehl zum Zurückziehen diktiert, muss er Befehl Nr. 14.35 erteilen. Anschließend ist die Ausfertigung des zurückgezogenen Befehls zu durchkreuzen.

Der Zugleiter darf einen Befehl durch Diktieren nur zurückziehen, wenn der Triebfahrzeugführer dem Zugleiter den Standort seines Zuges mitgeteilt und bestätigt hat, dass er den Befehl durchkreuzt und somit ungültig gemacht hat.

Wenn der Zugleiter dem Triebfahrzeugführer den Befehl zum Zurückziehen aushändigt, muss er Befehl Nr. 14.35 erteilen mit dem Wortlaut:

- „Befehl ... (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) ist zurückgezogen“

Anschließend ist die Ausfertigung des zurückgezogenen Befehls zu durchkreuzen und auf der Rückseite das Zurückziehen des Befehls mit dem Wortlaut zu vermerken:

- „Zurückgezogen mit Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“

Befehle dürfen grundsätzlich auf den vorgelegenen Zuglaufmeldestellen bzw. Zugmeldestellen übermittelt werden, wenn es im Einzelfall nicht verboten ist.

Wird ein Befehl durch den Fahrdienstleiter Seckach oder den Zugleiter Miltenberg übermittelt, bestätigt dieser die Befehlsübermittlung an den Zugleiter Walldürn.

Die Bestätigung ist im Meldebuch für den Zugleiter nachzuweisen.

Bleibt die Bestätigung der Befehle aus, muss der Zugleiter Walldürn den Zug vor der betreffenden Stelle anhalten.

Regelung der Zugfolge

Die Zugmeldungen zwischen dem Zugleiter 1 und dem Zugleiter 2 dürfen unmittelbar mündlich gegeben werden.

Wird der Fahrdienst auf den Zugleitstrecken 1 und 2 nur von einer Person geregelt, können die Zugmeldungen zwischen Zugleiter 1 und Zugleiter 2 entfallen.

Das Meldebuch für den Zugleiter wird jedoch für beide Zugleitstrecken geführt.

Art der Meldungen

Die Zugfolge mit den benachbarten Zugmeldestellen Seckach und Miltenberg sowie zwischen dem Zugleiter 1 und Zugleiter 2 wird über Zugmeldungen geregelt.

Zusätzlich zum Anbieten, Annehmen und Rückmelden erfolgt auch das Abmelden.

Anbieten und Annehmen, Fahranfrage und Fahrerlaubnis

Auf den Bahnhöfen

- Seckach und
- Miltenberg

wird die Fertigmeldung (Meldung der Abfahrbereitschaft) gem. §42 (5) für alle beginnenden Züge vorgeschrieben.

Die Fertigmeldung lautet:

- „Zug (Nummer) in (Betriebsstelle) Gleis (Nummer) ist abfahrbereit.“

Die Fertigmeldung gilt auch für die beginnenden Züge innerhalb der Zugleitstrecke.

Mit der Annahme des Zuges gilt die Fahrerlaubnis des Zugleiters zur Fahrt bis in die nächste Zuglaufmeldestelle hinein, grundsätzlich als erteilt.

Soll ein Zug ausnahmsweise an der Trapeztafel einer Zuglaufmeldestelle halten, erteilt der Zugleiter den erforderlichen Befehl, bevor er die Fahrerlaubnis erteilt oder einen Zug annimmt.

Bei Zügen, die an der Trapeztafel halten müssen, erteilt der Zugleiter die Fahrerlaubnis bis zu der betreffenden Trapeztafel, mit den Worten:

- “Zug (Nummer) darf um (Uhrzeit) bis (Zuglaufmeldestelle) fahren.
Dort Halt an der Trapeztafel.“

Der Zugleiter darf einem Zug die Fahrerlaubnis über die Zugleitstrecke hinaus erst erteilen, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle bzw. der benachbarte Zugleiter den Zug angenommen hat.

Rückmelden, Ankunftsmeldung, Verlassensmeldung

Die Fahrdienstleiter in Miltenberg und Seckach können bei einfahrenden Zügen den Zugschluss nicht selbst feststellen.

Der Zugführer gibt daher nach der Ankunft seines Zuges in diesen Bahnhöfen eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug ab.

Im Bahnhof Seckach erfolgt die Zugvollständigkeitsmeldung über VZF 95 an den Zugleiter Walldürn. Der Zugleiter übermittelt diese an den Fahrdienstleiter Seckach.

Abmelden

Zügen sind vom Zugleiter an die Fahrdienstleiter der Bahnhöfe

- Seckach und
- Miltenberg

abzumelden

Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus

Auf den Bahnhöfen

- Seckach und
- Miltenberg

wird die Zustimmung zur Abfahrt, nach der Annahme des Zuges durch den Zugleiter Walldürn, in der Regel über Hauptsignal erteilt.

Die Fahrerlaubnis zur Fahrt bis in die nächste Zuglaufstelle hinein erteilt der Zugleiter Walldürn im Anschluss an das Zugmeldegespräch mit dem zuständigen Fahrdienstleiter.

Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch

Vom Zugleiter wird ein Sonderdruck des „Meldebuchs für den Zugleiter“ geführt. Die Seiten sind monatlich fortlaufend zu nummerieren, beginnen mit Seite 1.

Für die planmäßig verkehrenden Personenzüge wird im Regelfall auf die Führung des Meldebuches für Zuglaufmeldungen oder die Führung des Fahrberichts durch den Zugführer verzichtet.

Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren

Das Zugmelde- bzw. Zugleitverfahren ist, solange der Zugleiter besetzt ist, auf den Betriebsstellen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach auch dann anzuwenden, wenn nur ein Zug auf der Zugleitstrecke eingesetzt ist.

Fahren im Sichtabstand

Das Fahren im Sichtabstand wird nicht zugelassen

Zugsicherungssystem

Zum Schutz vor dem unzeitigen Befahren eines Streckenabschnitts ist eine technische Unterstützung für den Zugleitbetrieb eingerichtet.

Diese stellt über Achszählkreise einen Nachfahr- und Gegenfahrerschutz her.

Die Aktivierung der einzelnen Achszähler durch Befahren mit einem Fahrzeug wird beim Zugleiter optisch auf Monitoren angezeigt.

Der Zugleiter hat die Möglichkeit, die Belegung der einzelnen Achszählkreise in den Zustand „nicht befahren“ zu bringen.

Aus dem Umstand, dass ggf. einzelne Streckenabschnitte als „nicht befahren“ angezeigt werden, darf jedoch nicht abgeleitet werden, dass ein Streckenabschnitt frei von Eisenbahnfahrzeugen ist.

Von den Bestimmungen des Zugleitverfahrens wird nicht abgewichen.

Zugverspätungen

Der Zugleiter gibt zusätzliche Verspätungen von Zügen, die in seinem Zuständigkeitsbereich entstehen, z.B. durch Kreuzungen, Störungen usw., oder Verspätungen bei endenden Zügen, im LeiDis FI ein und verständigt schnellstmöglich die zuständige Betriebszentrale und den Dispo Miltenberg.

Melden von Zugverspätungen

Verspätungen von Zügen, die aufgrund von Fahrzeugstörungen entstehen, sind dem Zugleiter unverzüglich mitzuteilen.

Dieser leitet die Meldung umgehend an die zuständige Betriebszentrale und den Dispo Miltenberg weiter.

Prüfung des Fahrweges

Der Fahrweg eines Zuges, einschließlich der zu befahrenden Weichen gilt grundsätzlich als frei, wenn im Meldebuch für den Zugleiter in dem betreffenden Gleis oder Streckenabschnitt das Freisein mit der grünen Freilinie nachgewiesen ist.

Die grüne Freilinie darf eingetragen werden, wenn für den betreffenden Zug

- eine Ankunftsmeldung von einer weiter gelegenen Zuglaufstelle
- eine Verlassensmeldung oder
- eine Rückmeldung von einer Zugmeldestelle

abgegeben wurde.

Wurde mit dem betreffenden Zug rangiert, gilt die Abstellmeldung als Nachweis für das Freisein des Gleises.

Bei einer Änderung der Zugzusammenstellung meldet das Zugpersonal an den Zugleiter, dass:

- im Bahnhof (Name) ein Zugteil abgekuppelt wurde und das Gleis nach der Abfahrt weiterhin besetzt ist
- im Bahnhof (Name) ein Zugteil aufgenommen wurde und das Gleis nach der Abfahrt frei ist

Die Bahnhöfe Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach sind mit Rückfallweichen ausgerüstet.

Der Zugleiter darf davon ausgehen, dass sich diese Weichen in der Grundstellung befinden, solange ihm keine Störung gemeldet wurde.

Handweichen sind mit Riegelhandschloss verschlossen und dürfen mit Zustimmung des Zugleiters umgestellt werden. Nach dem Umstellen sind die Weichen wieder in Grundstellung zu verschließen. Die Grundstellung der Weiche wird an den Zugleiter gemeldet. Die Meldung wird im Fernsprechbuch nachgewiesen, außer wenn die Weiche zum Rangieren umgestellt werden muss.

Wenn in Bahnhöfen rangiert wurde und das Rangieren mit der Abstellmeldung beendet wurde, gilt die Grundstellung der betreffenden Weichen als hergestellt.

Fahrzeuge in einem benachbarten Hauptgleis gelten als grennzeichenfrei abgestellt und ggf. gesichert, wenn für dieses Gleis eine

- Ankunftsmeldung oder
- Abstellmeldung

im Meldebuch für den Zugleiter nachgewiesen wurde.

Solange auf einer Betriebsstelle rangiert wird, darf eine Zugfahrt nur bis zur Trapeztafel dieser Betriebsstelle zugelassen werden. Der betreffende Zug erhält für den Halt an der Trapeztafel einen schriftlichen Befehl, wenn der Halt nicht im Fahrplan vorgesehen ist.

Im Bahnhof Walldürn ist der Zugleiter grundsätzlich für das Einstellen und Sichern der Fahrwege verantwortlich. Die Prüfung der Fahrwege auf Freisein erfolgt grundsätzlich durch Hinsehen. Der Zugleiter darf diese Aufgaben an einen Betriebsbediensteten übertragen.

Eine Zugfahrt in bzw. aus Gleis 1 darf erst zugelassen werden, wenn der entsprechende Fahrweg eingestellt und gesichert ist. Der Fahrweg gilt als gesichert, wenn sich der Schlüssel für die entsprechenden Riegelhandschlösser bzw. Handverschlüsse beim Zugleiter oder im Gewahrsam eines mit der Sicherung des Fahrweges beauftragten Betriebsbediensteten befindet.

Die Meldungen sind dann im Meldebuch nachzuweisen.

Für die Vorbeifahrt am Weichendeckungssignal erteilt der Zugleiter

- einen mündlichen Auftrag

Nach Ein- bzw. Ausfahrten in/aus Gleis 1 im Bahnhof Walldürn, sind die Zugangsweichen vor der Zulassung der nächsten Zugfahrt von/nach Gleis 2/3 wieder in Grundstellung zu verschließen.

Durchrutschwege

Der Durchrutschweg beginnt grundsätzlich an der H-Tafel und endet 10 m vor dem Grenzzeichen der Ausfahrweiche.

Das Ende ist mit einem gelben Merkpfehl gekennzeichnet.

Die Länge des Durchrutschweges beträgt mehr als 30 m, außer im Bahnhof Buchen für die Einfahrt von Bödighheim her.

Besetzte Bahnhöfe

Der Bahnhof Walldürn gilt als besetzt.

Der zu prüfende Teil des Fahrweges ist folgender Tabelle zu entnehmen:

aus Richtung	Beginn Fahrwegprüfabchnitt		Ende Fahrwegprüfabchnitt	
	Stelle	km	Stelle	Km
Buchen	Ra 10	18,700	Ra 10	19,650
Amorbach	Ra 10	19,650	Ra 10	18,700

Indirekte Fahrwegprüfung

Für die Bahnhöfe Bödighheim, Buchen und Amorbach ist die indirekte Fahrwegprüfung zugelassen.

Das betroffene Gleis gilt als frei, wenn eine

- Verlassensmeldung oder
- Ankunfts meldung auf einer der nachfolgenden Betriebsstellen

abgegeben wurde.

Im Bahnhof Walldürn ist der Abschnitt zwischen

- Ra 10 Tafel km 18,700 und Grenzzeichen Weiche 4 und
- Ra 10 Tafel km 19,650 und Grenzzeichen Weiche 1

vom Zugleiter nicht einsehbar.

Das betroffene Gleis gilt als frei, wenn der Zugleiter eine

- Verlassensmeldung oder
- Ankunfts meldung

in Amorbach/Buchen oder Walldürn erhalten und im Meldebuch für den Zugleiter eingetragen hat.

Maßnahmen bei besetzten Einfahrgleisen

Ist ein Hauptgleis einer Betriebsstelle aufgrund einer Störung länger als 30 Minuten besetzt, ist die Zugangsweiche des betreffenden Gleises durch den Zugführer des in diesem Gleis stehenden Zuges in abweisende Stellung zu bringen und mit Handverschluss zu sichern oder zu bewachen.

Der Zugführer darf sich von seinem Zug entfernen, wenn der Zug ordnungsgemäß gesichert ist, die Lage der Weichen an den Zugleiter gemeldet wurde und der Zugführerschlüssel in sicherem Gewahrsam ist.

