TEGERNSEE BAHN

Sammlung betrieblicher Vorschriften

(SbV)

Anlage XX zum
Grundsatz-Infrastruktur-Nutzungs-Vertrag

Der Eisenbahnbetriebsleiter

Heino Seeger

Heino Seeger

TEGERNSEE BAHN
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
Bahnhofplatz 5
83684 Tegernsee

Berichtigungsstand: Neuausgabe	Erstellt:	Dietmar Litterscheid
Gültig ab: 03.08.2014	Geprüft:	Gunnar Bernstein
	Freigegeben:	Heino Seeger

0 Allgemeine Festlegungen

0.1 Änderungshistorie

Version	Datum	Bemerkung	eingearbeitet durch
0.1	03.06.2014	Eintrag Beiträge zur Version 0	Litterscheid

0.2 Verteilungsplan

1. Die SbV ist an die folgenden Stellen/Personen nachweislich zu verteilen:
2. **Extern**

Stelle	**Digital**	**Druck**
Oberste Aufsichtsbehörde (BayStM WIVT Referat VII/3)	1	1
Landeseisenbahnaufsicht (ROB Sachgebiet 23.2)	1	1
DB Netz AG – Regionalnetz Karwendel	1	
DB Netz AG - Fdl Schaftlach		1
EVU – auf Anfrage	1	7

3. **Intern**

Stelle	**Digital**	**Druck**
Eisenbahnbetriebsleiter	1	1
Stv. Eisenbahnbetriebsleiter	1	1
öBl Zugleitung	1	1
Bahnmeisterei Tegernsee		1
Signaldienst Tegernsee		1
Zugleiter (mit Reserve)	1	20

4. Die SbV wird im Internet auf der Seite der TBG veröffentlicht.
5. Die SbV ist für alle Zugangsberechtigten verbindlich (siehe § 3 (1) des Grundsatz-Infrastruktur-Nutzungs-Vertrages). Für die Verteilung und Einhaltung innerhalb ihres Unternehmens sind die Zugangsberechtigten selbst verantwortlich.
   Die TBG erwartet, dass auf Ihren Strecken vom Zugangsberechtigten nur Personal eingesetzt wird, das seiner Funktion entsprechend qualifiziert ist. Die Inhalte der SbV müssen den Zugpersonalen zugänglich gemacht werden.

0.3 Allgemeines

1. Dieses Dokument umfasst die Sammlung betrieblicher Vorschriften der Tegernseebahn- Betriebsgesellschaft mbH.
2. Das Dokument ist in Module (z.B. „5“), Abschnitte (z.B. „5.1“) und Absätze (z.B. „(8)“)gegliedert:

   Die Module beziehen sich auf Regeln der Technik und Sicherheit, die Abschnitte auf einzelne Kapitel dieser Regeln. In den Absätzen finden Sie einzelne Ausführungen zu den Regeln.
3. Die SbV ist eine integrierte Darstellung für die Anwendergruppen des Bahnbetriebs.
4. Die SbV wird in unregelmäßigen Abständen durch Bekanntgaben geändert bzw. berichtigt. Die Bekanntgaben sind jeweils im Abschnitt 0.1 Änderungshistorie durch den Autor aufzuzeichnen und die Ausführung des Seitentauschs zu quittieren.

   Änderungen im Dokument sind am schwarzen Punkt ( ) und der Änderungsstand an der Nummer der Bekanntgabe in der Fußzeile (z.B. „B1“) erkennbar.
5. Anlagen, die mit einem * gekennzeichnet sind, sind ausschließlich intern und werden in Ausnahmefällen bei Inanspruchnahme der Leistungen durch Dritte und soweit notwendig an diese herausgegeben.

0.4 Abkürzungen und Begriffsbestimmungen

Es gelten die Abkürzungen des Verzeichnisses der Abkürzungen der FV- NE.

0.5 Vorbemerkungen

Die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (TBG) ist nicht bundeseigener Betreiber der Schienenwege für die Strecke 9560. Schaftlach-Tegernsee. Die Strecke ist regelspurig, eingleisig und nicht elektrifiziert, die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h, der Bremsweg 400 m.

Die TBG betreibt in Gmund und Tegernsee Serviceeinrichtungen (Abstellanlagen).

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben, der Zugleitbetrieb wird technisch unterstützt.

Diese SbV enthält die zusätzlichen Anordnungen der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (TBG) zu der Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE), zum Signalbuch (SB) und zu den übrigen Betriebsvorschriften. Die zusätzlichen Anordnungen der SbV ergeben sich aus den besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen im Bereich der Tegernsee- Bahn.

Alle Betriebspersonale (der TBG und der Zugangsberechtigten) müssen die für sie jeweils relevanten Teile der SbV kennen.

Für vorübergehend gültige betriebliche Bestimmungen wird im Zugleitbahnhof Tegernsee ein Auftragsbuch geführt, in dem diese Bestimmungen so lange verbleiben, bis sie entweder aufgehoben oder als ständige Anordnung in die SbV aufgenommen werden. Zugangsberechtigte werden über Weisungen informiert, wenn sie betroffen sind.

(bleibt frei)

0.9 Inhaltsverzeichnis

Modul	Inhalt
1	Infrastrukturbeschreibung mit Lageplänen
2	Ergänzende Regelungen zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
3	Ergänzende Regelungen zur Eisenbahn- Signalordnung/ Signalbuch
4	Ergänzende Regelungen zur FV- NE
5	Ergänzende Regelungen zur Sig- VB- NE
6	Ergänzende Regelungen zu „Fahren und Bauen“
7	Regelungen zur BUVO- NE

Anlagen

A 001	Rufnummernverzeichnis *
A 100	**Anweisungen**
A 101	Nur für Stellwerksbediener * Bedienungsanleitung SICAS S5
A 102	Selbststellbetrieb * (bleibt frei, Ausgabe dieser Anlage nur mit besonderer Anordnung)
A 200	**Infrastrukturparameter**
A 201	Neigungen
A 211	Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge *
A 212	Technisch gesicherte Bahnübergänge *
A 220	Signale abweichend von der Regelaufstellung
A 300	**Formulare EIU/ EVU**
A 371	Unfallmeldetafel I *
A 400	**Formulare intern** *
A 401	Merkblatt
A 402	Meldebuch für den Zugleiter
A 403	Fernsprechbuch
A 411	Buchfahrplan, Sonderfahrplan
A 472	Unfallmeldetafel II
A 473	Unfallmeldetafel III

* Keine Veröffentlichung im Internet

(bleibt frei)

1 Infrastrukturbeschreibung

1.1 Gesamtstrecke

1. Betriebliche Funktionen und Einzelparameter können der Anlage 200 entnommen werden.

2. VzG- Streckennummer: 9560

Eingleisige Nebenbahn

Streckenhöchstgeschwindigkeit: 80 km/h

Bremsweg: 400 m

Größte Neigung:
Bf Schaftlach bis Bf Gmund fallend max. 30 ‰,
Bf Gmund bis Bf Tegernsee steigend max. 16 ‰,

Streckenlänge: 12,4 km

Kleinster Bogenhalbmesser:
Bf Schaftlach bis Bf Gmund: 145 m
Bf Gmund bis Bf Tegernsee: 125 m

Fahrdienstvorschrift: FV- NE

Betriebsform: Zugleitbetrieb, mit technischer Unterstützung, signalisiert.

3. Die Strecke zweigt im Bahnhof Schaftlach von der Strecke Holzkirchen – Lenggries ab.

Infrastrukturgrenze: km 0,193 (Schienenstoß rechter Strang Weiche 6).
Betriebsführungsgrenze: km 0,510 (ESig B).

Es befinden sich folgende Betriebsstellen an der Strecke:

Hp Moosrain, km 4,636

Bf Gmund (Tegernsee), km 7,637

Bf Tegernsee, km 12,350

4. Funk und Fernmeldemittel:

Die Stecke verfügt über eine Streckenfernsprechleitung.

Sie ist mit Zugfunk ausgeleuchtet.

5. Zugfolgestrecken der freien Strecke:

Schaftlach – Gmund

Gmund – Tegernsee

1.2 Betriebsstellen

1.2.1 Hp Moosrain

Lage: in Höhe km 4,6, bahnlinks.

Bahnsteig:
Länge: 120 m; Höhe: 76 cm ü. SO.

1.2.2 Bf Gmund am Tegernsee

Lage: in Höhe km 7,637.

Hauptgleise (Nutzlängen):

21 (235 m), Richtungsgleis Schaftlach - Tegernsee

22 (235m), Richtungsgleis Tegernsee - Schaftlach

Nebengleis (Nutzlänge):

23 (150 m)

Bahnsteig:
Mittelbahnsteig zwischen Gleis 21 und 22,
höhengleicher Zugang über Gleis 21,
Länge: 120 m.

Stelleinrichtungen:

Rechnerstellwerk SICAS S5, gesteuert von Bf Tegernsee, mit ferngestellten Weichen 21 und 24 sowie Hauptsignalen A2, F2, N21, P22.

Ortgestellte Weiche 22 mit folgeabhängiger Gleissperre.

Anlagen: Ladestraße an Gleis 23

1.2.3 Bf Tegernsee

1. Lage: in Höhe km 12,4 (Streckenende).

Hauptgleise (Nutzlängen):

11 (185 m, verkehrlich „Gleis 1“),
15 (147 m, verkehrlich „Gleis 2“),

Nebengleis (Nutzlänge):

12 (127 m)
13 (120 m ohne und 230 m mit Ausziehgleis)
14 (45 m)

Bahnsteig:
Mittelbahnsteig zwischen Gleis 11 und 15 (173m, 38 cm ü. SO),
Zwischenbahnsteig zwischen Gleis 11 und 12 (145m, 31 cm ü. SO),
höhengleicher Zugang über Gleis 11.

