

A1 – 1

AB FDV

Ausführungsbestimmungen
zu den
Fahrdienstvorschriften

AB zu R 300.1 Allgemeines	3
AB zu R 300.2 Signale	4
AB zu R 300.3 Anordnungen und Übermittlungen	5
AB zu R 300.4 Rangierbewegungen	7
AB zu R 300.5 Zugvorbereitung	8
AB zu R 300.9 Störungen	9
AB zu R 300.13 Lokführer	10
Übergangsbestimmungen	11

300.1 Allgemeines

1. Geltungsbereich

Gestützt auf Ziffer 2.1.4 und 5 zu den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) R 300.1 erlässt die SEHR & RS die nachfolgenden Ausführungsbestimmungen zu den FDV. Sie enthalten die abweichenden und zusätzlichen Bestimmungen zu den FDV.

Diese Vorschriften gelten für alle Infrastrukturbenutzer des Netzes der SEHR & RS – Strecke zwischen Etwilen und Singen (D).

Auf dem deutschen Teil des Netzes wird auf Grund des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Singen und bei Konstanz vom 24. Mai 1873, nach den schweizerischen Vorschriften gefahren. (0.742.140.313.65)

Die Grenze der Geltung zwischen den Deutschen und den Schweizer Vorschriften befindet sich beim Einfahrsignal G des Bahnhofs Singen.

Die Infrastruktur der SEHR & RS wird begrenzt durch km 31.800 in Etwilen und km 44.352 in Singen (D).

2. Begriffe

2.1. Token/Fahrberechtigung

Zur Nutzung eines bestimmten Abschnittes ist nur befugt, wer

- von der Betriebsleitung eine schriftliche Fahrerlaubnis hat und
- im physischen Besitz des Token/Notfallmobiltelefon ist.

Der jeweilige Übernahme- und Rückgabeort des Mobiltelefons wird im Einzelfall von der Betriebsleitung bezeichnet.

2.2. Bahnhof und Strecke

Das Netz von SEHR & RS gilt fahrdienstlich als Teil des Bahnhofs Etwilen (Verlängerung von Gleis 733). Es wird betrieblich nicht zwischen Bahnhof- und Streckengleisen unterschieden.

2.3. Betriebsleitung

Ist zuständig und verantwortlich für die sichere Trassenbelegung durch EVU, Instandhaltung- und Schienenvelobetrieb.

2.4. Schienenvelo

Nichtmotorisiertes, durch menschliche Kraft angetriebenes, vierräderiges Schienenfahrzeug mit Wendevorrichtung. (Draisine)

300.2 Signale

1. Signale für Rangierbewegungen

1.1. Haupt- und Vorsignale

Vorhandenen Zugsignale auf dem Netz der SEHR & RS sind als ausser Betrieb zu betrachten und können weder eine Zustimmung zur Fahrt noch Halt anzeigen.

1.2. Langsamfahrsignale

Langsamfahrstellen werden auf dem Netz der SEHR & RS mit Signalen nach R 300.2 Ziffer 2.3.4 bezeichnet.

300.3 Anordnungen und Übermittlung

1. Grundsatz

Anstelle einer Fahrordnung berechtigt die schriftliche Fahrerlaubnis der Betriebsleitung zusammen mit dem physischen Besitz des Token/Notfallmobiltelefons zum Befahren des festgelegten Netzabschnittes mit Eisenbahnfahrzeugen.

Diese schriftliche Fahrerlaubnis enthält mindestens folgende Angaben:

- Netzabschnitt von bis mit Kilometerangaben
- Datum oder Periode
- Geltender Betriebszustand
- Eingesetzte Fahrzeuge
- Im Betriebszustand **offen, ordentlicher Rangierverkehr**:
verantwortliches EVU und namentlich bezeichneter Rangierleiter mit erreichbarer Telefonnummer
- Im Betriebszustand **gesperrt, Instandhaltungsverkehr**:
verantwortliche Unternehmung und namentlich bezeichneter Rangierleiter mit erreichbarer Telefonnummer
- Im Betriebszustand **ausser Betrieb** sind keine Bewegungen mit Eisenbahnfahrzeugen zugelassen. Kommen Schienenvelos zum Einsatz, muss sich das Token/Notfallmobiltelefon im physischen Besitz des Einsatzleiters der Schienenvelos befinden.