Werden die Weichen nicht mit Handverschluss gesichert sondern bewacht, lässt sich der Zugleiter vom Zugführer des abgestellten Zuges vor der Zulassung einer Zugfahrt melden, dass

- die Weichen sich für die Zugfahrt in der richtigen Lage befinden,
- bewacht werden und
- dass die Fahrzeuge des abgestellten Zuges grenzzeichenfrei stehen

Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Ein besetztes Einfahrgleis wird im Meldebuch für den Zugleiter mit einer roten Besetztlinie nachgewiesen.

Zuständigkeit für das Umstellen von Weichen

Eine Weiche darf nur im Auftrag des Zugleiters umgestellt werden.

Grundsätzlich werden die Rückfallweichen, Handweichen und Gleissperren auf den unbesetzten Betriebsstellen vom Zugführer gestellt.

Bei Zweiwegefahrzeugen stellt der Triebfahrzeugführer oder ein Rangierbegleiter die Weichen.

In Walldürn stellt grundsätzlich der Zugleiter die Weichen oder Gleissperren.

Der Zugleiter darf jeden Betriebsbediensteten mit dem Umstellen von Weichen oder Gleissperren beauftragen.

Die Zustimmung sowie die Meldung über das Einstellen und Sichern des Fahrweges weist der Zugleiter im Meldebuch für den Zugleiter nach.

Flankenschutz

• **Walldürn**

Im Bahnhof Walldürn in Gleis 5 ist eine Gleissperre I als Flankenschutzeinrichtung vorgesehen. Die Gleissperre ist von der Weiche 7 schlüsselabhängig. Die Weiche 7 ist in Grundstellung mit einem Riegelhandschloss gesichert.

Die Weiche 32 ist mit Riegelhandschloss in Rechtslage verschlossen. Der Schlüssel befindet sich beim Zugleiter am Schlüsselbrett.

• **Amorbach**

Im Bahnhof Amorbach in Gleis 4 ist die Weiche 6 als Flankenschutzeinrichtung in Linkslage vorgesehen. Die Weiche 6 ist von der Weiche 7 schlüsselabhängig. Die Weiche 7 ist in Grundstellung mit einem Riegelhandschloss gesichert.

Der Schlüssel ist in einer Schlüsselsperre eingeschlossen.

Vor Erteilung einer Fahrerlaubnis müssen sich alle zur Sicherung der Zugfahrt erforderlichen Flankenschutzeinrichtungen in Grundstellung befinden.

Für die Flankenschutzeinrichtungen auf den unbesetzten Betriebsstellen darf der Zugleiter davon ausgehen, dass die Grundstellung hergestellt ist, wenn für die betreffende Betriebsstelle eine

- Ankomfmeldung von einer weiter gelegenen Zuglaufstelle
- Verlassensmeldung oder
- Abstellmeldung

abgegeben wurde und die Flankenschutzeinrichtungen nicht aus anderen Gründen geöffnet wurden.

Verwendung des Streckenschlüssels

Der Streckenschlüssel ist auf den einzelnen Betriebsstellen in einer Schlüsselsperre eingeschlossen.

Durch Bedienung der Freigabetaste wird der Streckenschlüssel für die Weichen und Gleissperren in dem jeweiligen Bahnhof freigegeben und die Weichendeckungssignale in die Haltstellung gebracht.

Nach dem Beenden des Rangierens sind die Streckenschlüssel wieder in der entsprechenden Schlüsselsperre einzuschließen.

Die Weichendeckungssignale zeigen dann wieder Kennlicht.

Die Schlüsselsperren befinden sich in Schlüsselkästen an folgenden Stellen:

- Bödighem: am Schalthaus neben dem Bahnübergang „Eberstädter Straße“
- Buchen: am Schalthaus Bahnsteig 2
- Walldürn: am Schalthaus neben dem Zuggleitergebäude
- Amorbach: am Bahnsteigende in Richtung Walldürn

Der Schlüsselkasten ist mit einer Schließung DB 21 versehen.

Ersatzschlüssel für den Streckenschlüssel befinden sich beim Zuggleiter am Schlüsselbrett unter Siegelverschluss.

Handverschlüsse

An allen Rückfallweichen sind, mit in der geöffneten Stellung verschlossenen, HV 73 angebracht.

Eine Weiche gilt als gesichert, wenn sich der Schlüssel für den HV 73

- beim Zuggleiter am Schlüsselbrett
- im Gewahrsam eines Betriebsbediensteten

befindet.

Die Lage der mittels Handverschluss gesicherten Weichen und die Meldung, wo sich der Schlüssel für den Handverschluss befindet, sind im Fernsprechbuch nachzuweisen.

Weichensignale

Die Weichen der Zugleitstrecke sind mit rückstrahlenden Weichensignalen ausgerüstet.

Zur Überwachung der Grundstellung, sind die Weichen der Bahnhöfe mit Weichendeckungssignalen ausgerüstet.

Befindet sich eine Weiche nicht in der Grundstellung, zeigt das Deckungssignal Hp 0 bzw. ist das Kennlicht des Weichendeckungssignals dunkel.

Für die Sicherung der Weichen ist grundsätzlich der Zugleiter verantwortlich.

Die Vorbeifahrt am Weichendeckungssignal darf erfolgen, wenn

- beim Zugleiter eine entsprechende Meldung über die Lage und die Sicherung aller im Fahrweg liegenden Weichen vorliegt
 - mit mündlichem Auftrag
 - ggf. schon bei der Fahrerlaubnis auf der rückgelegenen Zuglaufstelle
- der Zugführer des betreffenden Zuges mit schriftlichem Befehl angewiesen wurde, die Lage der im Fahrweg liegenden Weichen zu prüfen und diese ggf. zu sichern
 - ggf. schon bei der Fahrerlaubnis auf der rückgelegenen Zuglaufstelle
- der Zugführer eines im Bahnhof stehenden Zuges die Sicherung aller im Fahrweg liegenden Weichen durchgeführt hat und dem Zugführer des zweiten Zuges das Signal Zp 11 übermittelt hat.

Aufbewahren der Streckenschlüssel

Der Streckenschlüssel ist auf den einzelnen Betriebsstellen in einer Schlüsselsperre eingeschlossen.

Für die Bedienung der Anschlüsse wird DB Schenker ein Streckenschlüssel überlassen.

Geht ein Zugführerschlüssel oder ein einzelner Schlüssel aus einem Riegelhandschloss verloren, so ist dies sofort dem Zugleiter zu melden.

Solange ein Schlüssel fehlt, werden Züge mit schriftlichem Befehl beauftragt, vor allen spitz zu befahrenden Weichen anzuhalten, die richtige Lage der Weiche zu prüfen und die Weiche anschließend mit max. 5 km/h zu befahren, wenn die Weiche während der Fahrt bewacht werden kann.

Können die Weichen nicht bewacht werden, sind sie mit Handverschluss zu sichern.

Die Triebfahrzeugführer sind vor der Erteilung der Fahrerlaubnis mit schriftlichem Befehl anzuweisen, vor spitz befahrenen Weichen oder Weichen, die nicht in der Grundstellung gesichert sind, anzuhalten, die richtige Lage der Weiche zu prüfen, ggf. einzustellen und die Weiche wieder zu sichern.

Stumpf zu befahrende Weichen dürfen bei erkennbar richtiger Lage mit 5 km/h befahren werden. Den Auftrag hierzu erteilt der Zugleiter mündlich.

Diese Maßnahmen sind solange erforderlich, bis alle Weichen der Zugleitstrecke mit Handverschluss gesichert wurden.

Die Lage und die Sicherung der Weichen sind dem Zugleiter zu melden und im Meldebuch für den Zugleiter nachzuweisen.

Der Zugleiter informiert umgehend den Eisenbahnbetriebsleiter über den fehlenden Schlüssel.

Geht der Schlüssel für eine Flankenschutzeinrichtung verloren, und sind hinter der Flankenschutzeinrichtung Fahrzeuge abgestellt, dürfen Zugfahrten auf der betreffenden Betriebsstelle nur auf Sicht fahren.

Einfahrt ohne Einfahrsignal

Die Bahnhöfe Bödigheim, Buchen, Walldürn und Amorbach dürfen Züge grundsätzlich ohne Halt an der Trapeztafel einfahren.

Wenn einem Zug im Fahrplan ein Halt an der Trapeztafel vorgeschrieben ist, darf der Zugleiter dem betreffenden Zug die Einfahrt in den Bahnhof mit mündlichem Auftrag erteilen, wenn die betrieblichen Voraussetzungen für die Einfahrt erfüllt sind. Die Zustimmung darf während der Fahrt des Zuges abgegeben werden.

Ein Halt an der Trapeztafel ist nach dem mündlichen Auftrag nicht erforderlich.

• **Bahnhof Bödigheim**

Die Trapeztafel des Bahnhofs Bödigheim aus Richtung Buchen steht in der Einschaltstrecke des Bü km 4,480.

Ein Wiederholer des Überwachungssignals ist nicht vorhanden.

Nach einem Halt an der Trapeztafel des Bahnhofs Bödigheim aus Richtung Buchen und anschließender Weiterfahrt des Zuges ist der Bahnübergang gem. FV-NE § 48 (2) durch das Zugpersonal zu sichern.

• **Bahnhof Buchen**

Die Trapeztafel des Bahnhofs Buchen aus Richtung Walldürn steht in der Einschaltstrecke des Bü km 11,997

Ein Wiederholer des Überwachungssignals ist nicht vorhanden.

Nach einem Halt an der Trapeztafel des Bahnhofs Bödigheim aus Richtung Buchen und anschließender Weiterfahrt des Zuges ist der Bahnübergang gem. FV-NE § 48 (2) durch das Zugpersonal zu sichern.

• **Bahnhof Walldürn**

Die Trapeztafel des Bahnhofs Walldürn aus Richtung Buchen steht in der Einschaltstrecke des Bü km 18,735 und Bü km 19,136.

Ein Wiederholer des Überwachungssignals ist nicht vorhanden.

Nach einem Halt an der Trapeztafel des Bahnhofs Walldürn aus Richtung Buchen und anschließender Weiterfahrt des Zuges sind die Bahnübergänge gem. FV-NE § 48 (2) durch das Zugpersonal zu sichern.

• **Bahnhof Amorbach**

Die Trapeztafel des Bahnhofs Amorbach aus Richtung Miltenberg steht in der Einschaltstrecke des Bü km 45,112

Ein Wiederholer des Überwachungssignals ist nicht vorhanden.

Nach einem Halt an der Trapeztafel des Bahnhofs Amorbach aus Richtung Miltenberg und anschließender Weiterfahrt des Zuges ist der Bahnübergang gem. FV-NE § 48 (2) durch das Zugpersonal zu sichern.

Gleichzeitige Fahrten

Die Bahnhöfe Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach sind mit Rückfallweichen ausgerüstet.

Gleichzeitige Einfahrten sind aus beiden Richtungen zugelassen.

Einfahrt in ein Stumpfgleis oder ein teilweise besetztes Gleis

Das Gleis 1 im Bahnhof Walldürn ist ein Stumpfgleis.

Für Züge, die planmäßig nach Gleis 1 einfahren, ist ein Halt an der Trapeztafel und eine Einfahrtsgeschwindigkeit von max. 30 km/h im Fahrplan vorzuschreiben.

Für Züge, die außerplanmäßig nach Gleis 1 fahren, übermittelt der Zugleiter

- nach Halt an der Trapeztafel
- mit Befehl 12
 - 30 km/h im Bahnhof Walldürn
 - Grund Nr.4

Für Züge, die planmäßig in ein teilweise besetztes Gleis einfahren, ist im Fahrplan das Zeichen „vE“ vorgesehen.

Züge, die außerplanmäßig in ein teilweise besetztes Gleis einfahren sind mit schriftlichem Befehl anzuweisen, mit höchstens 20 km/h zu fahren, bevor die Fahrerlaubnis erteilt wird.

Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

Auf den Bahnhöfen Seckach und Miltenberg gilt die Fahrtstellung der Hauptsignale als Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt.

Die Fahrerlaubnis wird durch den Zugleiter Walldürn erteilt.

Eine Abfahrt ohne Fahrerlaubnis ist nicht zulässig.

Darf der Zug nur bis zur Trapeztafel der Bahnhöfe Bödighheim oder Amorbach fahren, ist vor Zulassung der Fahrt ein schriftlicher Befehl erforderlich.

Abfahrauftrag

Im Bahnhof Walldürn wird der Abfahrauftrag durch den Zugführer erteilt.

Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal - Durchfahrten

Durchfahrten sind in den Betriebsstellen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach nicht zugelassen.

Gestörte Verständigung

Das Fahren auf Sicht bei gestörter Verständigung wird nicht zugelassen.

Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

Bei Einsatz von Bahnübergangsposten an den genannten Bahnübergängen ist der Bahnübergang **vor der Zulassung einer Zugfahrt zu sichern**.
Der Zugleiter bringt ein Warnschild an der Fernsprecheinrichtung an.

Der Zugleiter weist die Sicherungsmeldung vor dem Erteilen der Fahrerlaubnis im Meldebuch für den Zugleiter nach.

von	Zugfahrt in Richtung		Besonderheiten
	Miltenberg	Seckach	
Seckach	km 0,519 km 1,919		
Bödighheim	km 4,358 km 4,480	km 1,919	
	km 11,840 km 11,900 km 11,997	km 9,922 km 9,374 km 10,827	
Walldürn	km 21,439	km 18,735 km 19,136	
Amorbach	km 45,112	km 47,104	

Benachrichtigung der Bahnübergangsposten

Bahnübergangsposten hören im Regelfall die Zuglaufmeldungen über Zugfunk mit. Melden sich Bahnübergangsposten bei der Zuglaufmeldung nicht, sind sie mit Einzelruf zu verständigen

Bei einer Störung der Zugfunkverbindung darf die Verständigung über alle zur Verfügung stehenden Telekommunikationsgeräte erfolgen.