Stelleinrichtungen:
Stellwerk SICAS S5, gesteuert von Bf Tegernsee, mit ferngestellten Weichen 12 sowie Hauptsignalen A1, P11, P15.

Ortgestellte Weichen 11, 13, 14, 15, 16, 17; Rückfallweichen 14,16, 17.
Gleissperren zu Weichen im Hauptgleis sind folgeabhängig.

Anlagen:
- Gleis 14: Freiladegleis;
- Elektrische Zugvorheizungen mit 1000 V Spannung für max. 4 Eisenbahnwagen mit elektrischer Heizung sind bei den Gleisen 11, 12 und 15 vorhanden.

Zugvorheizungen mit 220 V bzw. bis 400 V Spannung befinden sich bei den Gleisen 11 und 15. Dort können insgesamt 4 Triebwagen vorgeheizt werden.

Ein Wasserkran befindet sich im Maschinenhaus

2. <u>Andere selbständige Einrichtungen im Bf Tegernsee:</u>

Sitz der Geschäftsleitung

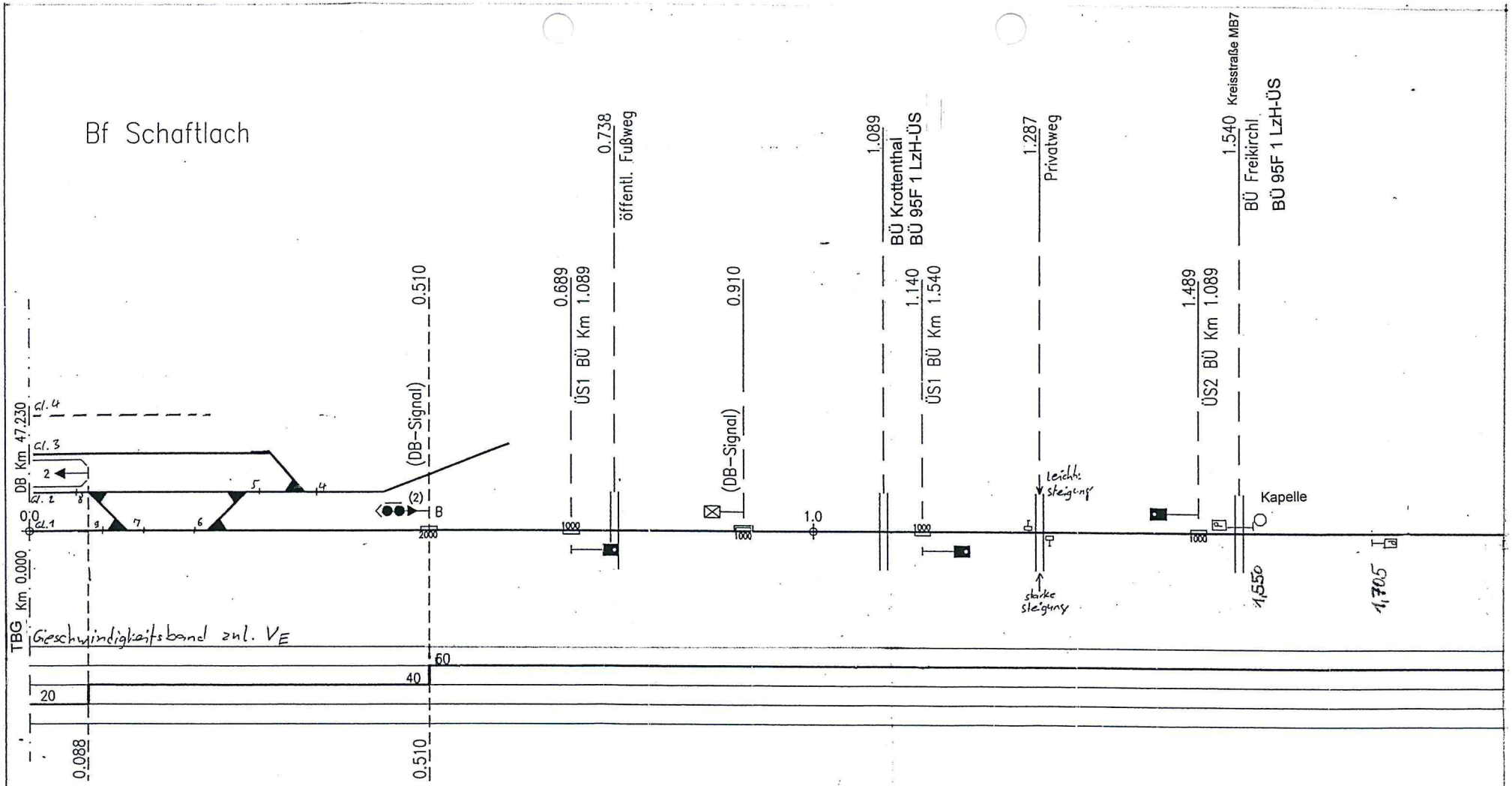
Sitz des örtlichen Betriebsleiters

Bahnmeisterei

Signalwerkstatt

Rettungsgeräte

(bleibt frei)



Erklärung der Lichtzeichenanlagen:

LzH-ÜS: Lichtzeichenanlage mit **H**albschranken-**Ü**berwachungs**S**ignal

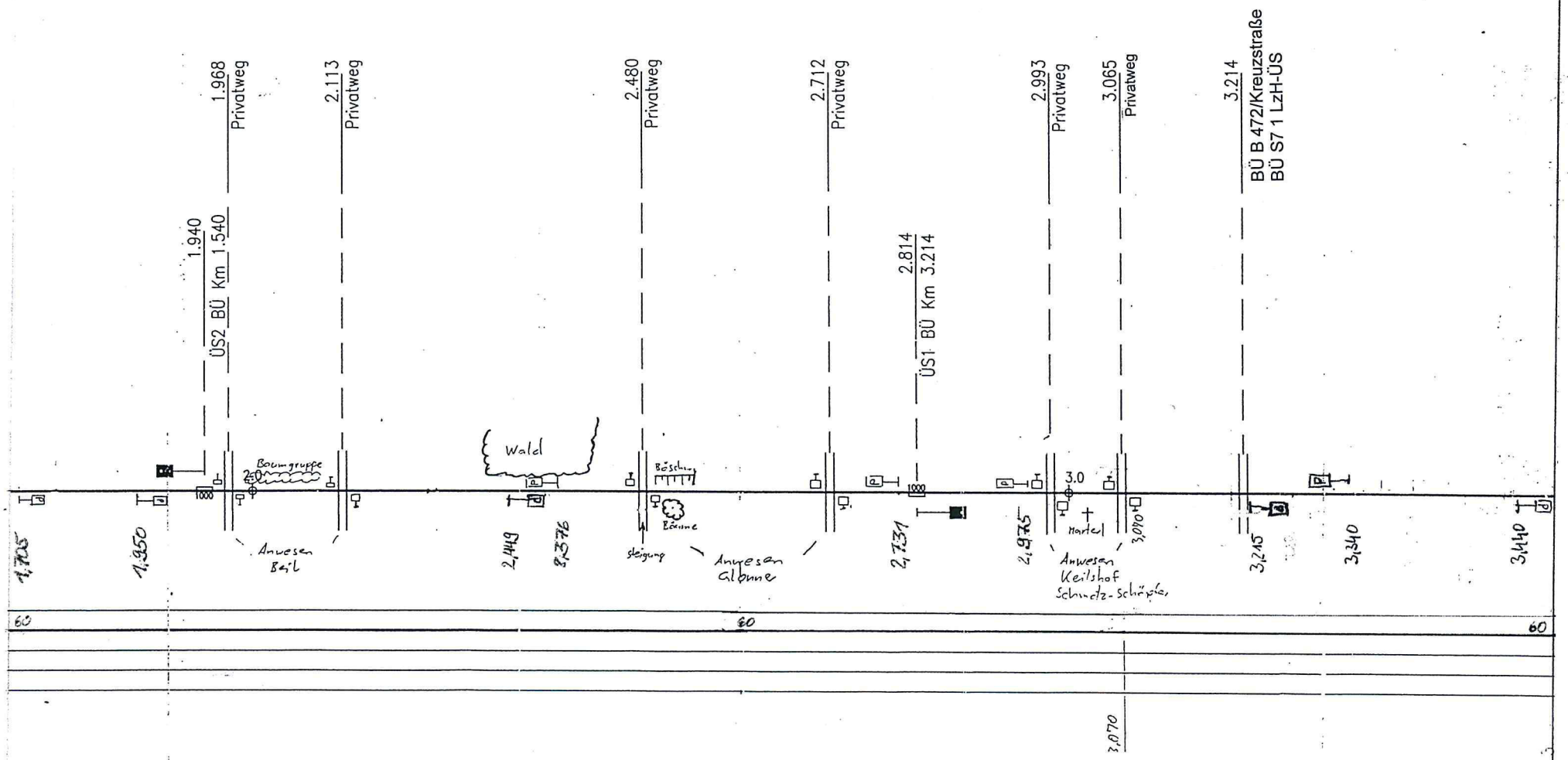
TEGERNSEE BAHN

Signaltechnisches Streckenband

Vmax = 80 km/h

Stand: 08/14

Modul 1/Plan 1



Erklärung der Lichtzeichenanlagen:

