

# **AB FDV**

## Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften

**Inhalt**

300.1	Allgemeines .....	3
300.2	Signale .....	5
300.3	Anordnungen und Übermittlung.....	6
300.4	Rangierbewegungen.....	8
300.9	Störungen .....	11
300.10	Formulare .....	13
300.12	Arbeiten im Gleisbereich.....	15
300.13	Lokführer .....	16
	Übergangsbestimmungen .....	17

## 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 Infrastruktur der SEHR & RS wird begrenzt durch km 31.800 in Etwilen und km 44.146 in Singen D, (Einfahrsignal G).

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

### 2. Begriffe

#### 2.1. Token/Fahrerlaubnis

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 Token dient – neben der Fahrerlaubnis – als Sicherheit, dass jeweils nur ein einziger Benutzer die Anlage SEHR&RS belegen/befahren kann.

Der Token ist ein Mobiltelefon mit der Rufnummer +41 77 471 22 62. Der jeweilige Übernahme- und Rückgabeort des Token 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. Die Bezeichnungen der Streckenabschnitte, Gleise und Weichen entsprechen den ehemaligen Anlagen und sind im Dienstverkehr entsprechend zu benennen, zB. „Strecke Ramsen-Hemishofen“ oder „Weiche 1 Rielasingen“.

**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 Schienen-Fahrzeug mit Wendevorrichtung. (Draisine)

## 300.2 Signale

### 1. Signale für Rangierbewegungen

#### 1.1 Haupt- und Vorsignale

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

## 300.3 Anordnungen und Übermittlung

### 1. Grundsatz

Anstelle einer Fahrordnung berechtigt die protokollpflichtige Fahrerlaubnis der Betriebsleitung zusammen mit dem physischen Besitz des Token zum Befahren des festgelegten Netzabschnittes, während der festgelegten Dauer, mit Eisenbahnfahrzeugen.

Diese Fahrerlaubnis enthält mindestens folgende Angaben:

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

In der Regel verkehrt gleichzeitig immer nur eine Rangierfahrt auf dem Netz.

Die Betriebsleitung kann Ausnahmen mit mehreren Rangierfahrten bewilligen. In diesen Fällen ist ein namentlich bezeichneter Fahrdienstleiter bzw. Rangierleiter für die Koordination vor Ort bestimmt. Dieser muss im Besitze der protokollpflichtigen Fahrerlaubnis der Betriebsleitung, zusammen mit dem physischen Besitz des Token sein. Der Koordinator erteilt den Lokführern protokollpflichtig die Fahrberechtigung für einen bestimmten Strecken- oder Gleisabschnitt. Die Fahrberechtigung ist von allen Beteiligten in Formular „Checkliste für die Koordination bei mehrerer Rangierfahrten“ festzuhalten.

## 2. Maximale Anhängelasten

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

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

## 300.4 Rangierbewegungen

### 1. Grundsatz

Im Betriebszustand **offen** (ordentlicher Rangierverkehr) und **gesperrt** (Instandhaltungsverkehr) übernimmt der Rangierleiter gleichzeitig die Aufgaben des Fahrdienstleiters [FDV 300.4, Zi 2.4.6]

### 2. Hindernisse auf dem Gleis

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

### 3. 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.

### 4. Rangierfahrten von/nach dem SBB-Bahnhof Etwilen

Für Fahrten vom Netz SEHR&RS ins Netz SBB nach Gleis 5 und weiter ist für jede einzelne Fahrt die Zustimmung der SBB Betriebszentrale Ost (BZ Ost) fernmündlich einzuholen. Nach dem Verlassen der SBB-Anlagen ist dies der BZ Ost zu melden.

### 5. Einfahrten in den Bahnhof Singen

Fahrten vom Netz SEHR+RS ins Netz DB, ab Km 44.146 (Einfahrtsignal G Singen) nach Gleis 5a werden von der Betriebsleitung SEHR mit der DB abgesprochen. Diese Einfahrten in den Bahnhof Singen erfolgen Rangiermässig mit Fahrt auf Sicht, höchstens 25 km/h. Alle Fahrzeuge mit wirkender Druckluftbremse müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein. Der Lokführer muss den Fahrdienstleiter Singen (aus der Schweiz: 0049 7731887322 / aus Deutschland: 07731-887322) vor der Abfahrt in Ramsen über die Abfahrt des Zuges verständigen. Die Rangierfahrt aus Richtung Etwilen hält am Einfahrtsignal G des Bf Singen(Htw) und nimmt Verbindung mit dem Fahrdienstleiter Singen(Htw) auf. Der Lokführer teilt nach dem Anhalten dem Fahrdienstleiter Singen(Htw) seine GSM-R-Erreichbarkeit mit. Nach Anhalten der Rangierfahrt am Bahnsteig meldet der Lokführer die Beendigung der Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen an den Fahrdienstleiter Singen (Htw).