Bei Bahnübergängen, für die dem Zugleiter die Sicherungsmeldung nicht vor der Zulassung einer Zugfahrt vorliegen muss, ist dem Bahnübergangsposten die zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitzuteilen.

Die zulässige Geschwindigkeit ist der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Zugfahrt		Vmax (km/h)
von	nach	
Seckach	Bödighheim	50
Bödighheim	Buchen	50
Buchen	Walldürn	80
Walldürn	Amorbach	60
Amorbach	Miltenberg	60

FV-NE § 18 Absatz 5

Benachrichtigung der Rotten

Es ist zugelassen, dass Arbeitsstellen auf der freien Strecke oder auf den Betriebsstellen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach durch die Benachrichtigung über den Zugverkehr vor Zugfahrten gewarnt werden.

Das Benachrichtigen wird auf Grundlage einer schriftlichen Anweisung, z.B. Beta, Betrieblichen Anweisung oder Eintrag ins Arbeits- und Störungsbuch durchgeführt.

Die Benachrichtigung der Arbeitsstellen erfolgt in der Regel über VZF95.

Die Arbeiten sind beim Zugleiter anzumelden. Dabei ist anzugeben, in welchem Kilometer die Arbeiten stattfinden. Fernmündliche Anmeldungen sind nur im Ausnahmefall und über Zugfunk, VZF 95, zugelassen.

Die Benachrichtigung einer Arbeitsstelle über eine Zugfahrt ist im Meldebuch für den Zugleiter nachzuweisen.

Nach der Benachrichtigung über eine bevorstehende Zugfahrt ist der Gefahrenbereich der Gleise unverzüglich zu verlassen.

Für Arbeiten, für die gemäß Ril 406 eine schriftliche Weisung erforderlich ist, werden die Sicherungsmaßnahmen in der Weisung geregelt.

FV-NE § 19 Absatz 2

Unvollständige Zugsignale

Ist das Nachtzeichen des Spitzensignals eines Zuges unvollständig, darf der Zug bis zu einem Bahnhof fahren, wo das Nachtzeichen in Ordnung gebracht werden kann.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter weist der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mittels schriftlichen Befehls an,

- mit höchstens 40 km/h zu fahren
- an allen Bahnübergängen ohne technische Sicherung das Signal Zp 1 zu geben

FV-NE § 20 Absatz 2

Kreuzungsbahnhöfe

Kreuzungsbahnhöfe sind die Bahnhöfe Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach.

Bekanntgabe

Durch die Ausrüstung der Bahnhöfe mit Rückfallweichen sind die Einfahrgleise auf den einzelnen Bahnhöfen im Voraus festgelegt.

Die gleichzeitige Einfahrt von zwei kreuzenden Zügen ist zulässig. Bei Abweichungen vom Fahrplan muss daher die Reihenfolge der Einfahrt nicht mit einem Befehl geregelt werden.

Muss in den Bahnhöfen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach von der Bahnhofsfahrordnung abgewichen werden, erhalten die Züge auf der letzten Zuglaufmeldestelle FV-NE Befehl, an der Trapeztafel des betreffenden Bahnhofs zu halten.

Kreuzungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

Rückfallweichen, die nicht in der Grundstellung befahren werden, müssen in der Regel durch den Triebfahrzeugführer bewacht bzw. mit Handverschluss gesichert werden.

Die erforderlichen Befehle für die Reihenfolge der Einfahrten, den Halt an der Trapeztafel, die Sicherung der Weichen und des abweichenden Halteplatzes erteilt der Zugleiter Walldürn.

Bei einer Kreuzung ist der Fahrweg für den kreuzenden Zug grundsätzlich durch den Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges einzustellen, zu sichern und auf Freisein zu prüfen.

Den Auftrag an den zweiten Zug, an der Trapeztafel vorbeizufahren, erteilt

- der Zugleiter, nachdem er vom Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges zusätzlich zur Ankunfts meldung die Meldung:
 - „Fahrweg für Zug ... (Nr. des Gegenzuges) nach Gleis ... frei und gesichert.“ erhalten hat oder

bei gestörter Verständigung

- der Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges,
 - nachdem er den Fahrweg für den zweiten Zug eingestellt und auf Freisein geprüft hat.

mündlich oder mit Signal Zp 11.

Der Triebfahrzeugführer des ersten Zuges sichert den Fahrweg für die Ausfahrt des zweiten Zuges, legt die Weichen in die Grundstellung zurück, sichert sie und meldet die Sicherung des Fahrwegs in der Grundstellung an den Zugleiter Walldürn.

Das Einstellen und Sichern der Weichen kann auch von besonders unterwiesenem Betriebspersonal erfolgen, der dann als Helfer im Bahnbetrieb eingesetzt wird.

In diesem Fall beauftragt der Zugleiter den Helfer im Bahnbetrieb mit der Sicherung der betreffenden Weichen.

Die Sicherung des Fahrwegs meldet der Helfer im Bahnbetrieb mit folgendem Wortlaut an den Zugleiter:

- „Fahrweg für Zug ...(Nr.) nach Gleis ... frei und gesichert.“

- **Bahnhof Bödighheim**

- ***Einfahrt aus Richtung Seckach nach Gleis 1***

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Seckach nach Gleis 1 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- *auf der letzten Zuglaufmeldestelle:*
 - Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)
 - *an der Trapeztafel des Bahnhofs Bödighheim:*
 - Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 1 zur Fahrt nach links.“
 - Nr. 24: „Sie müssen Halten im km 4,334 in Höhe der H-Tafel“

- ***Ausfahrt aus Gleis 1 in Richtung Buchen***

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 1 in Richtung Walldürn beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs, des Reisendenübergangs und des Bahnübergangs mit FV-NE Befehl:

- Nr. 12: „Grund Nr.12 mit 5 km/h“ (RÜ nicht gesichert)
 - Nr. 12.2: (am RÜ Signal Zp 1 geben und RÜ schnellstens räumen)
 - Nr. 14: „Sichern Sie die Weiche 8 zur Fahrt nach rechts.“
 - Nr. 8: (Sicherung BÜ in km 4,480)

Für die Sicherung darf der Triebfahrzeugführer die Einschalttaste bzw. die Infraroteinschaltung an Gleis 2 bedienen.

Bei einer Zugkreuzung darf das Überqueren der Gleise erst nach der Ankunft des zweiten Zuges erfolgen.

Der Reisendenübergang in km 4,358 bzw. der Bahnübergang in km 4,480 gelten als gesichert, wenn das Signal Üs 1 an Gleis 2 aufleuchtet.

- **Einfahrt aus Richtung Walldürn nach Gleis 2**

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Walldürn nach Gleis 2 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs, des Reisendenübergangs und des Bahnübergangs mit FV-NE Befehl:

- *auf der letzten Zuglaufmeldestelle:*
 - Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)
- *an der Trapeztafel des Bahnhofs Bödigheim:*
 - Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 8 zur Fahrt nach links.“
 - Nr. 12: „Grund Nr. 12 mit 5 km/h“ (RÜ nicht gesichert)
 - Nr. 12.2: (am RÜ Signal Zp 1 geben und RÜ schnellstens räumen)
 - Nr. 14: „Sie müssen Halten im km 4,209 in Höhe des Empfangsgebäudes.“

Die Einschaltung des Bahnübergangs in km 4,480 erfolgt durch Befahren der Einschaltkontakte.

Durch den Halt an der Trapeztafel, hält der Triebfahrzeugführer in der Einschaltstrecke des Bahnübergangs in km 4,480. Daher muss der Triebfahrzeugführer den Bahnübergang mit der HET sichern, bevor er ihn befährt.

- **Ausfahrt in Richtung Buchen aus Gleis 2**

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 2 in Richtung Seckach beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 1 zur Fahrt nach rechts.“

- **Bahnhof Buchen**

- **Einfahrt aus Richtung Seckach nach Gleis 1**

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Seckach nach Gleis 1 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- *auf der letzten Zuglaufmeldestelle:*
 - Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)
- *an der Trapeztafel des Bahnhofs Buchen:*
 - Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 4 zur Fahrt nach links.“
 - Nr. 24: „Sie müssen halten im km 11,768 in Höhe der H-Tafel“

- **Ausfahrt aus Gleis 1 in Richtung Walldürn**

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 1 in Richtung Walldürn beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs, des Reisendenübergangs und des Bahnübergangs mit FV-NE Befehl:

- Nr. 12: „Grund Nr. 12 mit 5 km/h“ (RÜ nicht gesichert)
- Nr. 12.2: (am RÜ Signal Zp 1 geben und RÜ schnellstens räumen)
- Nr. 14: „Sichern Sie die Weiche 14 zur Fahrt nach rechts.“

- Nr. 8: (Sicherung BÜ in km 11,900 und 11,997)

Für die Sicherung darf der Triebfahrzeugführer die Einschalttaste bzw. die Infraroteinschaltung an Gleis 1 bedienen.

Der Reisendenübergang in km 11,840 bzw. die Bahnübergänge in km 11,900 und 11,997 gelten als gesichert, wenn das Signal Üs 1 an Gleis 1 aufleuchtet.

- **Einfahrt aus Richtung Walldürn nach Gleis 2**

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Walldürn nach Gleis 2 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs, des Reisendenübergangs und des Bahnübergangs mit FV-NE Befehl:

- *auf der letzten Zuglaufmeldestelle:*

- Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)

- *an der Trapeztafel des Bahnhofs Buchen:*

- Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 14 zur Fahrt nach links.“

- Nr. 12: „Grund Nr. 12 mit 5 km/h“ (RÜ nicht gesichert)
- Nr. 12.2: (am RÜ Signal Zp 1 geben und RÜ schnellstens räumen)
- Nr. 14: „Sie müssen Halten im km 11,730 in Höhe des Empfangsgebäudes.“

Die Einschaltung der Bahnübergänge in km 11,997 und 11,900 erfolgen durch Befahren der Einschaltkontakte.

Durch den Halt an der Trapeztafel, hält der Triebfahrzeugführer in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge in km 11,997 und 11, 900. Daher muss der Triebfahrzeugführer die Bahnübergänge mit der HET sichern, bevor er sie befährt.

- **Ausfahrt in Richtung Seckach aus Gleis 2**

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 2 in Richtung Seckach beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 4 zur Fahrt nach rechts.“

- **Bahnhof Walldürn**

- **Einfahrt aus Richtung Seckach nach Gleis 2**

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Seckach nach Gleis 2 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs, des Reisendenübergangs und der Bahnübergänge mit FV-NE Befehl:

- *auf der letzten Zuglaufmeldestelle:*
 - Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)
- *an der Trapeztafel des Bahnhofs Walldürn:*
 - Nr. 8: (Sicherung BÜ in km 18,735)
 - Nr. 14: „Sichern Sie die Weiche 4 zur Fahrt nach rechts.“
 - Nr. 14: „Sichern Sie die Weiche 6 zur Fahrt nach links.“
 - Nr. 8: (Sicherung BÜ in km 19,136)
 - Nr. 12: „Grund Nr. 12 mit 5 km/h“ (RÜ nicht gesichert)
 - Nr. 12.2: (am RÜ Signal Zp 1 geben und RÜ schnellstens räumen)
 - Nr. 14: „Sie müssen halten im km 19,433 in Höhe der H-Tafel“

- **Ausfahrt aus Gleis 2 in Richtung Miltenberg**

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 2 in Richtung Miltenberg beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 1 zur Fahrt nach rechts.“

- **Einfahrt aus Richtung Miltenberg nach Gleis 3**

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Miltenberg nach Gleis 3 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- *auf der letzten Zuglaufmeldestelle:*
 - Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)
- *an der Trapeztafel des Bahnhofs Walldürn:*
 - Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 1 zur Fahrt nach links.“
 - Nr. 24: „Sie müssen Halten im km 19,311 in Höhe der H-Tafel.“

- **Ausfahrt in Richtung Seckach aus Gleis 3**

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 3 in Richtung Seckach beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs und der Bahnübergänge mit FV-NE Befehl:

- Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 7 zur Fahrt nach links.“
- Nr. 8: (Sicherung BÜ in km 19,136)
- Nr. 14: „Sichern Sie die Weiche 6 zur Fahrt nach rechts.“
- Nr. 14: „Sichern Sie die Weiche 4 zur Fahrt nach rechts.“
- Nr. 8: (Sicherung BÜ in km 18,735)

Für die Sicherung darf der Triebfahrzeugführer die Einschalttaste bzw. die Infraroteinschaltung an Gleis 3 bedienen.

Der Bahnübergang in km 18,735 gilt als gesichert, wenn das Signal Üs 1 im km 18,990 aufleuchtet.