LzH-ÜS: Lichtzeichenanlage mit **H**albschranken-**Ü**berwachungs**S**ignal

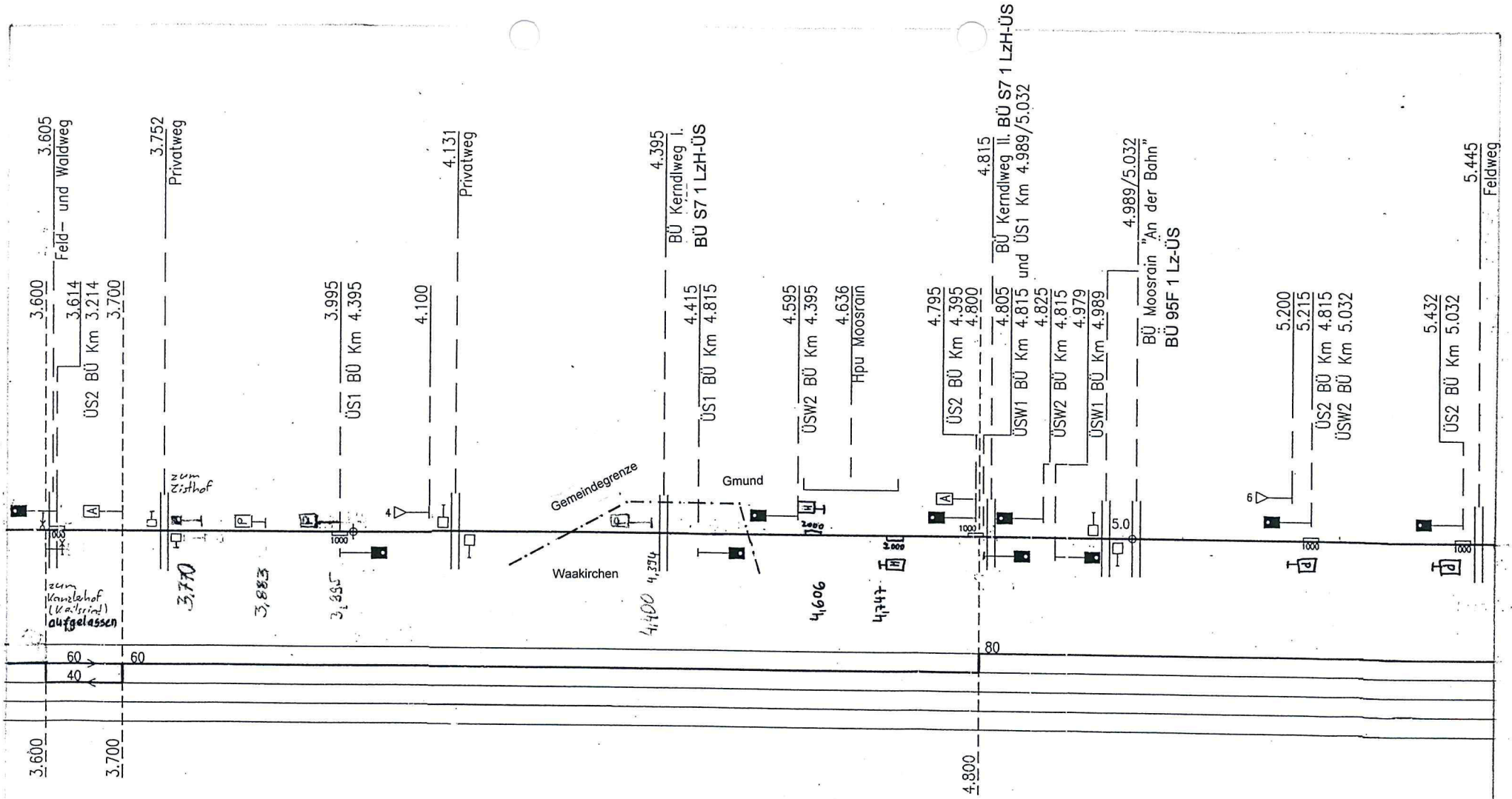
TEGERNSEE BAHN

Signaltechnisches Streckenband

Vmax = 80 km/h

Stand: 08/14

Modul 1/Plan 2



Erklärung der Lichtzeichenanlagen:

LzH-ÜS: **L**ichtzeichenanlage mit **H**albschranken-**Ü**berwachungs**S**ignal

Lz-ÜS: **L**ichtzeichenanlage-**Ü**berwachungs**S**ignal

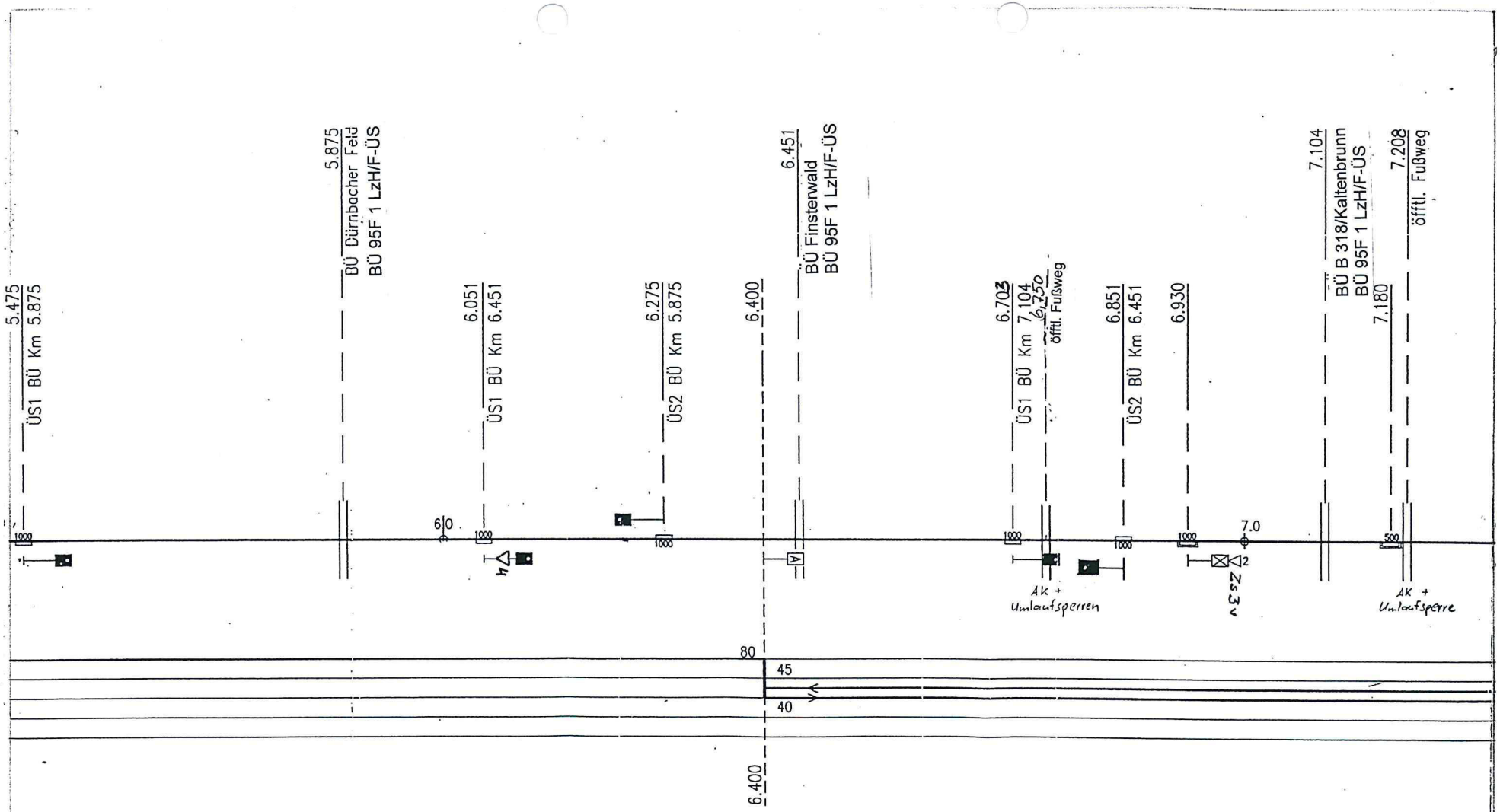
TEGERNSEE BAHN

Signaltechnisches Streckenband

Vmax = 80 km/h

Stand: 08/14

Modul 1/Plan 3



Erklärung der Lichtzeichenanlagen:

LzH/F-ÜS: **L**ichtzeichenanlage mit **H**albschranken/**F**ußgängerschranken-
Überwachungs**S**ignal