Die Fahrerlaubnis der Betriebsleitung bezieht sich auf den festgelegten Netzabschnitt und auf die genannte Zeitperiode. Ausnahmen hiervon (z.B. nur bestimmte Anlagenteile oder nur bestimmte Tageszeiten) werden ausdrücklich erwähnt.

Grundsätzlich verkehrt immer nur eine Rangierfahrt auf dem Netz. Die Betriebsleitung kann Ausnahmen mit Folgefahrten bewilligen. Diese sind allen beteiligten EVU protokollpflichtig bekanntzugeben.

2. Streckentabelle

Km	Bahnübergänge		Bahn-Kilometer	Gefälle	Steigung		v-max Km/h	Funk- kanal
	Name Bahnübergang	100m vorher Achtungssignal		‰	‰			
			31.810			Etwilen	40	
32.730	Fussweg	☒		13	8			
			34.330			Hemishofen	40	
37.317	Ramsen Seite Hemishof.	☒		4	3			
			37.770			Ramsen	30	
37.936	Wiesholzstrasse	☒						
38.435	Butteln	☒		3	4			
39.413	Arlen	☒						
40.900	Hegaustrasse	☒						
			41.110			Rielasingen	30	
41.700	Buchenweg	☒						
42.465	Worblingerstrasse	☒						
43.040	Bohlingerstrasse	☒		2	5			
43.500	Kreisel G-Fischer-Str	☒						
43.930	Ostendstrasse	☒						
			45.100			Singen		
			45.100			Singen	30	
43.930	Ostendstrasse	☒						
43.500	Kreisel G-Fischer-Str	☒						
43.040	Bohlingerstrasse	☒		5	2			
42.465	Worblingerstrasse	☒						
41.700	Buchenweg	☒						
			41.110			Rielasingen	30	
40.900	Hegaustrasse	☒						
39.413	Arlen	☒		4	3			
38.435	Butteln	☒						
37.936	Wiesholzstrasse	☒						
			37.770			Ramsen	40	
37.317	Ramsen Seite Hemishof.	☒		3	4			
			34.330			Hemishofen	40	
32.730	Fussweg	☒		8	13			
			31.810			Etwilen		

☒ = ca 100 m vor dem Bahnübergang ist mindestens ein Achtungssignal gemäss R 300.2, Zi 2.2.3 zu geben.

300.4 Rangierbewegungen

1. Hindernisse auf dem Gleis

Auf dem gesamten Netz muss jederzeit mit Hindernissen auf dem Gleis und/oder im Lichtraumprofil gerechnet werden.

2. Weichen im Netz von SEHR & RS

Im Bereich der ehemaligen Bahnhöfe befinden sich verschiedene Weichen.

Die Steuerung und Lagerrückmeldung der elektrischen Weiche 1 in Hemishofen erfolgt am Tastenkasten neben der Weiche.

Alle anderen Weichen werden von Hand gestellt (Stellhebel oder Stellbock ohne Schloss).

Der Lokführer kontrolliert die Stellung der Weichen vor dem Befahren aufgrund der Stellung der Weichenlaterne und der Weichenzunge. Im Zweifelsfall ist vor der Weiche anzuhalten.

3. Geschwindigkeiten und Bahnübergänge

3.1. Geschwindigkeiten

Auf dem ganzen Netz gilt **Fahrt auf Sicht** mit folgenden Höchstgeschwindigkeiten:

40 km/h Lok an der Spitze zwischen Etwilen und Ramsen (CH-Streckenteil)

30 km/h Lok an der Spitze zwischen Ramsen und Singen (D-Streckenteil)

30 km/h Indirekt geführte Fahrt

20 km/h alle Bahnhofanlagen und örtlich bewachte Bahnübergänge

3.2. Bahnübergänge

Die Bahnübergänge sind in der Streckentabelle aufgeführt und strassenseitig mit Andreaskreuzen gekennzeichnet.

Die Bahnübergänge sind wenn immer möglich örtlich zu bewachen. Das Bewachungspersonal trägt Leuchtwesten und stoppt den Strassenverkehr mit roter Flagge bzw. nachts mit rotem Licht gemäss R 300.2, Zi 8.1.1.

Ohne örtliche Bewachung ist der Bahnübergang gemäss R 300.9, Zi 7.1.5 zu befahren.