- **Bahnhof Amorbach**

- **Einfahrt aus Richtung Walldürn nach Gleis 3**

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Walldürn nach Gleis 3 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- *auf der letzten Zuglaufmeldestelle:*
 - Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)
- *an der Trapeztafel des Bahnhofs Amorbach:*
 - Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 11 zur Fahrt nach rechts.“
 - Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 10 zur Fahrt nach rechts.“
 - Nr. 24: „Sie müssen halten im km 45,335 in Höhe der H-Tafel“

- **Ausfahrt aus Gleis 3 in Richtung Miltenberg**

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 3 in Richtung Miltenberg beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs und des Bahnübergangs mit FV-NE Befehl:

- Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 1 zur Fahrt nach links.“
- Nr. 8: (Sicherung BÜ in km 45,112)

Für die Sicherung darf der Triebfahrzeugführer die Einschalttaste bzw. die Infraroteinschaltung an Gleis 3 bedienen.

Der Bahnübergang in km 45,112 gilt als gesichert, wenn das Signal Üs 1 an Gleis 3 aufleuchtet.

- **Einfahrt aus Richtung Miltenberg nach Gleis 2**

Wenn ein Zug abweichend von der Bahnhofsfahrordnung aus Richtung Miltenberg nach Gleis 2 fahren muss, beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs, des Reisendenübergangs und des Bahnübergangs mit FV-NE Befehl:

- auf der letzten Zuglaufmeldestelle:
 - Nr. 21;22 und 22.1: (Halt an der Trapeztafel, Einfahrt in den Bahnhof)
- an der Trapeztafel des Bahnhofs Amorbach:
 - Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 1 zur Fahrt nach rechts.“
 - Nr. 12: „Grund Nr. 12 mit 5 km/h“ (RÜ nicht gesichert)
 - Nr. 12.2: (am RÜ Signal Zp 1 geben und RÜ schnellstens räumen)
 - Nr. 14: „Sie müssen Halten im km 45,435 in Höhe der H-Tafel.“

Die Einschaltung des Bahnübergangs in km 45,112 erfolgt durch Befahren der Einschaltkontakte.

Durch den Halt an der Trapeztafel, hält der Triebfahrzeugführer in der Einschaltstrecke des Bahnübergangs in km 45,112. Daher muss der Triebfahrzeugführer den Bahnübergang mit der HET sichern, bevor er ihn befährt.

- **Ausfahrt in Richtung Walldürn aus Gleis 2**

Vor Zulassung einer Zugfahrt aus Gleis 2 in Richtung Walldürn beauftragt der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit der Sicherung des Fahrwegs mit FV-NE Befehl:

- Nr. 24: „Sichern Sie die Weiche 11 zur Fahrt nach links.“

Einfahrt eines zweiten Zuges ohne Halt an der Trapeztafel

In die Bahnhöfen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach dürfen Züge grundsätzlich ohne Halt an der Trapeztafel einfahren.

Die gleichzeitige Einfahrt von zwei kreuzenden Zügen ist zulässig.

Bei Abweichungen vom Fahrplan muss daher die Reihenfolge der Einfahrt nicht mit einem Befehl geregelt werden.

Muss in den Bahnhöfen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach von der Bahnhofsfahrordnung abgewichen werden, erhalten die Züge auf der letzten Zuglaufmeldestelle FV-NE Befehl, an der Trapeztafel des betreffenden Bahnhofs zu halten.

Nach einem Halt an der Trapeztafel des Bahnhofs Walldürn aus Richtung Buchen und anschließender Weiterfahrt des Zuges zeigt das Überwachungssignal der Bahnübergänge in km 18,735 und km 19,136 kein Signal BÜ1. Die Bahnübergänge sind durch das Zugpersonal zu sichern.

Überholungsbahnhöfe

Überholungsbahnhöfe sind die Bahnhöfe Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach

Überholungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

Der Zugleiter regelt die Reihenfolge der Überholung und die erforderlichen Meldungen mit schriftlichem Befehl.

Bei einer Überholung ist der Fahrweg für den überholenden Zug grundsätzlich durch den Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges einzustellen und auf Freisein zu prüfen.

Den Auftrag an den zweiten Zug, an der Trapeztafel vorbeizufahren, erteilt

- der Zugleiter, nachdem er vom Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges zusätzlich zur Ankunfts meldung die Meldung:
 - „Fahrweg für Zug ... (Nr. des überholenden Zuges) nach Gleis ... frei und gesichert.“erhalten hat
- der Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges,
 - nachdem er den Fahrweg für den zweiten Zug eingestellt und auf Freisein geprüft hat.

mündlich oder mit Signal Zp 11.

Die Einfahrweiche ist während der Einfahrt des zweiten Zuges durch den Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges zu bewachen.
Ist das nicht möglich, ist sie durch Handverschluss zu sichern.

Bei den Rückfallweichen ist die Sicherung des Fahrweges nur erforderlich, wenn die spitz befahrenen Weichen nicht in der Grundstellung befahren werden müssen.

FV-NE § 25 Absatz 1

Einlegung, Bekanntgabe von Sonderzügen

Sonderzüge werden grundsätzlich durch die Betriebszentralen der DB Netz AG eingelegt. In Ausnahmefällen darf der Zugleiter Sonderzüge einlegen.

FV-NE § 25 Absatz 3

Fahrplan

Für das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen ist der Zugleiter zuständig.
Die entsprechenden Unterlagen werden in einer „Mappe für Betriebliche Anweisungen“ am Arbeitsplatz aufbewahrt.

Die regelmäßig verkehrenden Personenzüge sind mit einer elektronischen Fahrplananzeige auf dem Führerstand ausgerüstet.
Gedruckte Fahrplanunterlagen sind daher auf den Fahrzeugen nicht mehr vorzuhalten. Bei Ausfall der elektronischen Fahrplananzeige verständigt der Triebfahrzeugführer umgehend den Zugleiter.
Beim Zugleiter ist ein Fahrplanvordruck hinterlegt.
Der Zugleiter diktiert dem Triebfahrzeugführer die benötigten Angaben gemäß Fahrplanvordruck für die Weiterfahrt des Zuges.
Das Diktieren erfolgt analog der Übermittlung eines schriftlichen Befehls (Wiederholung, Bestätigung, Unterzeichnung).
Der Fahrplan muss bis zu der Stelle diktiert werden, an der ein schriftlicher Fahrplan an den Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden kann.

Die ausgefüllten und unterschriebenen Fahrplanvordrucke sind beim Zugleiter abzulegen.

Müssen Rückfallweichen örtlich bedient werden, ist diese Bedienung im Fahrplan vorzuschreiben. Wenn keine Regelung im Fahrplan enthalten ist, weist der Zugleiter den Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl an, vor der Weiche zu halten, die Weiche in die richtige Lage zu bringen, ggf. zu sichern und nach dem Befahren die Grundstellung wiederherzustellen.

Benachrichtigung

Zuglaufmeldungen von Sonder- oder Bedarfszügen sind in den Fahrplänen der Regelzüge nicht enthalten.

Der Zugleiter legt je nach Notwendigkeit zusätzliche oder wegfallende Zuglaufmeldungen fest und gibt dies den Beteiligten mündlich bekannt.

Hilfszüge auf Strecken mit Streckenruhe

Bei folgenden Bahnübergängen wirkt die technische Sicherung nicht oder wird nicht angezeigt, wenn die genannten Stellen nicht besetzt sind:

nicht besetzte Zugmeldestelle	Bü (km)
Bödighheim	/
Buchen	/
Walldürn	/
Amorbach	/
Miltenberg	37,138

Planmäßige Sperrung

Ein Gleis der freien Strecke bzw. ein Bahnhofsgleis wird aufgrund einer schriftlichen Anweisung z.B. Betra oder Betrieblichen Anweisung gesperrt.

Wenn es in einer Betra angeordnet ist, darf ein gesperrtes Gleis oder Abschnitte davon, nach dem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat, mit folgenden Worten zum Baugleis erklärt werden:

- „Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... ist Baugleis.“

Sperren von Bahnhofsgleisen oder -weichen

Wenn Bahnhofsgleise gesperrt werden und während der Sperrung Zugfahrten stattfinden sollen, ist das gesperrte Gleis abzuriegeln, indem die Zugangsweichen in abweisender Stellung mit Handverschluss verschlossen werden.

Nachdem der Zugleiter die Meldung über das Abriegeln des Gleises erhalten hat, darf er das betreffende Gleis sperren. Die Meldung sind im „Meldebuch für den Zugleiter“ nachzuweisen.

Anschlussstellen der freien Strecke

Die Bedienung der Ausweichanschlussstelle Sansenhecken erfolgt als Sperrfahrt bis zur Ausweichanschlussstelle. Dort stellt der Triebfahrzeugführer den Fahrweg zur Fahrt in die Ausweichanschlussstelle ein. Wenn alle Fahrzeuge in der Ausweichanschlussstelle sind und der Triebfahrzeugführer die Weiche 101 und die Gs I wieder in Grundstellung gebracht hat, gibt er eine Ankunfts meldung und eine Fahrwegsicherungs meldung an den Zugleiter ab.

Die Fahrwegsicherungs meldung lautet:

- "Fahrweg für Fahrten im Streckengleis eingestellt und gesichert."

Diese Meldung darf nur gegeben werden, wenn Gleissperre und Weiche in Grundstellung verschlossen sind und sich der Streckenschlüssel im Gewahrsam des Meldenden befindet.

Für die Rückfahrt nach Bödighheim stellt der Triebfahrzeugführer beim Zugleiter eine Fahr anfrage. Nach der Erteilung der Fahrerlaubnis durch den Zugleiter, stellt der Triebfahr zeugführer den Fahrweg für die Rückfahrt ein, fährt auf das Streckengleis und verschließt Weiche und Gleissperre wieder in Grundstellung.

In Bödighheim gibt der Triebfahrzeugführer eine Ankunfts meldung und eine Meldung über den in Grundstellung gesicherten Fahrweg ab.

Alternativ kann die Bedienung der Ausweichanschlussstelle auch stattfinden, ohne dass sich die Sperrfahrt einschließt.

Der Zugleiter erteilt dann die Fahrerlaubnis zur Ausweichanschlussstelle und zurück.

Bis zur Ankunfts meldung in Bödighheim darf keine andere Zugfahrt zwischen Bödighheim und Buchen stattfinden.

Die Fahrt in die Ausweichanschlussstelle ohne Ankunfts meldung in der Ausweich an schlussstelle darf nur mit schriftlichem Befehl erfolgen.

Bedienung von Signalanlagen bei Sperrfahrten

Die Bestimmungen zur Sicherung von Bahnübergängen beim Befahren mit Sperrfahrten sind in den Bedienungsanweisungen für die Bahnübergänge und den Zusatzbestimmun gen zu dem Modul „482.622x Bahnübergangssicherungsanlagen; ohne ESTW - Anbin dung; zuggesteuert“ enthalten. Die Bahnübergangssicherungsanlagen sollen möglichst durch Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET) eingeschaltet und durch Befahren des Aus schaltkontaktes ausgeschaltet werden.

Einzelheiten sind in den aufliegenden Bedienungsanweisungen geregelt.

Grundsätzlich werden die erforderlichen Bedienungshandlungen über eine Beta bekannt gegeben.

Ist das nicht der Fall, gibt der Zugleiter den Sperrfahrten die erforderlichen Bedienungs handlungen mit Befehl 8 und / oder 14 bzw. 24 bekannt.

FV-NE § 27 Absatz 14

Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke

Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist nur im Rahmen einer schriftlichen Anweisung erlaubt.

FV-NE § 30 Absatz 3

Nebenfahrzeuge

Nebenfahrzeuge, mit der Zulassung als Schwerkleinwagen dürfen wie Züge behandelt werden.

Nebenfahrzeuge, die nicht als Schwerkleinwagen zugelassen sind, und Zweiwegefahrzeuge sind als Kleinwagen zu behandeln.

Die Zulassung ist über die Anschriftentafel des Fahrzeuges zu ersehen und ggf. beim Arbeitszugführer zu erfragen.

Kleinwagenfahrten sind als Sperrfahrten durchzuführen.

FV-NE § 30 Absatz 5

Fahrten während der Arbeitsruhe

Während der Dienstruhe des Zugleiters dürfen Nebenfahrzeuge im Rahmen einer schriftlichen Weisung auf der Strecke Seckach - Miltenberg verkehren.

FV-NE § 30 Absatz 6

Einsetzen von Nebenfahrzeugen

Nebenfahrzeuge dürfen nur im gesperrten Gleis eingesetzt werden.

Wenn Nebenfahrzeuge ein- oder ausgesetzt werden, kann es zu einer Fehlbelegung der Achszählkreise des Streckensicherungssystems kommen.

Vor Zulassung einer Zugfahrt nach Aufhebung der Gleissperrung sind die betroffenen Achszählkreise auf Freisein zu überprüfen und ggf. in den Zustand „nicht befahren“ zu bringen.

Siehe auch „Bedienungsanleitung Technische Unterstützung Zugleitbetrieb“

FV-NE § 30 Absatz 7

Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen

Nebenfahrzeuge dürfen Zügen nicht nachfahren, weil zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen, sowie ein Streckensicherungssystem vorhanden sind.

(es folgt Seite 301)

- Zugfahrdienst -

Zugpersonal

FV-NE § 31 Absatz 1

Die Triebfahrzeugführer aller Züge auf der Strecke müssen ein funktionsfähiges Mobilfunkgerät mitführen.

Bei Ausfall des Zugfunks darf die Kommunikationsverbindung zu den Zugleitern über das öffentliche Mobilfunknetz hergestellt werden. Der „Einbuchungs- und Weitervermittlungsservice (EuW)“ der Deutschen Bahn kann als Rückfallebene genutzt werden.