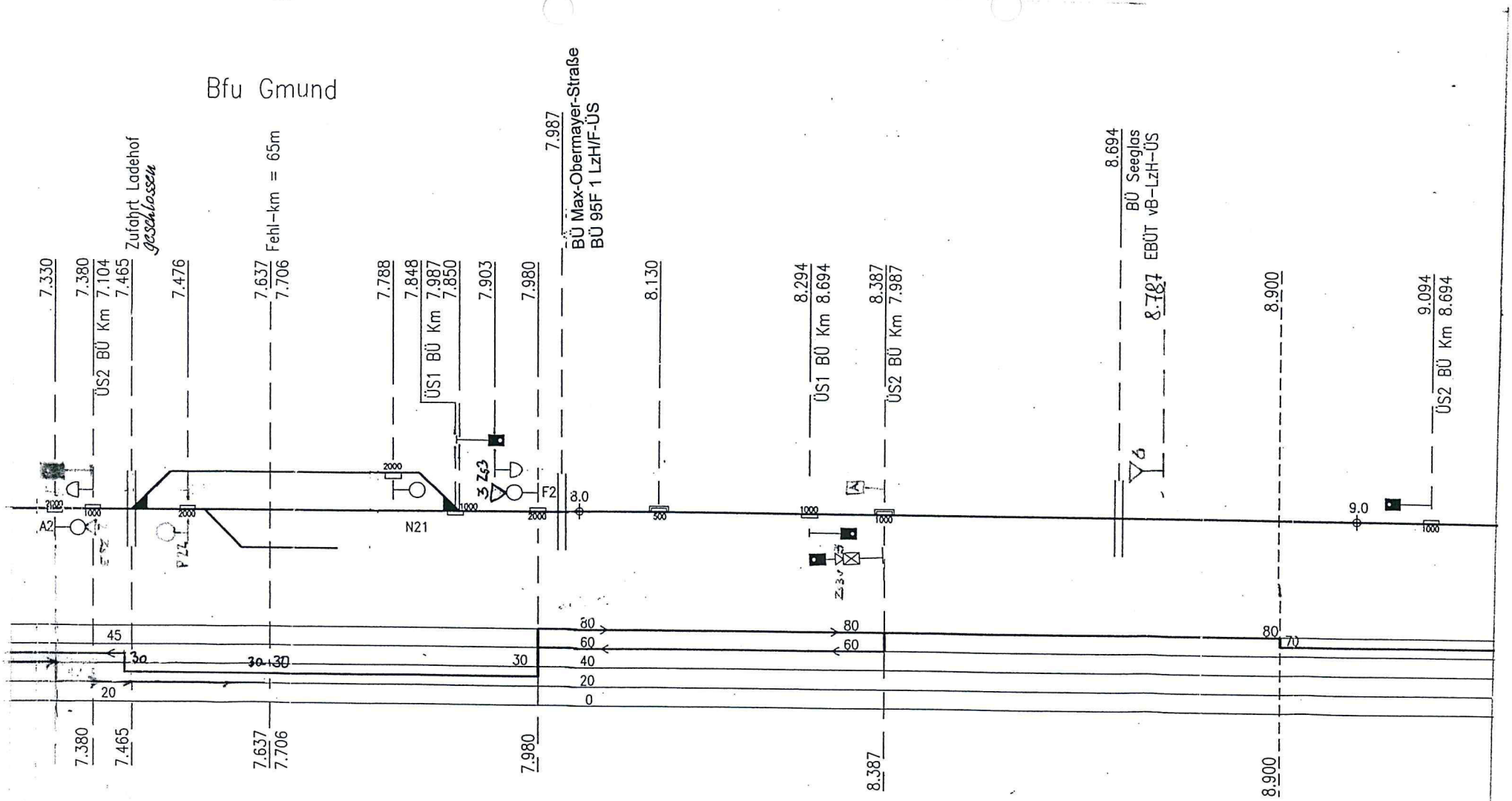
TEGERNSEE BAHN

Signaltechnisches Streckenband

Vmax = 80 km/h

Stand: 08/14

Modul 1/Plan 4



Erklärung der Lichtzeichenanlagen:

LzH-ÜS: **L**ichtzeichenanlage mit **H**albschranken-**Ü**berwachungs**S**ignal

LzH/F-ÜS: **L**ichtzeichenanlage mit **H**albschranken/**F**ußgängerschranken-**Ü**berwachungs**S**ignal

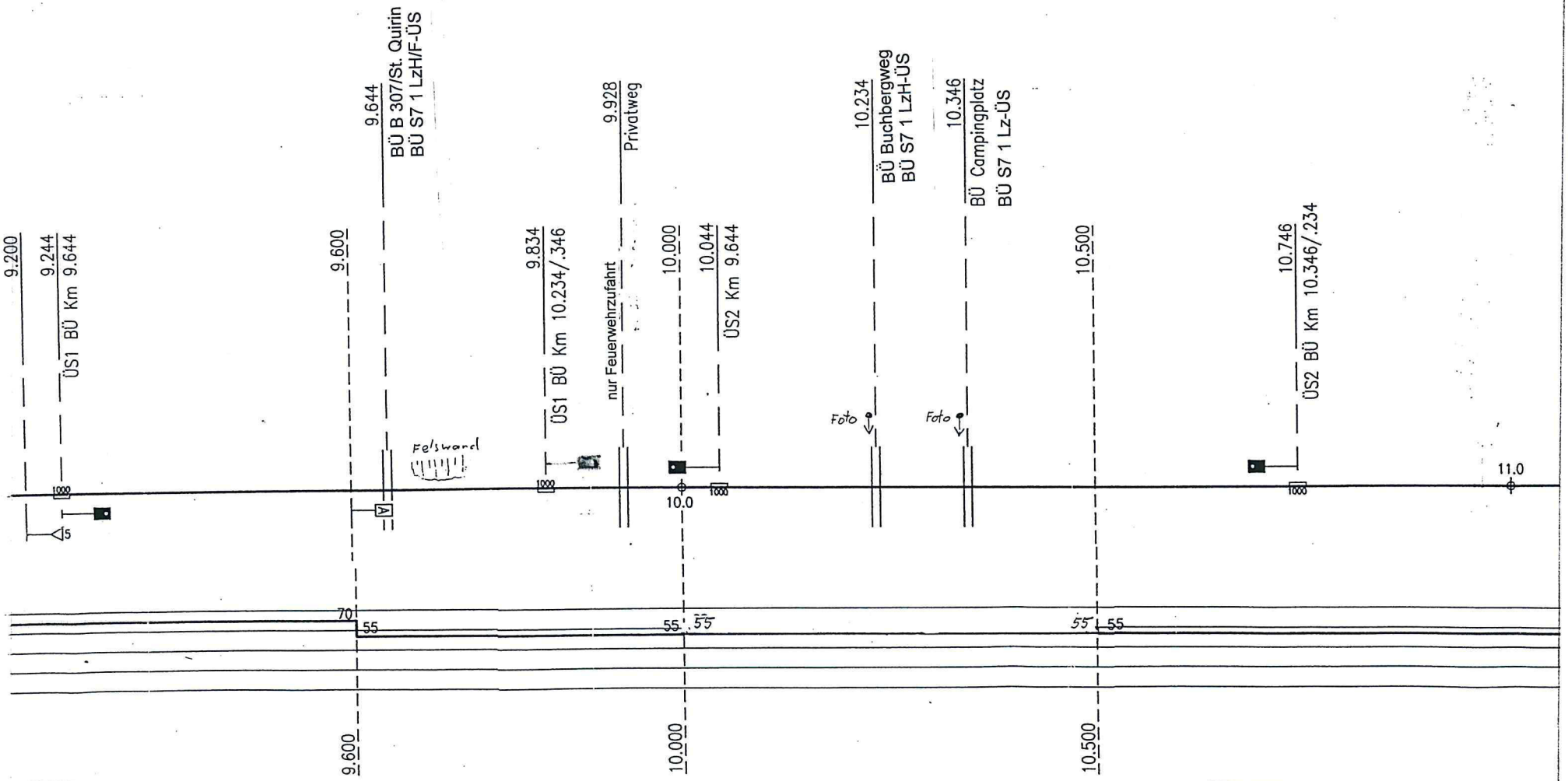
TEGERNSEE BAHN

Signaltechnisches Streckenband

Vmax = 80 km/h

Stand: 08/14

Modul 1/Plan 5



Erklärung der Lichtzeichenanlagen:

LzH-ÜS: **L**ichtzeichenanlage mit **H**albschranken-**Ü**berwachungs**S**ignal

LzH/F-ÜS: **L**ichtzeichenanlage mit **H**albschranken/**F**ußgängerschranken-**Ü**berwachungs**S**ignal