## 6. Geschwindigkeiten

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

**30 km/h** Lok an der Spitze Kurve nach Etwilen (Km 31.810-32.200)

**40 km/h** Lok an der Spitze zwischen Etwilen (Km 32.200) und Ramsen (CH-Strecke) sofern die Bedingungen FDV 300.4, Zi 3.6.3 erfüllt sind

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

**30 km/h** Indirekt geführte Fahrten

**20 km/h** alle (ehemaligen) Bahnhofanlagen und alle Bahnübergänge

## 7. Abfahrtprozess bei Rangierfahrten mit Reisenden

Das EVU regelt die betriebliche Bereitschaft und den Abfahrprozess bei Rangierfahrten mit Reisenden.

## 8. Bahnübergänge

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

Ca 100 Meter vor dem Befahren des Bahnübergangs ist ein Achtungssignal zu geben.

Die Sicherung des Kreisel Georg-Fischer-Strasse in Singen ist gemäss Schreiben Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg vom 13.08.2020, vom EVU anzuordnen.

## 9. Tabelle Netzplan

Km	Name Bahnübergang	Verminderte Geschwindigkeit	Bahn- Kilometer	Gefälle	Steigung	Betriebspunkte	v-max km/h	
				‰	‰		Weichen Kurven	Strecke
			31.810			<b>Etwilen</b>	20	
31.810-32.200	Kurve Ausfahrt			13	8		30	
32.730	Fussweg							40 *)
			34.330			<b>Hemishofen</b>	20	
37.317	Ramsen Seite Hemishof.			4	3			40 *)
			37.770			<b>Ramsen</b>	20	
37.936	Wiesholzstrasse			3	4			30
38.435	Buttelen							
39.413	Arlen							
40.900	Hegaustrasse							
			41.110			<b>Rielasingen</b>	20	
41.700	Buchenweg			2	5			30
42.465	Worblingerstrasse							
43.040	Bohlingerstrasse							
43.500	Kreisel G-Fischer-Str							
43.930	Ostendstrasse							
			45.100			<b>Singen</b>	20	

			45.100			<b>Singen</b>	20	
43.930	Ostendstrasse			5	2			30
43.500	Kreisel G-Fischer-Str							
43.040	Bohlingerstrasse							
42.465	Worblingerstrasse							
41.700	Buchenweg							
			41.110			<b>Rielasingen</b>	20	
40.900	Hegaustrasse			4	3			30
39.413	Arlen							
38.435	Buttelen							
37.936	Wiesholzstrasse							
			37.770			<b>Ramsen</b>	20	
37.317	Ramsen Seite Hemishof.			3	4			40 *)
			34.330			<b>Hemishofen</b>	20	
32.730	Fussweg			8	13			40 *)
32.200-31.810	Kurve Einfahrt							
			31.810			<b>Etwilen</b>	20	

\*) sofern die Bedingungen FDV 300.4, Zi 3.6.3 erfüllt sind (Fahrweg übersichtlich, besetzter Führerstand an der Spitze, keine Weichen befahren werden, sämtliche Fahrzeuge mit der Luftbremse gebremst werden können)

## 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.

## **300.10 Formulare**

### **1. Formular der ersten Kategorie**

Checkliste für die Koordination bei mehrerer Rangierfahrten



## 300.12 Arbeiten im Gleisbereich

### 1. Grundsatz

Die Betriebsleitung erteilt dem Sicherheitschef protokollpflichtig den Netzzugang, im Betriebszustand **ausser Betrieb**, für einen bestimmten Netzabschnitt während einem bestimmten Zeitfenster. Der Sicherheitschef muss während den Arbeiten im physischen Besitz des Token sein.

### 2. Meldungen und Einschränkungen

Auf dem Netz der SEHR&RS sind keine Meldungen und betriebliche Einschränkungen vorgesehen [FDV 300.12, Zi 3.2.2. und 3.2.3]

### 3. Sicherung und Decken

Mit dem Netzzugang ist dem Sicherheitschef - von der Betriebsleitung - das Sperren und Decken der Arbeitsstellen protokollpflichtig zu übertragen [FDV 300.12, Zi 3.4.7/9].

### 4. Gleis fahrbar melden

Nach Beendigung der Arbeiten sind vom Sicherheitschef die Deckungssignale zu entfernen und mit der Rückgabe des Token der Betriebsleitung die Gleise fahrbar zu melden.

### 5. Arbeiten in Zusammenhang mit Instandhaltungsfahrten

Werden Arbeiten im Gleisbereich im Zusammenhang mit Instandhaltungsfahrten ausgeführt, so übernimmt der Lf die Aufgaben des Sicherheitschef gemäss 300.12.

## **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 SBB-Anlageteil in Etzwilen ohne zentralisierte Weichen (Gleise 733-5-35 und nördlich davon) zugelassen.

## Übergangsbestimmungen

Diese Ausführungsbestimmungen treten am 01.06.2022 in Kraft und ersetzen jene vom 01.05.2021.

CH-8260 Stein am Rhein, 01.06.2022

Stiftung Museumsbahn SEHR & RS



Dr. iur. Stefan Keller  
Stiftungsrat, Leiter Sicherheitsmanagement



Stephan Birchmeier  
Stiftungsrat, Leiter Betrieb