Streckenkenntnis

FV-NE § 31 Absatz 2

Triebfahrzeugführer, die die Strecke Seckach - Miltenberg befahren, müssen Streckenkenntnis besitzen.

Streckenkenntnis ist die durch eigenes Anschauen der Strecke und Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über die Besonderheiten der Strecke. Sie beinhaltet auch die Kenntnis der Fahrwege in den Bahnhöfen.

Für den Nachweis ist der die Fahrten durchführende Unternehmer verantwortlich.

Auf der Strecke Seckach - Miltenberg ist das Fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, verboten.

Hilfszüge auf dem Weg zum und vom Einsatzort dürfen die Strecke auch ohne streckenkundiges Personal befahren, wenn kein streckenkundiger Betriebsbediensteter gestellt werden kann.

Die Fahrerlaubnis muss dann bis zum Einsatzort, bzw. bis zur letzten Betriebsstelle vor dem Einsatzort gegeben werden können, ohne dass weitere Zuglaufmeldungen erforderlich werden.

Der Zugleiter weist den Zugführer mit schriftlichen Befehlen an, die technisch nicht gesicherten Bahnübergänge mit höchstens 20 km/h zu befahren und Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.

Fahrer von Nebenfahrzeugen dürfen ohne Streckenkenntnis eingesetzt werden, wenn keine Züge mehr verkehren und der betreffende Streckenabschnitt gesperrt ist.

Aufgaben des Zugführers

Zugführer ist in der Regel der Triebfahrzeugführer, es sei denn, in einer Fahrplananordnung wird etwas Abweichendes festgelegt.

Meldung des Zugführers

Der Zugführer gibt für beginnende Züge innerhalb der Zugleitstrecke eine Fertigmeldung mit dem Wortlaut:

- „Zug (Nummer) in (Betriebsstelle) Gleis (Nummer) ist abfahrbereit“
an den Zugsleiter ab.

Mitfahren auf dem Triebfahrzeug

Personen dürfen mit schriftlicher Genehmigung des ÖBL auf dem Triebfahrzeug mitfahren, auch wenn sie nicht zu dem genannten Personenkreis gehören.

Länge der Züge

Fahrzeigtüren, die sich nicht auf Höhe des Bahnsteiges befinden, sind in der Regel rechtzeitig zu verschließen oder mit Zugpersonal zu besetzen.

Ist dies nicht möglich, sind die Reisenden mit Durchsagen vor der Benutzung der betreffenden Türen zu warnen.

- „Bitte Vorsicht beim Aussteigen. Der Zug steht nicht mit allen Türen am Bahnsteig“

FV-NE § 32 Absatz 1

Zulässige Länge des Wagenzuges

Betriebs- stelle	Gleis	Personenzüge				Güterzüge	
		Wagenzug mit arbeitender Lokomotive		Triebwagen / Triebköpfe		Wagenzug mit arbeitender Lokomotive	
		Richtung Seckach	Richtung Miltenberg	Richtung Seckach	Richtung Miltenberg	Richtung Seckach	Richtung Miltenberg
Bödighheim	1	75 m	75 m	100 m	100 m	343 m	343 m
	2	75 m	75 m	100 m	100 m	388 m	388 m
Buchen	1	75 m	75 m	100 m	100 m	282 m	288 m
	2	75 m	75 m	100 m	100 m	262 m	262 m
Walldürn	1	60 m		60 m		60 m	
	2	75 m	75 m	100 m	100 m	149 m	258 m
	3	75 m	75 m	100 m	100 m	193 m	193 m
Amorbach	2	75 m	75 m	100 m	100 m	260 m	120 m
	3	75 m	75 m	100 m	100 m	278 m	120 m

FV-NE § 32 Absatz 2

Allgemeine Zugbildungsvorschriften

Bei einer Änderung der Zugzusammenstellung meldet das Zugpersonal an den Zugleiter Walldürn, dass:

- im Bahnhof (Name) ein Zugteil abgekuppelt wurde und das Gleis nach der Abfahrt weiterhin besetzt ist
- im Bahnhof (Name) ein Zugteil aufgenommen wurde und das Gleis nach der Abfahrt frei ist

Im Anschluss an die Zugbildung ist eine Fertigmeldung mit dem Wortlaut:

- „Zug (Nummer) in (Betriebsstelle) Gleis (Nummer) ist abfahrbereit.“
an den zuständigen Zugleiter oder Fahrdienstleiter abzugeben.

FV-NE § 32 Absatz 7

Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

Zugfahrten mit Lü-Sendungen dürfen grundsätzlich über die durchgehenden Hauptgleise geleitet werden.

Sollen Zugfahrten mit Lü-Sendungen „Berta“ und „Cäsar“ zugelassen werden, müssen die Nachbargleise jeweils von den H-Tafeln bis zu den Grenzzeichen der dahinter liegenden Einmündungsweichen frei sein.

Das Freisein des betreffenden Abschnittes hat sich der Zugleiter vom Zugführer des im Nachbargleis stehenden Zuges bestätigen zu lassen.

Andere Zugfahrten dürfen nur zugelassen werden, wenn sich zwischen den H-Tafeln und den dahinter liegenden Einmündungsweichen des Nachbargleises keine Fahrzeuge mit Lü-Sendungen „Berta“ und „Cäsar“ befinden.

Besetzung des vordersten Fahrzeuges

Aufgrund der Streckentopographie ist das Schieben von Zügen nur unter Verwendung eines Luftbremskopfes gestattet.

Der Betriebsbedienstete muss mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.

Auf die Verwendung des Luftbremskopfes und des Signalhorns kann verzichtet werden, wenn nur max. zwei Wagen nachgeschoben werden und der Triebfahrzeugführer die Strecke ohne Einschränkungen durch diese Fahrzeuge einsehen kann.

Zusätzlich ist für das Schieben von Zügen im Regelfall die Verständigung zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Betriebsbediensteten auf dem vorderen Fahrzeug über Zugfunk, VZF 95, sicherzustellen.

Nachgeschobene Züge

Nachgeschoben werden darf nur von Bahnhof zu Bahnhof. Die Rückkehr eines Schiebetriebfahrzeuges von der freien Strecke ist verboten.

Nachschiebende Triebfahrzeuge sind mit dem Zug zu kuppeln.

Nachfahren

Nebenfahrzeuge dürfen anderen Nebenfahrzeugen nur mit schriftlichem Befehl und auf Sicht nachfahren.

Wagenliste

Für die planmäßig verkehrenden Personenzüge wird der Dauerbremszettel verwendet. Für alle anderen Züge ist eine Wagenliste zu führen.

Führen des Fahrtberichtes

Im planmäßigen Personenverkehr wird im Regelfall auf das Führen des Fahrtberichts verzichtet.

Zuglaufmeldungen werden über Zugfunk, VZF95, abgegeben und über Sprachspeicher dokumentiert.

Auf den Führerständen der Fahrzeuge sind Fahrerlaubnisschilder mitzuführen. Sofort nach Erhalt einer Fahrerlaubnis ist das Fahrerlaubnisschild mit der Aufschrift der Betriebsstelle, bis zu der die Fahrerlaubnis erteilt wurde, im Führerraum gut sichtbar anzubringen.

Bei außerplanmäßigen Fahrten und bei Fahrten mit Güterzügen ist der Fahrtbericht nach Anlage zu führen.

Fällt bei einer Zugfahrt die elektronische Fahrplananzeige aus und ist kein Buchfahrplan auf dem Triebfahrzeug ausgelegt, ist vom betreffenden Zug so lange ein Fahrtbericht zu führen, bis die Störung behoben ist.

Der Fahrtbericht ist bei allen Zugfahrten zu führen, wenn der Zugfunk gestört ist.

Der Zugleiter ordnet das Führen des Fahrtberichts bei allen in die Zugleitstrecke einfahrenden Zügen an.

Die geführten Fahrtberichte werden beim Zugleiter abgelegt.

FV-NE § 41 Absatz 1

Bremstafeln

Es gilt die Bremstafel für 400 m nach Anlage 22 der FV-NE.

Für den Streckenabschnitt von km 18,8 (Standort Üs_{19,1} bis km 19,1 (Bü 19,1) gilt eine Sonderbremstafel.

Prüfung VZG; Vmax 60 km/h bei vorh. Mbr

Die erforderlichen Mindestbremsleistung sind im Fahrplan angegeben.

Die für einen Zug erforderlichen Bremsleistung (Mindestbremsleistung) sind im Fahrplan angegeben

Wenn erforderliche Mindestbremsleistung nicht erreicht werden, informiert der Triebfahrzeugführer den Zugleiter und seine Dispositionsstelle.

Sind die im Zug vorhandenen Bremsleistung nicht mindestens so hoch wie

- die Mindestbremsleistung, muss der Triebfahrzeugführer
 - den Zugleiter verständigen
 - die Betriebszentrale verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Bremsleistung und die Bremsleistung des Zuges bekannt geben,
- nach Möglichkeit anhand der Fahrplanangaben feststellen, für welche Streckenabschnitte Bremsleistung fehlen. Er muss der Betriebszentrale die betroffenen Streckenabschnitte und den letzten Haltbahnhof vor dem jeweils betroffenen Streckenabschnitt mitteilen.
Die Betriebszentrale gibt mit Fahrplan-Mitteilung Weisung für die Streckenabschnitte, auf denen Bremsleistung fehlen.

FV-NE § 42 Absatz 3

Zusammensetzung des Zuges

Die Angaben sind der Wagenliste und dem Bremszettel zu entnehmen.

Abfahrbereitschaft des Zuges

Die Abfahrbereitschaftsmeldung erfolgt mit der Fertigmeldung durch den Triebfahrzeugführer.

In den Bahnhöfen

- Seckach und
- Miltenberg

wird die Fertigmeldung für alle beginnenden Züge vorgeschrieben.

Die Fertigmeldung lautet:

- „Zug (Nummer) in (Betriebsstelle) Gleis (Nummer) ist abfahrbereit.“

Die Fertigmeldung gilt auch für die beginnenden Züge innerhalb der Zugleitstrecke.

Bedingungen für die Abfahrt

Bei Ausfahrten achtet der Triebfahrzeugführer beim Abfahren am Bahnsteig auf Personen, die Reisendenübergänge überqueren wollen und warnt diese ggf. durch Signal Zp 1.

Vor dem Abfahren sichert der Triebfahrzeugführer die Bahn- bzw. Reisendenübergänge durch Bedienung der Einschalttaste „ET“ bzw. des Infrarot - Einschalter „IRE“.

Der Tf darf die Einschalttaste ET/IRE1 schon vor der Erteilung der Fahrerlaubnis durch den Zugleiter bedienen, und damit den Vorgang bis zur Abfahrt des Zuges beschleunigen

Bahnhof / Haltepunkt	Resi in km	BÜ in km	in Fahrt- richtung Miltenberg	in Fahrt- richtung Seckach	Bedienung
Bödighheim	4,358	4,480	x		ET/IRE am Bahnsteig
Buchen	11,838	11,900	x		
		11,997	x		
Walldürn	19,454		x		auf Personen achten; ggf. Zp1
	19,290			x	auf Personen achten; ggf. Zp1
		19,136		x	
		18,735		x	
Amorbach		45,112	x		
	45,314				auf Personen achten; ggf. Zp1
Weilbach		42,312		x	vor Halt am Bstg. BÜ-Isolierschiene frei fahren
Breitendiel		39,489	x		ET/IRE am Bahnsteig

Bei

- Zugkreuzungen
- PZB-Störung am Triebfahrzeug oder an der Streckeneinrichtung
- Störung an der TUZ

darf die Einschalttaste „ET“ bzw. „IRE“ zur Sicherung eines Bahnüberganges bzw. Reisen- denübergangs durch den Triebfahrzeugführer erst bedient werden, wenn die Zustimmung zur Abfahrt durch den Zugleiter erteilt wurde (Fahrerlaubnis).

Auf den Betriebsstellen Seckach und Miltenberg darf der Triebfahrzeugführer erst abfahren, wenn zusätzlich zu der Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt die Fahr- erlaubnis durch den Zugleiter erteilt wurde.

FV-NE § 44 Absatz 1

Einhaltung der Fahrzeit

Auf den Zuglaufstellen sind planmäßige Halte vorgesehen.

Auf den unbesetzten Haltepunkten Buchen Ost, Hainstadt, Schneeberg und Weilbach sind die Halte als Bedarfshalt vorgesehen, solange diese Stellen nicht zu Zuglaufmeldestellen erklärt werden.

Im Haltepunkt Breitendiel müssen alle Züge in Richtung Miltenberg halten, und den Bahn- übergang in km 39,4 durch Bedienen der Einschalttasten „ET“ bzw. „IRE“ sichern.

FV-NE § 44 Absatz 5

Vorbeifahrt an Halt zeigenden oder gestörten Signalen

Die Vorbeifahrt an den Weichendeckungssignalen, dass Hp 0 zeigt bzw. dessen Kennlicht dunkel ist, geschieht im Regelfall durch mündlichen Auftrag des Zugleiters.

Ein schriftlicher Befehl für die Vorbeifahrt ist erforderlich, wenn der Zugführer beauftragt werden muss, die Lage der zu befahrenden Weichen zu prüfen und die Weichen ggf. durch Handverschluss zu sichern.