Lz-ÜS: **L**ichtzeichenanlage-**Ü**berwachungs**S**ignal

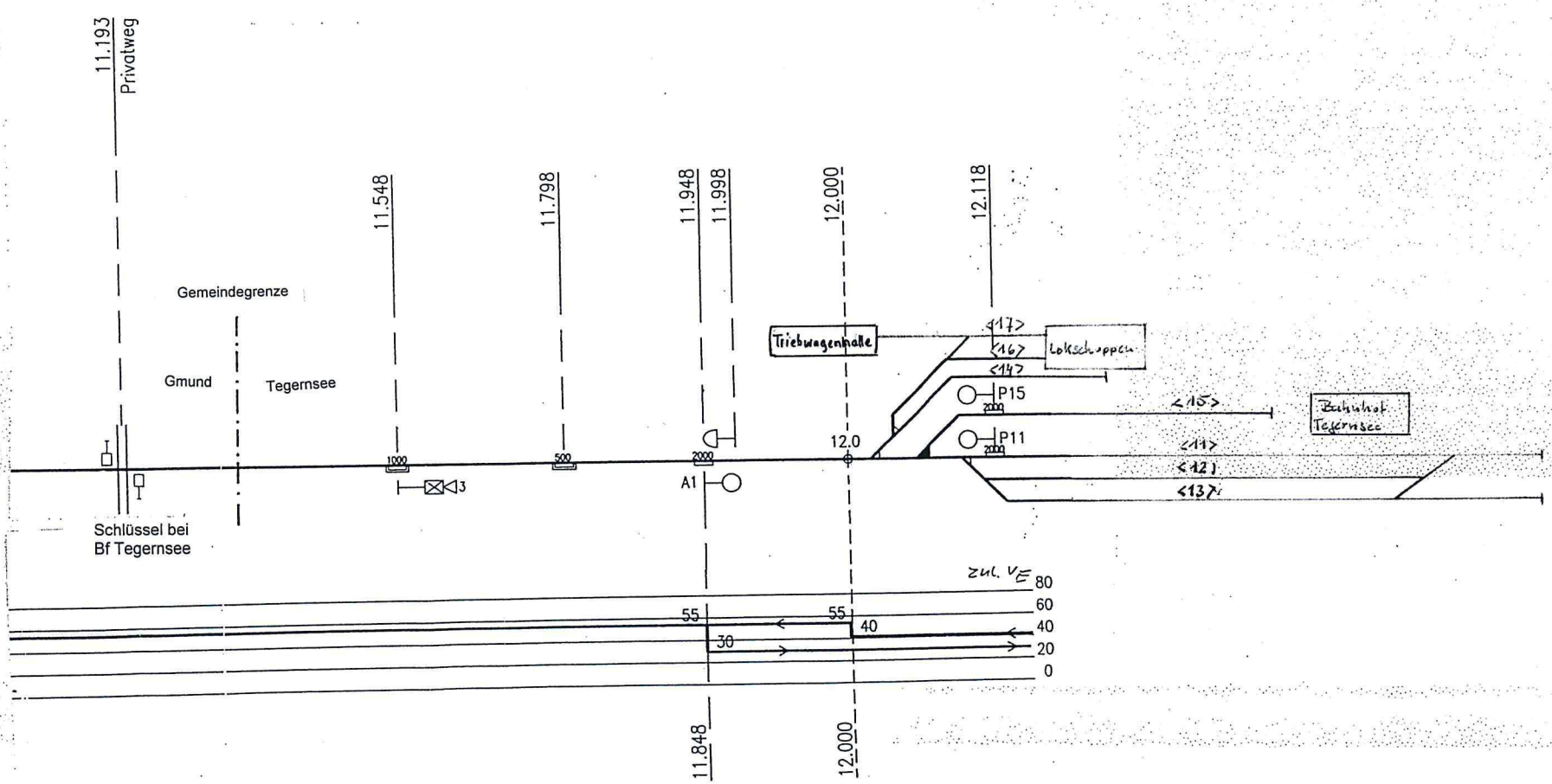
TEGERNSEE BAHN

Signaltechnisches Streckenband

Vmax = 80 km/h

Stand: 08/14

Modul 1/Plan 6



TEGERNSEE BAHN

Signaltechnisches Streckenband

Vmax = 80 km/h

Stand: 08/14

Modul 1/Plan 7

(bleibt frei)

2	**Ergänzende Regelungen zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung**
zu § 4 (2)	Bahnhofsgrenzen: Die Grenze der Bahnhöfe sind deren Einfahrsignale. Trapeztafeln kommen nicht zur Anwendung. Ausweichen von Zügen im Bahnhof: Im Bahnhof Gmund können keine Zugüberholungen auf Hauptsignal erfolgen.
zu § 4 (8)	Haltepunkte Im Haltepunkt Moosrain können Züge nur mit Hilfshandlungen an BÜ- Technik und Stellwerkssicherung enden und wieder beginnen.
zu § 11 (6)	Technisch gesicherte Bahnübergänge Eine Übersicht hierzu finden Sie in Anlage A 212.
zu § 11 (7),(9), (10)	Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Eine Übersicht hierzu finden Sie in Anlage A 211.

(bleibt frei)

3	Ergänzende Regelungen zur Eisenbahnsignalordnung/ Ril 301 DB AG
zu 301.0002 Abschn. 2 (2)	An Kennlicht zeigenden Deckungssignalen im Bf Tegernsee darf vorbeigefahren werden, wenn eine Rangiererlaubnis vorliegt.
zu 301.0002 Abschn. 2 (3)	Signale, welche abweichend von der Regelaufstellung aufgestellt sind, werden in Anlage A 220 genannt.
zu 301.0101 Abschn. 1 (3)	Die Rückfallweichen im Bf Tegernsee sind mit Deckungssignalen ausgerüstet, die entweder Hp 0 oder (bei in Grundstellung anliegenden Weichenzungen sowie verschlossener Weiche) Kennlicht zeigen.
zu 301.0501 Abschn. 1 (1)	Vorübergehende Langsamfahrstellen sind durch Anfangs- und Endscheiben (Signale Lf 2 und Lf 3) zu kennzeichnen.
zu 301.0501 Abschn. 1 (2)	Der Bahnmeister oder Signalmeister stellt Langsamfahrsignale selbst oder beauftragt den öBL bzw. die Rufbereitschaft zum Aufstellen von Langsamfahrsignalen (Lf 1 bis Lf 3).
zu 301.0501 Abschn. 4 (5) Abschn. 5 (6)	Anfangs- (Lf 2) und Endscheiben (Lf 3) werden aufgestellt, sie müssen rückstrahlend ausgeführt sein.
zu 301.1401 Abschn. 2 (6)	Die Einfahrsignale der TBG-Bahnhöfe werden ausschließlich durch das Signal Ne 2 angekündigt.
zu 301.1401 Abschn. 5 (4)	Am Hp Moosrain müssen alle Züge an der Haltetafel halten. Die Signale sind mit einem PZB- Gleismagnet 2000 Hz ausgerüstet. Der Magnet wird abhängig vom dahinter liegenden Überwachungssignalwiederholer geschaltet. Zum Verhalten beim Signal Bü 0 siehe unten.
zu 301.1501 Abschn. 1 (4)	Die Überwachungssignale (Üs) sind mit einem PZB- Gleismagneten ausgerüstet, der bei Signal Bü 0 eine Beeinflussung mit 1000 Hz bewirkt. Überwachungssignalwiederholer (Üsw) sind nicht mit einem PZB- Gleismagnet ausgerüstet. Davon ausgenommen sind in Ri: • das Üs in km 4,415 zu BÜ km 4,815 „Kerndlweg II“, ständig Bü 0 zeigend und nicht mit PZB- Magnet ausgerüstet; ab diesem Signal ist die Geschwindigkeit so einzuregeln, dass am Hp Moosrain gehalten wird; • der Üsw in km 4,805 zu BÜ km 4,815 „Kerndlweg II“ ist mit einem PZB-Magnet in Höhe der H-Tafel am Bahnsteigende ausgerüstet, der bei Signal Bü 0 eine Beeinflussung mit 2000 Hz bewirkt;

in GRi:

- das Üs in km 4,795 zu BÜ km 4,395 „Kerndlweg I“, ständig Bü 0 zeigend und nicht mit PZB- Magnet ausgerüstet.
- der Üsw in km 4,595 zu BÜ km 4,395 „Kerndlweg II“ ist mit einem PZB-Magnet in Höhe der H-Tafel am Bahnsteigende ausgerüstet, der bei Signal Bü 0 eine Beeinflussung mit 2000 Hz bewirkt.

Wenn nach erfolgter Einschaltung der Bü-Sicherungsanlage das Signal Bü 0 gezeigt wird, ist bei Vorbeifahrt am Signal Ne 5 die Taste „Befehl“ der PZB-Fahrzeugeinrichtung zu bedienen. Der in Richtung liegende BÜ Kerndlweg II bzw. in Gegenrichtung liegende BÜ Kerndlweg I ist gemäß FV- NE § 48 (2) zu sichern.

4 Ergänzende Regelungen zur FV- NE

4.1 Streckenbuch

4.1.1 Allgemeines

zu § 1 (3) Betriebsverfahren

Die TBG betreibt die eingleisige Strecke Bf Schaftlach (exkl.) – Bf Tegernsee im Zugleitbetrieb nach FV- NE.

Der Zugleitbetrieb wird durch ein Zugsicherungssystem mit Hauptsignalbildern nach ESO technisch unterstützt.

Abweichungen zum Betriebsverfahren finden Sie in den Ausführungen zu §§ 10 und 12 (4) FV- NE.

zu § 1(6) Gemeinschaftsbetrieb

Die Zugfolge zwischen Bf Schaftlach und Bf Gmund regeln der Fahrdienstleiter Schaftlach und der Zugleiter Tegernsee im Zugmeldeverfahren. Besonderheiten hierzu vgl. Regelungen zu FV- NE § 10.

zu § 2 Leitung und Überwachung

1. Die vom EBL benannten Dienststellenleiter überwachen den gesamten Dienstbetrieb in ihrem Bereich und führen Prüfgänge nach besonderem Plan und besonderer Checkliste durch. Dabei sind auch die Aufschreibungen in allen aufliegenden betrieblichen Unterlagen einer Prüfung zu unterziehen und mit Zeitangabe und Namenszug zu bestätigen
2. Der öBl ist Leiter der Dienststelle Zugleitung.
   Er untersteht den fachlichen Weisungen des EBL.
3. Der Streckenmeister ist Leiter der Dienststelle Bahnmeisterei (Bau).
   Er untersteht den fachlichen Weisungen des EBL.
4. Der Signalmeister ist Leiter der Dienststelle Elektrikerwerkstätte (Sig).
   Er untersteht den fachlichen Weisungen des EBL.

zu § 2a (3) Verhalten bei Gefahr

Unregelmäßigkeiten an den Bahnanlagen und an Fahrzeugen meldet das Betriebspersonal dem Zugleiter.

zu § 5 (2) Fahrpläne, Arten

Es werden folgende innerdienstliche Fahrplandrucksachen ausgegeben:

Bildfahrplan,

Buchfahrplan für Regelzüge,

Sonderzugfahrpläne.

Für die beiden letztgenannten Fahrplanarten wird das Muster nach **Anlage A 411** verwendet.

zu § 5 (8) **Merkblatt**

Für betriebliche Besonderheiten wird ein Merkblatt geführt. Das Merkblatt wird durch den Zugleiter täglich neu erstellt und umfasst alle im Dienst erhaltenen besonderen Weisungen.

Muster gemäß **Anlage A 401**.

zu § 6 (1) **Meldebuch für den Zugleiter**

Vom Zugleiter wird das Meldebuch für den Zugleiter gemäß **Anlage A 402** geführt.

zu § 6 (3) **Fernsprechbuch**

Mitarbeiter des Betriebsdienstes der TBG führen auf ihrer Dienststelle ein Fernsprechbuch.
Alle Gespräche mit betrieblichem Inhalt sind in dieses Buch einzutragen, sofern die Einträge nicht in das Meldebuch für den Zugleiter oder das Arbeits- und Störungsbuch erfolgen müssen.

4.1.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 9 **Schriftliche Weisungen für Züge**

zu § 9 (1) **Ausfertigung von Befehlen**

Es darf der Vordruck nach Ril 408 der DB AG verwendet werden. Inhalte des FV- NE- Vordrucks Abschnitt 11 sind frei zu diktieren.

zu § 9 (2) **Aushändigung von Befehlen**

Die Züge, d.h. der Zugführer, erhalten eine Ausfertigung des Befehls.