300.5 Zugvorbereitung

1. Einreihen der Anhängelast

Auf dem Netz gilt grundsätzlich:

- Maximale Radsatzlast: 20 t
- Maximale Meterlast: 7.2 t/m

Ausnahme Hemishofer Brücke:

- Maximale Radsatzlast: 20 t
- Maximale Meterlast: 5.0 t/m

Es dürfen verkehren:

- In einfacher Traktion:

Bm 4/4
Bm 6/6
Em 3/3
Am 841
Am 84
A3/5
Eb 3/5
Eb 3/4
CKG D 100 BB Müller Gleisbau (Datenblatt 14.05.2015)

- Zwei zusammengekuppelte Triebfahrzeuge:

Bm 4/4
Em 3/3
Am 841
Am 843

Eine Bm 6/6 darf nur dann zusammen mit einer weiteren Bm 6/6 oder einem anderen Triebfahrzeug in einem Zug verkehren, wenn die beiden Triebfahrzeuge mindestens 70m voneinander entfernt sind.

Andere Fahrzeuge, welche die Bedingung von maximaler Radsatzlast und/oder maximaler Meterlast nicht erfüllen, dürfen nur mit einer Spezialbewilligung des Leiters Infrastruktur verkehren.

300.9 Störungen

1. Dringliche Massnahmen bei Gefahr und Unfällen

1.1 Massnahmen des Lokpersonals

- Bei Luftverlust in der Hauptleitung die Bremsung unterstützen
- Verbindung zum Rangierleiter aufnehmen
- Vor dem Verlassen des Führerstandes
 - Zug gegen Entlaufen sichern
 - Selbstschutz beachten

1.2 Massnahmen des Rangierleiters

- Bei betriebsgefährlichen Ereignissen die Notbremse betätigen
- Nach dem Anhalten mit dem Lokführer Kontakt aufnehmen und das weitere Vorgehen absprechen
- telefonisch die nötige Hilfe anfordern.

Beim Anfordern von Hilfe ist folgendes anzugeben:

- genauer Standort (nächstgelegene Hektometertafel)
- Art des Unfalls oder der Störung
- die benötigte Hilfe.

Vor dem Verlassen des Zuges:

- Sicherheitsanweisungen an die Reisenden und später immer wieder informieren
- Selbstschutz beachten
- Bei Verletzten erste Hilfe leisten und Verletzte nie ohne Betreuung zurücklassen

1.3 Freilegen der Strecke

Der durch einen Unfall herbeigeführte Zustand darf bis zur Ankunft der Untersuchungsbehörden nicht verändert werden.

2. Weichenaufschneidung

Das Aufschneiden von Weichen ist durch die verursachende Person dem Leiter Infrastruktur zu melden.

3. Fahrbahnschäden

Fahrbahnschäden sind durch die entdeckende Person dem Leiter Infrastruktur zu melden. Ist die Betriebssicherheit gefährdet, darf die kritische Stelle nicht mehr befahren werden. Die entdeckende Person sichert sie mittels Haltsignalen.

4. Entgleisung von Fahrzeugen und Ereignisse mit Personenschäden

Diese Ereignisse sind der Betriebsleitung zu melden.

5. Böschungsbrand

Kann ein Böschungsbrand nicht umgehend mit eigenen Mitteln gelöscht werden, ist die Feuerwehr zu alarmieren.

300.13 Lokführer

1. Strecken- und Bahnhofkenntnisse

Zum Erwerb der Streckenkenntnis sind zwei Instruktionsfahrten in beide Richtungen bei Tageslicht zu absolvieren. Eine Instruktionsfahrt bei Dunkelheit ist nicht erforderlich.
(Genehmigt durch das BAV am 10.03.2008)

2. Zulassung

Triebfahrzeugführer nach VTE Art. 10 sind zur Abwicklung des Instandhaltungsverkehrs auf dem Netz der SEHR & RS sowie im Anlageteil des Bahnhofs Etwilen ohne zentralisierte Weichen (Gleise 733-5-35 und nördlich davon) zugelassen.

Übergangsbestimmungen

Diese Ausführungsbestimmungen treten am 01.05.2017 in Kraft und ersetzen jene vom 01.04.2016, letztmals angepasst am 20.09.2016, sowie alle weiteren bisherigen Vorschriften und Bestimmungen.

CH-8260 Stein am Rhein, 01.05.2017

Stiftung Museumsbahn SEHR & RS



Dr. iur. Stefan Keller
Stiftungsrat



dipl. Ing. ETH Christoph Brändli
Vizepräsident des Stiftungsrates