FV-NE § 44 Absatz 7

Überfahren von Haltsignalen

Erhält ein Zug an einer

- Trapeztafel,
- H-Tafel oder
- besonders gekennzeichneten Stelle (Schild PZB)

eine Zwangsbremmung, darf nur mit Zustimmung des Zugleiters weitergefahren werden. Der Zugleiter lässt sich die Standorte der beteiligten Züge vom Triebfahrzeugführer über- mitteln und weist diese Meldungen im Meldebuch nach, bevor er seine Zustimmung zur Weiterfahrt mit einem schriftlichen Befehl erteilt.

Liegenbleiben eines Zuges

Bleibt ein Zug liegen, ist der Zugleiter sofort zu verständigen. Dabei sind ihm die Ursache, soweit bekannt, und die voraussichtliche Dauer der Störung mitzuteilen.

Bleibt ein Zug innerhalb einer Betriebsstelle liegen, ist dem Zugleiter mitzuteilen, ob die Nachbargleise befahrbar sind.

Anfordern von Hilfe

Wenn fremde Hilfe erforderlich wird, fordert sie das Zugpersonal beim Zugleiter an. Der Zugleiter leitet weitere Maßnahmen ein.

Verletzte Personen

Anstelle der Buvo-NE werden die Regeln der DB AG Richtlinie 423 „Notfallmanagement“ angewendet.

Hilfe von Dritten darf nur vom Zugleiter über die Notfallleitstelle aufgerufen werden.

Weiterfahrt des Zuges oder eines Zugteils

Die Weiterfahrt eines Zuges oder Zugteils darf mit Zustimmung des Zugleiters erfolgen.

Stehen lassen eines Zugteils

Kann ein Zug auf der freien Strecke nicht weiterfahren oder bleibt ein Zugteil auf der freien Strecke stehen, informiert der Zugführer umgehend den Zugleiter.

Der Zugleiter sperrt den betreffenden Streckenabschnitt von Bahnhof zu Bahnhof und veranlasst die Räumung des Gleises.

Für den weiterfahrenden oder zurücksetzenden Zugteil darf weder auf der nächsten noch auf der zurück gelegenen Zuglaufmeldestelle eine Ankunfts meldung abgegeben werden.

Soll der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden, darf der Zugleiter nur zustimmen, wenn für den betroffenen Zug

- eine Wagenliste beim Zugführer oder beim Zugleiter vorliegt
- der Zugführer die Nummern aller Fahrzeuge in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen hat

Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten stellt der Zugleiter durch Vergleichen der Meldungen der Zugführer mit einer der o. g. Listen fest, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden.

Kann der Zugleiter diese Feststellung nicht treffen, ist der erste Zug, der das Gleis nach der Sperrung befahren soll, anzuweisen, den betroffenen Streckenabschnitt auf Sicht zu befahren.

Der Zugleiter darf die Sperrung des Streckengleises aufheben, wenn er die Meldungen über die Beendigung aller Sperrfahrten im Meldebuch für den Zugleiter eingetragen hat.

FV-NE § 48 Absatz 4

Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge

Die Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal gemäß § 48 (2) ist erforderlich, wenn der Zug zwischen dem Signal Bü 2 oder Bü 3 und dem Bahnübergang gehalten hat oder langsamer als 20 km/h gefahren ist.

FV-NE § 48 Absatz 7

Schienenbrüche

Beim Auffinden eines Schienenbruchs gilt das Gleis als unbefahrbar.

Über den Zugleiter das Gleis sofort zu sperren.

Der Zugleiter ruf die Bereitschaft der Fahrbahn zur Überprüfung des Schienenbruchs und festlegen der weiteren Maßnahmen über die Dispo Miltenberg.

(es folgt Seite 401)

-Rangierdienst-

FV-NE § 51 Absatz 13

Örtliche Besonderheiten beim Rangieren

Soweit nicht im Einzelnen genannt, gelten die nachstehenden Bestimmungen zum Rangieren auf allen Betriebsstellen der Zugleitstrecke.

Die Bahnhöfe sind mit Rückfallweichen ausgestattet. Rangierfahrten müssen die Weichen vollständig räumen, bevor sie die Fahrtrichtung wechseln.

Rückfallweichen dürfen durch Zweiwegefahrzeuge und Messfahrten nicht aufgefahren werden.

- Die örtliche Bedienung der Rückfallweichen ist grundsätzlich in einer Betra oder im Fahrplan zu regeln.
- Wenn keine Regelung im Fahrplan enthalten ist, sind die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl anzuweisen, vor der Weiche zu halten, die Weiche in die richtige Lage zu bringen. ggf. zu sichern und nach dem Befahren die Grundstellung wiederherzustellen.
- Bei Rangierfahrten mit Zweiwegefahrzeugen hat der Triebfahrzeugführer bzw. der Rangierbegleiter die Weichen nach Zustimmung durch den Zugleiter umzustellen.

Rangieren ist auf allen Bahnhöfen der Zugleitstrecke, nach der Zustimmung durch den Zugleiter, grundsätzlich erlaubt.

Die Zustimmung des Zugleiters holt der Triebfahrzeugführer mit einer Rangieranfrage ein:

- „Darf Zug (*Zugnummer*) / Rangierabteilung in (*Name der Zuglaufstelle*) rangieren?“.

Der Zugleiter erteilt seine Zustimmung mit einer Rangiererlaubnis:

- „Ab (*Uhrzeit*) rangieren in (*Name der Zuglaufstelle*) erlaubt“.
- Die Rangiererlaubnis ist mit „Re“ abzukürzen

Das Rangieren ist beendet, wenn der Triebfahrzeugführer eine Abstellmeldung abgegeben hat:

- „Um (*Uhrzeit*) Zug (*Zugnummer*) / Rangierabteilung in (*Name der Zuglaufstelle*) in Gleis (*Gleisnummer*) abgestellt. Rangieren beendet“.
- Die Abstellmeldung ist mit „Am“ abzukürzen

Die Abstellmeldung darf erst gegeben werden, wenn

- die Rangierfahrt grenzzeichenfrei abgestellt und gesichert ist,
- das zu räumende Gleis frei von Fahrzeugen ist,
- die Weichen und Gleissperren in Grundstellung verschlossen sind und
- der Zugführerschlüssel in der Schlüsselsperre verschlossen ist.

Werden Fahrzeuge in einem Hauptgleis abgestellt, stellt der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter, nach dem Abstellen der Fahrzeuge, ggf. den Fahrweg durch das andere Gleis, indem er die Weichen in die erforderliche Stellung bringt und mit Handverschluss sichert.

Zusätzlich zur Abstellmeldung ist dann eine Fahrwegsicherungsmeldung an den Zugleiter abzugeben:

- „Fahrweg in (Name der Zuglaufstelle) von und nach Gleis (Gleisnummer) gesichert.“

Fahrzeuge dürfen, außer im Rahmen einer schriftlichen Anordnung, nur zwischen den H-Tafeln abgestellt werden.

Beim Rangieren ist immer die Befehlstaste zu bedienen.

Vor dem Erteilen der Rangiererlaubnis trägt der Zugleiter eine rote Besetztlinie für beide Gleise und den weiterführenden Streckenabschnitt bis zur nächsten Zuglaufstelle im „Meldebuchs für den Zugleiter“ ein.

Die Riegelhandschlösser der Weichen dürfen nur mit Zustimmung des Zugleiters im Rahmen einer Rangiervereinbarung geöffnet werden. Nach dem Öffnen sind die Flankenschutzeinrichtungen wieder in Grundstellung zu verschließen. Die Grundstellung wird an den Zugleiter gemeldet. Die Meldung wird im Fernsprechbuch nachgewiesen, außer wenn die Flankenschutzeinrichtungen zum Rangieren umgestellt werden müssen.

1.1 Bahnhof Bödighheim

In Richtung Buchen steht keine Rangierhalttafel. Das Rangieren in Richtung Buchen ist nur mit schriftlichem Befehl über die Einfahrweiche 8 hinaus erlaubt.

Der Reisendenübergang in km 4,358, sowie der Bahnübergang in km 4,480 sind dabei durch den Triebfahrzeugführer oder den Rangierbegleiter zu sichern.

1.2 Awanst Sansenhecken

Die Bedienung der Ausweichanschlussstelle Sansenhecken erfolgt als Sperrfahrt bis zur Ausweichanschlussstelle. Dort stellt der Triebfahrzeugführer den Fahrweg zur Fahrt in die Ausweichanschlussstelle ein. Wenn alle Fahrzeuge in der Ausweichanschlussstelle sind und der Triebfahrzeugführer die Weiche 101 und die Gs I wieder in Grundstellung gebracht hat, gibt er eine Ankunfts meldung und eine Fahrwegsicherungsmeldung an den Zugleiter ab.

Die Fahrwegsicherungsmeldung lautet:

- “Fahrweg für Fahrten im Streckengleis eingestellt und gesichert.“

Diese Meldung darf nur gegeben werden, wenn Gleissperre und Weiche in Grundstellung verschlossen sind und sich der Streckenschlüssel im Gewahrsam des Meldenden befindet.

Für die Rückfahrt nach Bödighheim stellt der Triebfahrzeugführer beim Zugleiter eine Fahr-anfrage. Nach der Erteilung der Fahrerlaubnis durch den Zugleiter, stellt der Triebfahr-zeugführer den Fahrweg für die Rückfahrt ein, fährt auf das Streckengleis und verschließt Weiche und Gleissperre wieder in Grundstellung.

In Bödighheim gibt der Triebfahrzeugführer eine Ankunfts-meldung und eine Meldung über den in Grundstellung gesicherten Fahrweg ab.

Alternativ kann sich die Bedienung der Ausweichanschlussstelle auch stattfinden, ohne dass sich die Sperrfahrt einschließt.

Der Zugleiter erteilt dann die Fahrerlaubnis zur Ausweichanschlussstelle und zurück.

Bis zur Ankunfts-meldung in Bödighheim darf keine andere Zugfahrt zwischen Bödighheim und Buchen stattfinden.

Die Fahrt in die Ausweichanschlussstelle ohne Ankunfts-meldung in der Ausweichan-schlussstelle darf nur mit schriftlichem Befehl erfolgen.

1.3 Bahnhof Buchen

In Richtung Walldürn steht keine Rangierhalttafel. Das Rangieren in Richtung Walldürn ist nur mit schriftlichem Befehl über die Einfahrweiche 14 hinaus erlaubt.

Die technische Sicherung des Reisendenübergangs in km 11,838 und der Bahnübergänge in km 11,900 und km 11,997 sind dabei durch den Triebfahrzeugführer oder den Rangier-begleiter zu sichern.

1.4 Bahnhof Walldürn

Beim Rangieren im Bahnhof Walldürn ist bei jedem Wechsel der Fahrtrichtung gem. § 52 (6) eine Zustimmung durch den Zugleiter erforderlich.

Das Fahrzeug ist grundsätzlich von der Spitze aus zu steuern.

Beim Rangieren in Richtung Buchen sind die Bahnübergänge in

- km 19,136 und
- km 18,735

durch Triebfahrzeugführer oder den Rangierbegleiter zu sichern.

Die Reisendenübergänge in

- km 19,290 und
- km 19,454

sind beim Rangieren mit besonderer Vorsicht zu befahren.

Beim Rangieren in die Gleise 7 und 8 wird die Weiche 32 durch den Triebfahrzeugführer oder den Rangierbegleiter umgestellt. Der Schlüssel für die Weiche 32 befindet sich beim Zugleiter am Schlüsselbrett.

Nachdem das Rangieren beendet ist, ist die Weiche 32 wieder in Rechtslage zu legen und zu verschließen. Der Schlüssel ist anschließend beim Zugleiter am Schlüsselbrett aufzu-bewahren.

Die Meldung, dass die Weiche 32 in Rechtslage liegt und verschlossen ist, ist im Melde-buch für den Zugleiter nachzuweisen.

Bei allen Rangierbewegungen in Richtung Buchen fährt der Triebfahrzeugführer bis hinter die Weiche 4 zum Standort des Lf6/Lf7 in km 18,965.

Beim jedem Wechsel der Fahrtrichtung ist gem. § 52 (6) eine Zustimmung durch den Zugleiter erforderlich.

Triebwagen sind beim Rangieren grundsätzlich von der Spitze aus zu steuern. Ausnahmen sind nur bei einem technischen Defekt erlaubt. In diesen Fällen ist die Spitze des Fahrzeugs mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der eine Sprechverbindung zum Triebfahrzeugführer haben muss.

1.5 Bahnhof Amorbach

Die Reisendenübergänge in km 45,314 und km 45,456 sowie der Bahnübergang in km 45,112 sind durch den Triebfahrzeugführer oder den Rangierbegleiter zu sichern.

FV-NE § 53 Absatz 2

Gefahrstellen beim Rangieren

Bahnhof	Gefahrenstelle	Lage [km]	Bemerkungen
Bödighheim	höhengleicher Bahnsteigzugang	4,358	/
	Bahnübergang	4,480	Bedienung Infrarot
Buchen	höhengleicher Bahnsteigzugang	11,838	/
	Bahnübergang	11,900 11,997	Bedienung Infrarot
Walldürn	Bahnübergang	18,735	/
		19,136	Rangierschalter
	höhengleicher Bahnsteigzugang	19,290	/
	höhengleicher Fußgängerübergang	19,454	
Amorbach	Bahnübergang	45,112	Bedienung Infrarot
	höhengleicher Bahnsteigzugang	45,314	/
	höhengleicher Fußgängerübergang	45,456	/

FV-NE § 53 Absatz 5

Rangieren im Gefälle

In den Bahnhöfen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach darf nur rangiert werden, wenn folgenden Maßnahmen erfüllt sind:

- vor Beginn des Rangierens ist festzustellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind
- die Fahrzeuge müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sein

Verschieben ohne Rangierpersonal

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist grundsätzlich auf allen Betriebsstellen verboten.