Die beim Zugleiter verbleibende Durchschrift wird archiviert.

Die EVU regeln die Aufbewahrung des Befehls auf dem Zug und deren Verbleib.

zu § 9 (3) **Mündlich übermittelte Befehle**

1. Zur Übermittlung von Befehlen ist der Zugfunk zu verwenden. Der Zugleiter fertigt seine Kopie auf dem Vordruck nach Ril 408 der DB oder der FV- NE.
2. Die Übermittlung von Befehlen über öffentliche Fernsprechverbindungen (Festnetz, Mobiltelefon) ist in Ausnahmefällen gestattet. Dies ist vom Zlr im Zugmeldebuch / Meldebuch mit dem Zusatz „über Mobiltelefon“ kenntlich zu machen.
3. Die Befehle werden vom Zugleiter mit einem Übermittlungscode versehen. Der Übermittlungscode besteht aus der Buchstabenfolge „MTE“ und einer dreistelligen Nummer. Die Nummerierung beginnt zu jedem Fahrplanjahr neu mit der Nummer 101.

zu § 10 (3) c) **Abmelden**

Züge werden stets abgemeldet.

zu § 10 (6) **Anbieten von Zügen**

In Harmonisierung zur Ril 408.0221 Abschn. 2 (3) der DB AG dürfen Züge erst 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten werden.

zu § 10 (8) **Zugmeldungen über die Zugleitstrecke hinaus**

Im Regelbetrieb wird bei ordnungsgemäß arbeitendem Zugsicherungssystem ein Zugmeldedrucker genutzt. In diesem Falle werden Züge zwischen Fdl Schaftlach und Zlr Tegernsee bzw. umgekehrt nur angeboten, angenommen und abgemeldet. Das Rückmelden entfällt bei Regelbetrieb.

zu § 10 (10) **Bedingtes An- und Abmelden**

Das bedingte An- und Abmelden ist nicht zulässig.

zu § 11 (1) **Meldebuch für den Zugleiter**

1. Der Zugleiter führt das Meldebuch für den Zugleiter.
vgl. Anlage A 402

2. Regelbetrieb

Das Meldebuch wird in den Spalten 1, 2, 1a, 2a im Regelbetrieb nicht geführt. Im Übertrag in der ersten Zeile einer jeden Seite wird in diesem Fall ein roter Strich gezogen.

3. Störungen und Arbeiten am Zugsicherungssystem

In den Fällen, wo das Zugsicherungssystem (d.h. die Signalanlage) als gestört betrachtet werden kann bzw. Arbeiten an der Sicherungsebene stattfinden, ordnet der Zugleiter Zuglaufmeldungen an und führt Rückmelden zwischen Schaftlach und Gmund ein.
Diese Fälle sind in Modul 5 genannt.

Die ausgetauschten Meldungen dokumentiert der Zugleiter vollständig im Meldebuch für den Zugleiter.

4. Rückkehr zum Regelbetrieb

Es muß jeweils ein Kontrollzug bei ordnungsgemäß arbeitender Signalanlage in beiden Richtungen verkehrt sein, bevor auf Zuglaufmeldungen verzichtet werden kann und die Dokumentation gemäß (2) erfolgen kann.

zu § 12 (1) **Verzicht auf das Zugleitverfahren**

Ein Verzicht auf das Zugleitverfahren bezieht sich nur auf die Tatsache, dass ein Streckensicherungssystem genutzt werden kann.
Diese Regelung fällt unter § 12 (4).

zu § 12 (4) **Zugsicherungssystem**

Die Strecke Schaftlach – Tegernsee ist mit einem Zugsicherungssystem ausgerüstet.

Bei ordnungsgemäßem Arbeiten des Zugsicherungssystems darf auf Zuglaufmeldungen wie gleicherweise auf Rückmeldungen verzichtet werden.

Die Meldungen werden durch einen Zugmeldedrucker aufgezeichnet. Hierzu erfolgt die Dokumentation im Zugmeldebuch gemäß den Angaben der SbV unter § 11 (1).

Bei bestimmten Störungen und bei Entstörungs- bzw. Instandhaltungsarbeiten muß das Zugleitverfahren in Gänze durchgeführt und dokumentiert werden. Der Zugleiter informiert die Zugführer bzw. Triebfahrzeugführer, wenn Zuglaufmeldungen gegeben werden müssen.

Bitte beachten Sie hierzu Modul 5.

zu § 13 (3) **Zugverspätungen**

1. Die die Zugfolge regelnden Betriebsstellen Fdl Schaftlach und Fdl Tegernsee melden sich unverzüglich Zugverspätungen von über 5 Minuten, um dispositiv tätig werden zu können.
2. Triebfahrzeugführer/ Zugführer, welche einen Verspätungseinbruch von über 5 Minuten verursachen, melden dieses dem Zugleiter Tegernsee.

zu § 14 **Prüfung des Fahrwegs**

1. Die Fahrwegprüfung darf im Regelbetrieb durch die Anzeigen der Bedienoberfläche des Zugsicherungssystems bzw. durch den Ausdruck des Meldedruckers erfolgen.
2. Bei gestörter Signalanlage muss der Zugleiter zur Fahrwegprüfung die Aufschreibungen des Meldebuches für den Zugleiter heranziehen.

zu § 15 **Weichen, Gleissperren, Signalabhängigkeit**

1. Die Fahrwegelemente der von der TBG betriebenen Strecke werden vom Zugleiter im Bf Tegernsee überwacht.
2. Die Bedienung von Fahrwegelementen bedarf der Zustimmung des Zugleiters, i.d.R. durch eine Rangierfreigabe.
3. Nähere Regeln zu den Bahnhöfen befinden sich im Kapitel 4.1.3.

zu § 16 **Haupt- und Vorsignale**

zu § 16 (1) **Zuständigkeit/ Grundstellung/ Selbststellbetrieb**

Das Stellwerk kann im Regelbetrieb auf besondere Anweisung des EBL vom Zugleiter in der Betriebsart „Selbststellbetrieb“ betrieben werden.

Hierzu gelten die Anweisungen gemäß **Anlage A 102**.

zu § 16 (4) Ausfahrsignale/ Stellwerksbedienung allgemein

1. Auch bei eingeführten Zuglaufmeldungen geht das Signal N21 das Bfu Gmund automatisch auf Fahrt, wenn die Fahrstraße eingelaufen ist.

   Im Störungsbetrieb oder bei eingeführtem Rückmelden ist die Fahranfrage durch den Zf dennoch zu tätigen.
2. Das Einstellen von Fahrstraßen (manuell oder Selbststellbetrieb) führt gleichzeitig dazu, das alle Fahrwegelemente eingestellt und verriegelt werden.
3. Der Zlr darf Fahrwegelemente auch manuell in eine gewünschte Lage bringen, wenn die Voraussetzungen dazu vorliegen, insbesondere bei Schneefall oder wenn mit Vereisung zu rechnen ist, sollen Weichen möglichst schon nach der vorherigen Zugfahrt in die Lage für die nächste Zugfahrt gebracht werden.

zu § 17 Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge

zu § 17 (6) Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

1. Wenn Zuglaufmeldungen eingeführt sind (außer Ankunftsmeldung eines einzelnen Zuges), benötigt der Zug als Zustimmung zur Abfahrt die Fahrerlaubnis in Verbindung mit
   - der Fahrtstellung des Ausfahrtsignals oder
   - den schriftlichen Befehl (Nr. 2) zur Vorbeifahrt am Ausfahrsignal oder

   den schriftlichen Befehl (Nr. 3) zur Ausfahrt ohne Ausfahrsignal.
2. Wenn zusätzlich die Zustimmung eines örtlichen Betriebsbediensteten erforderlich ist, muss der Zug hierüber im Fahrplan oder mit schriftlichem Befehl informiert werden.
3. Wenn auf Zuglaufmeldungen verzichtet wird, gilt in Gmund und Tegernsee die Fahrtstellung des Ausfahrsignals als Zustimmung des Zugleiters zur Abfahrt.

zu § 17 (8) **Abfahrauftrag**

Wenn abweichend der Abfahrauftrag von einer örtlichen Aufsicht erteilt wird, muss der Zug hierüber im Fahrplan oder mit schriftlichem Befehl informiert werden.

zu § 17 (11) **gestörte Verständigung**

Bei gestörter Verständigung zwischen Zlr/ Fdl Tegernsee und Fdl Schaftlach dürfen in den Zugfolgeabschnitt Schaftlach – Gmund keine Züge oder Rangierfahrten über das Signal Ra 10 hinaus eingelassen werden.

zu § 18 **Dienst der Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten**

zu § 18 (1) **Benachrichtigung der Schrankenwärter/ Bü- Posten**

Bei Bauarbeiten oder im Störungsfall eingesetzte Bahnübergangsposten müssen durch Funk vor Zustimmung der Fahrt in den betroffenen Zugfolgeabschnitt vom Zugleiter Tegernsee über das Verkehren einer Zugfahrt unterrichtet werden.

zu § 18 (5) **Benachrichtigung der Rotten**

Der Zugleiter verständigt Rotten nicht.
Der Aufsichtsführende einer Rotte meldet beim Zugleiter die Arbeiten an bzw. nach Arbeitsende ab. Sicherungsaufsichtskräfte melden sich vor Beginn der Arbeiten beim Zugleiter an bzw. nach den Arbeiten ab.

Die Sicherung von Arbeitsstellen erfolgt nach VDV- Mitteilung 7508 und gemäß DB- Richtlinie 132.0118.

zu § 20 **Kreuzungen und ihre Verlegung**

zu § 20 (1) Zugkreuzungen dürfen in den Bahnhöfen Gmund und Tegernsee stattfinden.

zu § 20 (9) Während des Verzichts auf Zuglaufmeldungen (siehe zu § 12 (4)) verständigt der Zlr die Züge fernmündlich über zu verlegende Kreuzungen.