Weichen stellen durch Rangierpersonal

Die Weichen auf den Betriebsstellen Bödighheim, Buchen, Walldürn und Amorbach sowie auf der Ausweichanschlussstelle Sansenhecken sind ortsgestellt.

Grundsätzlich sind alle Weichen in der Grundstellung zu verschließen, wenn das Rangieren beendet wurde. Der Zugleiter kann das Verschließen von Weichen in anderer Lage anordnen.

Rückfallweichen sind beim Rangieren wie ortsgestellte Weichen zu bedienen.

Sie sind beim Rangieren vollständig zu räumen, bevor die Fahrtrichtung gewechselt wird.

Sichern von Bahnübergängen

Die technisch gesicherten Bahnübergänge sind bei einer Rangierfahrt durch den Triebfahrzeugführer oder den Rangierbegleiter zu sichern. Dazu wird der Bahnübergang vor dem Befahren in der Regel mit der Hilfseinschalttaste ein- und nach dem Befahren wieder ausgeschaltet.

Sichern anderer Übergänge

Bei Rangierfahrten ist grundsätzlich vor den Reisendenübergängen und den Fußgängerübergängen anzuhalten. Personen sind durch Signal Zp 1 zu warnen.

Ablauf- und Abstoßverbot

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

Luftbremskopf

Bei Rangierfahrten, bei denen sich der Triebfahrzeugführer nicht auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt befindet oder das Triebfahrzeug nicht steuert, ist das Bewegen der Fahrzeuge nur mit Luftbremskopf erlaubt, Luftbremsköpfe werden durch den Infrastrukturbetreiber nicht vorgehalten.

Festlegemittel

Für das Festlegen von Fahrzeugen sind grundsätzlich Hand- oder Feststellbremsen zu verwenden. Festlegemittel werden nicht vorgehalten.

Festlegepflicht

Müssen Fahrzeuge in Hauptgleisen abgestellt werden, sind sie festzulegen.

Rangieren über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche hinaus

Für das Rangieren über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche hinaus darf die Zustimmung des Zugleiters zum Rangieren mit dem Wortlaut des Befehls 14.1 mündlich übermittelt werden, wenn die Verständigung mit dem Triebfahrzeugführer über VZF 95 stattfindet und damit das Gespräch dokumentiert wird.

Der Zugleiter muss sich vor der Zustimmung zum Rangieren über die Ra 10 - Tafel hinaus vergewissern, dass von der benachbarten Zuglaufstelle keine Fahrerlaubnis für eine Gegenfahrt erteilt wurde.

Der benachbarte Fahrdienstleiter oder Zugleiter muss dem Rangieren zustimmen, wenn er Fahrten in Richtung der Zuglaufstelle ablassen kann, in der über die Ra 10 Tafel rangiert wird.

Vor dem Erteilen der Rangiererlaubnis trägt der Zugleiter eine rote Besetztlinie für beide Gleise und den weiterführenden Streckenabschnitt bis zur nächsten Zuglaufstelle im „Meldebuchs für den Zugleiter“ ein.

Gefährdende Rangierbewegungen

Während eine Zugfahrt zugelassen ist, ist das Rangieren grundsätzlich verboten. Eine Zugfahrt in den Bahnhof darf erst zugelassen werden, nachdem vom Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter gemeldet wurde,

- dass alle Fahrzeugbewegungen eingestellt sind und
- dass Flankenschutzeinrichtungen in Grundstellung sind.

Die Bestätigung ist im Meldebuch für den Zugleiter einzutragen.

Abstellverbot

Bei Dienstruhe dürfen zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche im Fahrweg Fahrzeuge nur mit einer schriftlichen Regelung abgestellt werden.

Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

Eine Zugfahrt darf nicht ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen.

Auffahren von Weichen

Eine aufgefahrene Weiche (außer Rückfallweichen), darf erst nach der Begutachtung durch einen Mitarbeiter der technischen Fachdienste LST und Fahrbahn wieder befahren werden.

Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis

Eingeleiste Zweiwegefahrzeuge dürfen Rückwärtsfahrten nur mit einer Geschwindigkeit bis zu höchstens 5 km/h und grundsätzlich nur mit Rückraumüberwachung durchführen. Zur Rückraumüberwachung muss ein Kamera-Monitor-System oder ein gleichwertiges System eingesetzt werden.

Bei Arbeiten ohne schriftliche Anweisung bestätigt die für die Arbeiten zuständige Fachkraft dem Zugleiter, dass die Forderungen des § 62 erfüllt und die Regelungen allen Beteiligten bekanntgegeben sind.

Der die Fahrten durchführende Unternehmer muss die von ihm eingesetzten Personen über die geltenden Festlegungen unterweisen.

Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis

Die Maßnahmen nach §61 (1) a) und b) können aufgrund der Streckentopographie und dem Befahren von Gefahrstellen nicht entfallen.

(es folgt Seite 501)

- Fahrdienst auf den Betriebsstellen -

Ergänzende Bestimmungen

Zu übergebende Unterlagen hinterlegen

Die zu übergebenden Unterlagen sind beim Zugleiter offen auf dem Tisch zu hinterlegen.

Uhrzeitvergleich

Der Zugleiter vergleicht täglich zu Beginn der Frühschicht die Uhrzeit mit der Zeitansage DB Systel (0385-750-107750).

Der Uhrzeitvergleich wird im Meldebuch für den Zugleiter vermerkt. Dabei wird angegeben, ob die Uhr die richtige Uhrzeit anzeigt, z.B. „Uhr zeigt richtig“ oder „Uhr geht 2 Minuten vor (nach); Uhr richtig gestellt/Störung gemeldet an den Dispo Miltenberg um Uhr“.

Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit vereisten Spurrillen

Wenn nach einer Arbeitsruhe vor dem ersten Zug keine Meldung erfolgt, dass die Spurrillen der Bahnübergänge schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, ist für alle Bahnübergänge nach Anhang 03 (Verzeichnis der Bahnübergänge) zwischen

- Seckach und Miltenberg

ein schriftlicher Befehl notwendig, wenn die Radsatzlast des Fahrzeuges an der Spitze nicht größer als 16 Tonnen ist.

Der Meldeweg wird jeweils im Auftrag „Winterdienst“ geregelt.

Auf dem Streckenabschnitt von Seckach bis Miltenberg ist bei starkem Schneefall oder starkem Frost nach Tauwetter bereits bei einer Unterbrechung der Arbeitszeit bzw. einer Zugpause von mehr 120 Minuten mit vereisten oder verschneiten Spurrillen zu rechnen.

Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr bestätigen

Der Zugleiter bestätigt den Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr, Betra usw. fernmündlich der auf der jeweiligen Anordnung angegebenen Stelle.

(es folgt Seite 1001)

Weisungen zu anderen Richtlinien

Örtliche Zusätze zur

Ril 301 - Signalbuch -

Ril 301.0201 Abschnitt 1 (6)

Bremsweg der Strecke

<i>Strecke 5223 / 4124</i>			
Seckach - Miltenberg		Bremsweg	Geschwindigkeit
von	nach	[m]	[km/h]
• Strecke 4124			
0,0	12,3	400	50
12,3	28,5	400	80
• Strecke 5223			
49,4	36,0	400	60

Örtliche Zusätze zur

Ril 456

- Bahnübergänge sichern -

Ril 456.0020 Regeln für Bahnübergangsposten

Ril 456.0020 Abschnitt 1 (5)

Bekanntgabe von Ausnahmen und Abweichungen in der Zusammenstellung der Örtlichen Richtlinien für BÜP

Es sind keine Ausnahmen und Abweichungen von der Ril 456.0020 festgelegt.

Ril 456.0020 Abschnitt 3 (1) 2

Festlegen des zuständigen und weiterer benachbarter Fahrdienstleiter / Zugleiter, Melden bei Arbeitsaufnahme

Zuständiger/benachbarter Fahrdienstleiter für den Bahnübergangsposten (BÜP) BÜ km

• Strecke 4124		
Bü km	zuständiger ZI	benachbarter ZI/Fdl
0,519	Walldürn ZI 2	Fdl Mosbach-Neckarelz
1,919	Walldürn ZI 2	Fdl Mosbach-Neckarelz
4,358	Walldürn ZI 2	-
4,480	Walldürn ZI 2	-
9,374	Walldürn ZI 2	-
9,922	Walldürn ZI 2	-
10,827	Walldürn ZI 2	-
11,840	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 1
11,900	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 1
11,997	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 1
18,735	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 2
19,136	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 2
21,439	Walldürn ZI 1	-
23,119	Walldürn ZI 1	-
25,909	Walldürn ZI 1	-

• Strecke 5223		
37,139	ZI Miltenberg	-
39,489	Walldürn ZI 1	ZI Miltenberg
42,312	Walldürn ZI 1	ZI Miltenberg
45,112	Walldürn ZI 1	ZI Miltenberg
47,104	Walldürn ZI 1	-

Ril 456.0020 Abschnitt 3 (1) 5**Uhrzeitvergleich durchführen und nachweisen**

Bei jedem Schichtwechsel ist die Uhrzeit mit dem örtlich zuständigen Zugleiter zu vergleichen. Der Uhrzeitvergleich ist in der „Übersicht der Mindestfahrzeiten“ zu vermerken.

Ril 456.0020 Abschnitt 3 (5)**Hinterlegen der Unterlagen bei unterbrochener Arbeitszeit**

Die Unterlagen sind bei unterbrochener Arbeitszeit beim örtlich zuständigen Fahrdienstleiter/Zugleiter zu hinterlegen.

Abweichungen hierzu werden bei Bedarf mit besonderem Auftrag bekanntgegeben.

Ril 456.0020 Abschnitt 5 (1)**Meldestelle für Mängel bzw. Fehlen von Richtlinien, Ausrüstungsgegenständen und Vordrucken**

Melden Sie Mängel bzw. das Fehlen von Ausrüstungsgegenständen an den Zugleiter Walldürn.

Können sie aufgrund fehlender Ausrüstungsgegenstände Ihre Arbeit nicht aufnehmen oder fortsetzen, melden Sie dies außerdem dem örtlich zuständigen Fahrdienstleiter/Zugleiter.

Ril 456.0020 Abschnitt 5 (1)**Aufbewahren der Unterlagen nach Abschluss**

Nachweis der Zug- und Rangierfahrten für BÜP und Vordrucke sind nach ihrem Abschluss bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres bei dem Zugleiter Walldürn aufzubewahren.

Ril 456.0020 Abschnitt 8 (2)**Festlegen der Fernsprecheinrichtungen für die Benachrichtigung**

Die Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten ist im Regelfall über Zugfunk VZF 95, Betriebsart C zu geben:

Strecke		Kanal
4124	Seckach - Walldürn	Kanal H 29
4124 / 5223	Walldürn - Miltenberg	Kanal H 27

Bei Ausfall der Zugfunkverbindungen

- ist die Fernsprechstreckenverbindung
- ansonsten alle geeigneten Telekommunikationseinrichtungen

zu nutzen, um eine Verbindung zwischen den beteiligten Fahrdienst- bzw. Zugleitern herzustellen.

Bei Ausfall der Streckenfernsprechverbindung dürfen alle sich bietenden Telekommunikationseinrichtungen benutzt werden um eine Verständigung zu ermöglichen.

Fahrdienstleiter	Telekom	Fax
Miltenberg ZI 1	0152 - 37 55 81 27	069 - 26 09 14 590
Miltenberg Dispo	0151 - 62 46 56 14	
Walldürn ZI 1	01523 - 758 623 6	069-26091-3926
Walldürn ZI 2	01523 - 758 623 6	
Seckach	0151 - 27 40 25 42	

Ril 456.0020 Abschnitt 8 (4)**Benachrichtigungen wiederholen**

Aufträge und Meldungen sind von Ihnen zu wiederholen.

Ril 456.0020 Abschnitt 8 (5)**Nachweis von Aufträgen und Meldungen in Unterlagen**

Aufträge und Meldungen, welche die Durchführung der Züge betreffen, sind im „Nachweis der Zug- und Rangierfahrten für BÜP“ nachzuweisen

Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen

Bei Einsatz von Bahnübergangsposten an den genannten Bahnübergängen ist der Bahnübergang vor der Zulassung einer Zugfahrt zu sichern.

Der Zugleiter weist die Sicherungsmeldung vor dem Erteilen der Fahrerlaubnis im Meldebuch für den Zugleiter nach.

BÜ in km	Strecke 4124		Schließung des BÜ
	von	nach	
0,519	Seckach	Bödigheim	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
	Bödigheim	Seckach	Sofort nach Benachrichtigung
1,919	Seckach	Bödigheim	Sofort nach Benachrichtigung
	Bödigheim	Seckach	Sofort nach Benachrichtigung
4,358	Bödigheim	Buchen	Sofort nach Benachrichtigung
	Buchen	Bödigheim	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
4,480	Bödigheim	Buchen	Sofort nach Benachrichtigung
	Buchen	Bödigheim	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
9,374	Bödigheim	Buchen	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
	Buchen	Bödigheim	Sofort nach Benachrichtigung
9,922	Bödigheim	Buchen	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
	Buchen	Bödigheim	Sofort nach Benachrichtigung
10,827	Bödigheim	Buchen	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
	Buchen	Bödigheim	Sofort nach Benachrichtigung
11,840	Buchen	Walldürn	Sofort nach Benachrichtigung
	Walldürn	Buchen	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
11,900	Buchen	Walldürn	Sofort nach Benachrichtigung
	Walldürn	Buchen	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
11,997	Buchen	Walldürn	Sofort nach Benachrichtigung
	Walldürn	Buchen	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
18,735	Buchen	Walldürn	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
	Walldürn	Buchen	Sofort nach Benachrichtigung
19,136	Buchen	Walldürn	Sofort nach Benachrichtigung
	Walldürn	Buchen	Sofort nach Benachrichtigung
21,439	Walldürn	Amorbach	Sofort nach Benachrichtigung
	Amorbach	Walldürn	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
23,119	Walldürn	Amorbach	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"

BÜ in km	Strecke 4124		Schließung des BÜ
	von	nach	
	Amorbach	Walldürn	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
25,909	Walldürn	Amorbach	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
	Amorbach	Walldürn	Nach "Übersicht der Mindestfahrzeiten"
BÜ in km	Strecke 5223		Schließung des BÜ
	von	nach	
47,104	Walldürn	Amorbach	Nach „Übersicht der Mindestfahrzeiten“
	Amorbach	Walldürn	Sofort nach Benachrichtigung
45,112	Amorbach	Miltenberg	Sofort nach Benachrichtigung
	Miltenberg	Amorbach	Nach „Übersicht der Mindestfahrzeiten“
42,312	Amorbach	Miltenberg	Sofort nach Benachrichtigung
	Miltenberg	Amorbach	Nach „Übersicht der Mindestfahrzeiten“
39,489	Amorbach	Miltenberg	Nach „Übersicht der Mindestfahrzeiten“
	Miltenberg	Amorbach	Sofort nach Benachrichtigung

Ril 456.0020 Abschnitt 12 (2)

Zuständigkeit für die Haltstellung der maßgebenden Signale; Bahnübergang für Wegebenutzer freigeben bei Zügen, die vor dem Bahnübergang zum Halten gekommen sind;

Zuständig für die maßgebenden Signale:

• Strecke 4124		
Bü km	aus Richtung Seckach	aus Richtung Miltenberg
0,519	Fdl Mosbach-Neckarelz	Walldürn ZI 2
1,919	Fdl Mosbach-Neckarelz	Walldürn ZI 2
4,358	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
4,480	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
9,374	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
9,922	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
10,827	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
11,840	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
11,900	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
11,997	Walldürn ZI 2	Walldürn ZI 2
18,735	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 1
19,136	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 1
21,439	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 1
23,119	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 1
25,909	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 1
• Strecke 5223		
Bü km	aus Richtung Miltenberg	aus Richtung Seckach
37,139	ZI Miltenberg	ZI Miltenberg
39,489	ZI Miltenberg	Walldürn ZI 1
42,312	ZI Miltenberg	Walldürn ZI 1
45,112	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 1
47,104	Walldürn ZI 1	Walldürn ZI 1

Örtliche Zusätze zur

Ril 481

- Telekommunikationsanlagen im Bahnbetrieb bedienen –

Ril 481.0101 Abschnitt 6 (1)

Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen

Bei Dienstbeginn ist ein Probegespräch zwischen dem Zugleiter und dem Fdl Seckach führen.

Nachweis des Probegesprächs ist im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

Störungen sind an folgende Stelle zu melden:

<p style="text-align: center;">Dispo Miltenberg</p> <p>Tel.: 0151 - 62 46 56 14</p> <p>Fax: 069 - 260 914 590</p>
--

Ril 481.0204 Abschnitt 3 (1)

Grundsätze

Zugfunk VZF 95 ist auf der Zugleitstrecke Seckach – Miltenberg in der Ausrüstungsstufe 2 installiert, wobei die Strecke durchgehend funkversorgt ist. Der VZF 95 erlaubt den offenen Simplexbetrieb zwischen den angeschlossenen Betriebsstellen und den Triebfahrzeugen.

Der Zugfunk dient der Verständigung der Fahrdienstleiter/Zugleiter mit dem Triebfahrzeugpersonal.

Er dient auch der Verständigung der

- Fahrdienstleiter/Zugleiter
- Ggf. örtlicher Mitarbeiter
- Schrankenwärter/Bahnübergangsposten
- Mitarbeiter der technischen Fachlinien

untereinander.

Auf den besetzten Betriebsstellen sind die Module:

- 481.0204 und
- 481.9207

vorzuhalten

Da die Zugleitstrecke betrieblich in zwei Zuständigkeitsbereiche unterteilt ist, erfolgt die funktechnische Unterteilung der Strecke in drei Kommunikationsblöcke.

Strecke		Kommunikationsblock		Bedienende Stelle	Bemerkungen
von	nach	von km	bis km		
Miltenberg	Walldürn	37,257	18,5	Zugleiter 1, Fdl Miltenberg	Kanal H27 mit Einsprechmöglichkeit in Kb 2 Richtung Seckach
Walldürn	Seckach	18,5	0,0	Zugleiter 2 Fdl Seckach	Kanal H29 mit Einsprechmöglichkeit in Kb 1 Richtung Miltenberg

Es gelten die entsprechenden Module der Richtlinie 481, Telekommunikationsanlagen bedienen.

Ril 481.0204 Abschnitt 3 (2)

Ausleuchtungsgrad, ZF-Kanalnummer und ZF-Kanalumschaltpunkt

Die Angaben über den Ausleuchtungsgrad, die ZF-Kanalnummer und die ZF-Kanalumschaltpunkte werden als Anlage in den Örtlichen Richtlinien vorgehalten.

Ril 481.0204 Abschnitt 4 (3)

Sprachspeicher

Die Sprechstelle des VZF 95, BDG5-DB2, ist mit einem Sprachspeichersystem versehen. Die Sprachsignale werden auf eine mobile, steckbare Speicherkarte aufgezeichnet. Die Speicherkarte kann Informationen bis zu einer Gesamtdauer von 2 Stunden aufzeichnen.

Nach Überschreiten der maximalen Aufzeichnungskapazität werden die ältesten Informationen überschrieben.

Damit ist eine lückenlose Aufzeichnung von sicherheitsrelevanten Gesprächen gegeben.

Bei gefährlichen Ereignissen ist zur Sicherstellung der aufgezeichneten Daten, der Austausch der Speicherkarten durch die LST der Westrankenbahn zu veranlassen.

Ril 481.0204 Abschnitt 5 (3)

Mobile Anlagen des VZF 95

VZF 95 – taugliche Handfunkgeräte werden als mobile Sprechmöglichkeiten eingesetzt. Die technischen Stellen sind mit Funkgeräten ausgerüstet.

Betriebliche Nutzung

VZF 95 wird genutzt zur:

- Abgabe von Notdurchsagen
- Abgabe von Unfallmeldungen
- Abgabe von Meldungen über festgestellte Unregelmäßigkeiten
- Anfordern von Hilfe
- Übermittlung schriftlicher Befehle
- Abgabe und Übermittlung von Zuglaufmeldungen/Zugmeldungen
- Verständigung von Bahnübergangsposten
- Verständigen von Mitarbeitern technischer Fachlinien
- Verständigen beim Rangieren zwischen Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter und Weichenwärter

Alle Gespräche, mit sicherheitsrelevantem Inhalt, wie Zugmeldungen, Verständigen von Bahnübergangsposten, Verständigen von Arbeitsstellen, usw., sind grundsätzlich über VZF 95 zu führen.

Sprechdisziplin

Gespräche sind von dem Teilnehmer, der das Gespräch begonnen hat, mit dem Wort „Ende“ zu beenden.

Probegespräch

Probegespräche sind im Meldebuch, in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ mit dem Wortlaut „Probegespräch durchgeführt“ nachzuweisen.

Zl: „Hier Zugleiter Walldürn. Triebfahrzeugführer (*Zugnummer*) bitte melden.“

Tf: „Hier Triebfahrzeugführer (*Zugnummer*), (*Name*), (*Standort*).“

Zl: „Hier Zugleiter Walldürn. Triebfahrzeugführer (*Zugnummer*), wie ist die Verständigung?“

Tf: „Hier Triebfahrzeugführer (*Zugnummer*). Verständigung ist klar und deutlich.“

Zl: „Hier Zugleiter Walldürn. Ich wiederhole“

Tf: „Hier Triebfahrzeugführer (*Zugnummer*). Richtig“

Zl: „Hier Zugleiter Walldürn. Heute ist der (*Datum*), es ist (*Uhrzeit*). Keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Ende“

Das Gespräch muss vom Triebfahrzeugführer nicht wiederholt werden.

Maßnahmen bei Arbeiten und Störungen

- **Arbeiten**

Arbeiten die zu einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Zugfunks führen können, sind nur mit schriftlicher Genehmigung zugelassen.

Arbeiten zur Entstörung müssen im Arbeitsbuch mit den ggf. erforderlichen Maßnahmen eingetragen werden.

- **Zugmeldungen/Zuglaufmeldungen**

Bei gestörter oder ausgefallener Zugfunkverbindung ist die Kommunikation über die Streckenfernsprechverbindung oder das öffentliche Telefonnetz zugelassen.

Die benachbarten Zugmeldestellen können wie folgt erreicht werden:

Fahrdienstleiter	DB-Telematik	Telekom
Seckach	97 320 - 222	06261 - 6430 222
Miltenberg		0152 - 37 55 81 27

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen auf der Zugleitstrecke fahren, müssen ein funktionsfähiges Mobiltelefon mitführen.

Bei einer Störung des Zugfunks kann der „Einbuchungs- und Weitermittlungsservice (EuW)“ der Deutschen Bahn als Rückfallebene genutzt werden.

Erreichbar unter 069 / 668 199 529.

Wird der „Einbuchungs- und Weitermittlungsservice (EuW)“ nicht genutzt, muss sich die Triebfahrzeugführer bei einer Störung umgehend über Mobiltelefon beim Zugleiter melden und diesem ihre Rufnummer mitteilen.

- **Bahnübergangsposten**

Ist der Zugfunk gestört, sind die Bahnübergangsposten über Einzelruf vor Abgabe der Zugmeldung zu verständigen. Die Benachrichtigung ist dem benachbarten Fahrdienstleiter bei der Zugmeldung zu bestätigen und im Meldebuch für den Zugleiter einzutragen.

- **Verbindung zu den Zügen**

Bei Ausfall des Zugfunks, darf die Kommunikationsverbindung zu den Zügen über das öffentliche Mobilfunknetz hergestellt werden.

Die Triebfahrzeugführer aller Züge auf, die auf der Zugleitstrecke verkehren, müssen ein funktionsfähiges Mobiltelefon mit sich führen.

Der „Einbuchungs- und Weitermittlungsservice (EuW)“ der Deutschen Bahn kann als Rückfallebene genutzt werden.

- **Probegespräch**

Bei Dienstbeginn bzw. vor einer Fahrt in die Zugleitstrecke hinein ist ein Probegespräch zwischen dem Zugleiter und dem Zugführer zu führen.

Die Zuglaufmeldung über das Handy in den Bahnhöfen Seckach und Miltenberg darf als Probegespräch gewertet werden.

Kommt bei der Erteilung der Fahrerlaubnis keine Verständigung über das virtuelle private Netz zustande, ist der Betrieb auf dem betreffenden Zugfolgeabschnitt bis zur Beseitigung der Störung einzustellen.

Ril 481.0204 Abschnitt 8 (2)

Störungen an stationären Anlagen

Zur Beseitigung von Störungen ist unverzüglich der Dispo Miltenberg zu verständigen.

Ril 481.0204 Abschnitt 8 (2)

Maßnahmen bei gestörten bzw. nicht kompatiblen Fahrzeuggeräten

Fahrzeuge mit gestörten Funkeinrichtungen werden im laufenden Fahrplantage ausgetauscht.

Örtliche Zusätze zur

Ril 482.9001

Signalanlagen bedienen

- Allgemeines -

Ril 482.9001 Abschnitt 5 (6)

Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel

Bei dem Zugleiter werden vorgehalten

Art	Anzahl
Weiß-rot-weißes Absperrband	2
Rot abblendbare Laternen	2
Wärterhaltscheibe mit funktionsfähiger Laterne	1
rot-weiße Signalfahne	1
Signalhorn	1

Der Zugleiter prüft die Signalmittel an jedem Dienstag während der Frühschicht auf Vollständigkeit und Brauchbarkeit. Das Ergebnis der Prüfung wird im Fernsprechbuch vermerkt und Beanstandungen an I.N-RNI-WFB-S(B) in Aschaffenburg gemeldet.

Ril 482.9001 Abschnitt 7 (5)

Aufbewahrungsort der Handverschlüsse und Ersatzschlüssel

Bei dem Zugleiter werden

- zwei HV 73 vorgehalten.

Die Ersatzschlüssel befinden sich beim Zugleiter unter Siegelverschluss.

Die Rückfallweichen auf der gesamten Zugleitstrecke sind mit fest angebrachten Handverschlüssen ausgerüstet, die in offener Stellung verschlossen sind.

Die Schlüssel befinden sich an jeder Weiche in einem Schlüsselkasten. Der Schlüsselkasten ist mit einer Schließung DB 21 versehen.

Der Schlüssel DB 21 und der Ersatzschlüssel der Weichen sind beim Zugleiter am Schlüsselbrett unter Siegelverschluss.