Wenn Zuglaufmeldungen gegeben werden, erfolgt die Verständigung der Züge über die Kreuzungsverlegung durch schriftlichen Befehl.

zu § 26 **Sperren von Gleisen**

zu § 26 (2) **Planmäßige Sperrung**

1. Kurzfristige Sperrungen der freien Strecke für Unterhaltungs- oder Entstörungsarbeiten dürfen nach Antrag durch den Unterhaltungsdienst durch den Zugleiter angeordnet werden.

   Der Zugleiter muss zuvor das Zugleitverfahren einführen.

2. Kurzfristige Sperrungen der freien Strecke zum Zwecke der Unfallverhütung dürfen nach Antrag durch die Sicherungsaufsichtskraft durch den Zugleiter

angeordnet werden.

Der Zugleiter muss zuvor das Zugleitverfahren einführen.

3. Sperrungen des Gleises zum Zwecke geplanter Bauarbeiten werden durch eine BETRA bekannt gegeben.

Die BETRA nennt den technisch berechtigten Mitarbeiter, welcher eine Sperrung beantragt.

4. Ein Baugleis darf eingerichtet werden, wenn dieses zuvor gesperrt wurde und der betroffene Zugfolgeabschnitt durch Sh2- Scheiben abgeriegelt wurde.

5. Auf Antrag des technisch berechtigten Mitarbeiters erklärt der Zugleiter das gesperrte Gleis zum Baugleis. Er vermerkt dieses im Meldebuch für den Zugleiter.

Danach dürfen Sicherungsanlagen außer Betrieb genommen und Flankenschutzeinrichtungen angebracht werden.

6. Ein Baugleis darf vom Zugleiter aufgehoben werden, wenn er vom technisch berechtigten Mitarbeiter die ordnungsgemäße Funktion der geplanten Sicherungsanlagen, die Entfernung der Flankenschutzeinrichtungen des Baugleises sowie die Befahrbarkeitsmeldung des Gleises erhalten hat.

zu § 30 **Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge**

zu § 30 (5) **Sonderregelung**

Während der Dienstruhe dürfen Züge und Nebenfahrzeuge nur verkehren, wenn der EBL oder öBl oder deren Vertreter zugestimmt hat und am Zugleiterarbeitsplatz im Meldebuch die Strecke durch den Bereitschaftshabenden gesperrt wurde.

4.1.3	**Zugfahrdienst**
zu § 32 (1)	Reisezüge dürfen nicht länger als die zur Verfügung stehende Länge der Bahnsteigkante sein.
	In Relation zur Bahnsteigkante überlangen Zügen, welche ausnahmsweise verkehren sollen, muss der EBL des trassenführenden EVU hierzu sicherheitliche Regelungen treffen.
zu § 32 (7)	Beförderungen überschwerer Fahrzeuge oder von Fahrzeugen mit Lademaßüberschreitung sind einer vorherigen Einzelfallprüfung durch den EBL zu unterziehen.
zu § 34 (2)	**Geschobene Züge**
zu § 34 (2) c)	Geschobene Züge in übrigen Fällen sind nicht zulässig.
zu § 35	**Nachgeschobene Züge**
zu § 35 (2)	Das nachschiebende Triebfahrzeug muß zwischen zwei Bahnhöfen mitfahren und ist mit dem Zugverband zu kuppeln.
zu § 35 (7)	Die Verständigung ist durch das verantwortliche EVU festzulegen.
zu § 38	**Fahrtbericht**
zu § 38 (1)	Auf Zügen der TBG wird auf die Führung des Fahrtberichtes verzichtet. Bei anderen Zügen trifft der EBL des EVU in eigener Zuständigkeit eine Regelung.
zu § 41 (1)	**Bremstafeln, Mindestbremshundertstel**
	Wenn die erforderlichen Bremshundertstel nicht erreicht werden können, meldet sich der Triebfahrzeugführer beim Zlr und gibt ihm die vorhandenen Brh bekannt. Der Zugleiter übermittelt dem Tf den geänderten Fahrplan.
zu § 44	**Fahrt auf der Strecke**
zu § 44 (18)	**Grenzzeichenfreies Halten** Sofern der Zug nicht grenzzeichenfrei hält, ist dieses vom Zugführer bei eingeführtem Zugleitbetrieb auf allen Bahnhöfen immer dem Zugleiter zu melden.
zu § 47	**Unregelmäßigkeiten während der Fahrt (Züge)**
zu § 47 (7)	Die Bremstafeln in der Anlage sind zu beachten. Können nicht ausreichende Hand- und Feststellbremsen angezogen werden, darf das betreffende Fahrzeug nicht allein abgestellt werden.

zu § 48 **Unregelmäßigkeiten während der Fahrt (Infrastruktur)**

zu § 48 (5), (6) **Zwangsbremsung, Weiterfahrt nach Zwangsbremsung**

Die Haltetafeln am Hp Moosrain sind mit PZB- Gleismagneten 2000 Hz ausgerüstet. Diese sichern nicht den nachfolgenden Zugfolgeabschnitt, sondern werden abhängig vom Signalbild der dahinter liegenden Überwachungssignalwiederholer für die jeweils nächste Bü- Sicherungsanlage geschaltet.

Wird einer der vorgeannten PZB- Magnete als Ursache für eine Zwangsbremsung ermittelt, darf der Zug nur mit mündlicher Zustimmung des Zugleiters weiter fahren. Die mit dem betreffenden Überwachungssignal gesicherten BÜ sind dann gemäß FV- NE § 48 (2) zu sichern.

zu § 48 (9) **Schienenbrüche**

Schienenbrüche (auch der Verdacht hierauf) sind bis zur Beurteilung als unbefahrbar einzustufen.

Wird dem Zugleiter ein Schienenbruch oder der Verdacht eines Schienenbruchs gemeldet, so hat er die Züge in diesem Zugfolgeabschnitt mit Nothalteauftrag anzuhalten und dann den genauen Standort feststellen zu lassen.

Wenn der Schienenbruch in Fahrtrichtung hinter dem Zug liegt, darf der Zugleiter die Weiterfahrt zulassen. Anschließend ist der Zugfolgeabschnitt zu sperren. Wenn der Schienenbruch in Fahrtrichtung vor dem Zug liegt, aber zwischen dem Zug und dem Schienenbruch ein Haltepunkt bzw. Bahnhof liegt, darf der Zugleiter den Zug bis zu diesem weiterfahren lassen.

Schienenbrüche dürfen nur von qualifizierten Mitarbeitern beurteilt werden. Der qualifizierte Mitarbeiter beurteilt den Schienenbruch und stellt fest, ob und mit welcher Geschwindigkeit der Schienenbruch befahren werden kann. Er meldet dieses dem Zugleiter.

Im Falle eines befahrbaren Schienenbruchs hebt der Zugleiter die Sperrung auf und verständigt ggf. die Züge mit Befehl Nr. 9 über die Geschwindigkeitsbegrenzung.

Die zur Beurteilung von Schienenbrüchen qualifizierten Mitarbeiter sind der Streckendienstmitarbeiter Oberbau, der EBL bzw. stellv. EBL, sowie der öBl und dessen Stellvertreter. Diese und ggf. weitere Personen werden dem Zugleiter vom EBL namentlich bekannt gegeben.

Die Qualifizierung erfolgt durch den EBL/ stellv. EBL/ den Streckenmeister/ den öBl oder durch eine geeignete Bildungseinrichtung.

4.1.4 Rangierdienst

Regelungen zum Rangierdienst sind in den einzelnen Bahnhofsbüchern (Module 4.2.x) beschrieben.

4	**Ergänzende Regelungen zur FV- NE**
4.2	**Bahnhofsbücher**

4.2.1 Bahnhofsbuch Gmund

4.2.1.1 Allgemeines

zu § 1 (3) Betriebsverfahren

Das Zugmeldeverfahren findet zwischen den benachbarten Bahnhöfen Gmund und Schaftlach statt.

zu § 3 Begriffserklärungen

zu § 3 (10) Haupt- und Nebengleise

Im Bf Gmund sind die Gleise 21 und 22 Hauptgleise. Gleis 23 ist Nebengleis.

zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Im Bf Gmund sind Zugschlussstellen für Zuglaufmeldungen

- für ankommende Züge
  - aus Richtung Tegernsee der km 7,788 (Höhe Asig N21)
  - aus Richtung Schaftlach der km 7,476 (Höhe Asig P22)
- für abfahrende Züge
  - in Richtung Schaftlach der km 7,330 (Höhe Esig A2)
  - in Richtung Tegernsee der km 7,987 (Höhe Esig F2)

Die technischen Zugschlussstellen der Gleisfreimeldeanlage sind die als Fahrstraßenzugschlussstellen wirkenden Achszähler.

zu § 5 Fahrpläne

zu § 5 (4) Bahnhofsfahrordnung

Der Bf Gmund wird im Richtungsbetrieb betrieben. Die Züge fahren

- in Kilometrierungsrichtung über Gleis 21
- gegen die Kilometrierungsrichtung über Gleis 22

zu § 6 Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen

zu § 6 (3) Fernsprechbuch

In Bf Gmund ist von Bediensteten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein Fernsprechbuch zu führen. Es liegt am Streckenfernsprechgerät auf.

zu § 7 (5) Sichern der Reisenden

In Gmund darf in Richtung Tegernsee ein Zug aus Gleis 21 erst ausfahren, wenn der Zu- und Abgang der Reisenden zum Bahnsteig beendet ist.

4.2.1.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 10 (1) Regelung der Zugfolge

1. Zwischen dem Bahnhof Schaftlach und dem Bahnhof Gmund werden die Züge im Zugmeldeverfahren übergeben.

Die Zustimmung zur Fahrt wird den Zügen übermittelt

- im Regelbetrieb durch die Fahrtstellung eines Hauptsignals
- im Störungsbetrieb oder bei Instandhaltungsarbeiten an dem Zugsicherungssystem durch schriftlichen Befehl in Verbindung mit Zuglaufmeldungen.

2. Zwischen dem Bahnhof Gmund und dem Bahnhof Tegernsee werden die Züge

- im Regelbetrieb durch die Zustimmung zur Fahrt auf Signal,
- im Störungsbetrieb oder bei Instandhaltungsarbeiten an dem Zugsicherungssystem durch Zuglaufmeldungen

geleitet.

zu § 14 Prüfung des Fahrweges

zu § 14 (1),(4) Umfang der Fahrwegprüfung/ indirekte Fahrwegprüfung

1. Bei gestörtem Zugsicherungssystem prüft der Zugführer des ersteingefahrenen Zuges den Fahrweg zwischen den Einfahrsignalen.

Die indirekte Fahrwegprüfung durch den Zugleiter ist zugelassen.

2. Bei gestörtem Zugsicherungssystem prüft der Zugführer nach Abschluss der Rangierarbeiten den Fahrweg zwischen den Einfahrsignalen.

zu § 15 Weichen, Gleissperren, Sperrsignale, Signalabhängigkeit

zu § 15 (1) Zuständigkeit

Der Zlr Tegernsee darf das Zugpersonal damit beauftragen, Fahrwegelemente (insbesondere Weichen und Gleissperren) zu stellen und zu sichern.

zu § 15 (2) **Grundstellung**

0. In den nachfolgenden Tabellen ist die Grundstellung der Fahrwegelemente angegeben. In der Spalte „Zug“ ist angegeben, ob Züge das Element befahren:

- Buchstabe „S“: das Element ist Teil von Zugfahrstraßen, signalabhängig und bei aufgehobener Abhängigkeit zu sichern.
- Buchstabe „H“: Das Element ist Teil von Zugfahrstraßen und mit Handschloss verriegelt.
- Buchstabe „F“: das Element ist ein Flankenschutzelement für Zugfahrten.

Buchstabe „h“: das Element wird nicht von Zugfahrten befahren, es ist mit Handschloss verriegelt.

Fahrwegelemente mit Markierung „S“ in der Spalte Zug sind bei aufgehobener Signalabhängigkeit zu sichern.

Für Fahrwegelemente mit Markierung „f“ in der Spalte „Zug“ sind Teil der Fahrwegprüfung nach FV-NE §14. Die Schlüssel der Handschlösser sind bei Zlr Tegernsee unter Verschluss zu halten. Der Zlr Tegernsee muss zum Dienstbeginn und Dienstübergabe die Vollständigkeit der Schlüssel prüfen.

Für Fahrwegelemente mit Markierung „z“ in der Spalte „Zug“ sind Teil der Fahrwegprüfung nach FV-NE §14. Die Schlüssel der Handschlösser sind mit dem Zugführerschlüssel (Streckenschlüssel) zugänglich. Der Zlr Tegernsee muss zum Dienstbeginn und Dienstübergabe die Vollständigkeit der Schlüssel prüfen.

1. Am Stellwerk sind angeschlossen:

Element	Grundstellung	Bemerkungen
Weiche 21	Ohne	S, f
Weiche 24	Ohne	S, f

2. Ortsbediente Elemente sind:

Element	Grundstellung	Zug	Bemerkung
Weiche 22	nach links	H, z	mit Folgeabhängigkeit zur Gleissperre Gs X
Gleissperre X	aufgelegt	F	Schlüssel abhängig von W 22

zu § 15 (4) **Sicherung von Weichen**

Die in zu § 15 (2) „Absatz 2 – Grundstellung“ zur Sicherung markierten Elemente (Buchstabe „S“) sind bei aufgehobener Signalabhängigkeit oder bei eingeführten Zuglaufmeldungen zu sichern, wenn nicht nach **Anlage A 101** die ordnungsgemäße Stellung und Verschluss festgestellt werden kann.

zu § 15 (5) **Handverschluss**

1. Weichen dürfen mit Handverschluss oder Weichenriegel gesichert werden. Der Zlr darf das Zugpersonal damit beauftragen, Sicherungselemente anzubringen bzw. zu bedienen.
2. Handverschlüsse befinden sich im ehemaligen Stellwerksraum im Empfangsgebäude.

zu § 15 (10) **Aufbewahrung der Schlüssel**

1. Die Schlüssel zu den verriegelten Elementen im Bf Gmund sind mit Zugführerschlüssel zugänglich. Die Schlüsselsperre befindet sich im ehemaligen Stellwerksraum im Bahnhofsgebäude.
2. Die Schlüssel zu vorübergehend angebrachten Schlössern müssen beim Zugleiter Tegernsee aufbewahrt werden.

zu § 16 **Haupt- und Vorsignale**

zu § 16 (1), (2) **Selbststellbetrieb**

Regelungen hierzu sind in **Anlage A 102** getroffen.

zu § 17 **Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge**

zu § 17 (2) **Gleichzeitige Einfahrten**

Gleichzeitige Einfahrten in die Richtungsgleise sind im Regelbetrieb erlaubt.

zu § 17 (8) **Abfahrauftrag**

In Gmund gibt grundsätzlich der Zugführer den Abfahrtauftrag; das EVU regelt den Fall, dass der Tf gleichzeitig Zf ist.

4.2.1.4	**Rangierdienst**
zu § 51	**Allgemeines**
zu § 51 (13)	**Örtliche Besonderheiten**

Rangierseite:
Immer jeweils im Innenbogen der in Richtung freie Strecke führenden Gleise.

Vorsichtig rangieren

In Richtung Schaftlach.

Talseite:
Bf Gmund

Abstellverbot

zwischen Weiche 21 und Ra 10 Richtung Schaftlach.

zu § 52 **Vorbereiten**

zu § 52 (5)

Zustimmung

Rangiert wird in der Regel im „Rangierbetrieb“ mit örtlicher Bedienung(Nahbedienung) der Weichen.

Rangiererlaubnis beantragen/ erteilen

Soll rangiert werden, beantragt der Triebfahrzeugführer die Rangiererlaubnis beim Zugleiter. Wortlaut: „Ich beantrage die Rangiererlaubnis im Bahnhof …..“ . Der Zugleiter Tegernsee gib die Rangiererlaubnis mündlich/ fernmündlich mit dem Wortlaut: „Rangiererlaubnis für den Bahnhof …… erteilt“. Die Erteilung der Erlaubnis ist von Triebfahrzeugführer zu wiederholen und wird vom Zugleiter mit „richtig“ bestätigt.

Dann schaltet der Zugleiter den Bahnhof in den Rangierbetrieb, erkennbar am weißen Zusatzlicht an den Ausfahrsignalen (siehe Modul 3). Mit erteilter Rangiererlaubnis ist der Triebfahrzeugführer bzw. ein Rangierbegleiter Weichenwärter für den Bahnhof.

Rangiererlaubnis zurückgeben

Wenn das Rangieren beendet ist, gibt der Triebfahrzeugführer die Rangiererlaubnis zurück. Wortlaut: „(Betriebsstelle, Name), das Rangieren im Bahnhof ….. ist beendet, alle Fahrzeuge stehen grenzzeichenfrei“. Die Meldung ist vom Zugleiter zu wiederholen und vom Tf mit „richtig“ zu bestätigen. Dann nimmt der Zugleiter die Rangiererlaubnis für den Bahnhof zurück.

Rangieren bei Störungen an der Sicherungstechnik

Kann der Zugleiter den Rangierbetrieb nicht einstellen oder sind Zuglaufmeldungen eingeführt, sperrt der Zugleiter den Bahnhof mittels Sperrkasten im Meldebuch und gibt dann mündlich (wie vorstehend beschrieben) die Zustimmung zum Rangieren.

noch zu § 52 (5) Rangieren unter Überwachung des Zugleiters

Bei ordnungsgemäßer Funktion der Sicherunsgtechnik darf der Zugleiter in Funktion als Weichenwärter rangeiren lassen. Auf Anfrage nach der Rangiererlaubnisantwortet er in diesem Fall „Rangieren im Bahnhof ….. unter Überwachung erlaubt“. Die Meldung ist vom Tf zu wiederholen und vom Zlr mit „richtig“ zu bestätigen. Der Zugleiter bleibt damit Weichenwärter im Bahnhof.

zu § 53 **Durchführen**

zu § 53 (5) Angaben zum Rangieren in Gefällebereich

Regelungen hierzu vgl. Regeln zu § 51 (13).

zu § 53 (10), (11), (12), (14) Rangierverbote

- Verschieben ohne Rangierpersonal,
- Rangieren mit Seil oder Kette,
- Verschieben mit Rangierhilfsmitteln,
- Rangieren durch Mithilfe von Bahnfremden,

ist jeweils verboten.

zu § 55 **Befahren von Übergängen**

zu § 55 (2) Sichern anderer Übergänge

Vor Befahren des Reisendenüberweges ist davor zu halten.

zu § 58 **Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**

zu § 58 (2) **Festlegemittel**

Hemmschuhe oder Radvorleger sind im Dienstraum des Empfangsgebäudes vorgehalten. Fahrzeuge dürfen mit Handbremsen oder Feststellbremsen festgelegt werden.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**

Auf das Festlegen von Fahrzeugen in Gleis 23 darf verzichtet werden. In den übrigen Gleisen müssen Fahrzeuge zur Talseite hin festgelegt werden.

zu § 59 (2) **Rangieren auf den Hauptgleisen**

Die Erlaubnis zum Rangieren über die Rangierhaltetafel wird mit schriftlichem Befehl erteilt. Bei ordnungsgemäß wirkendem Sicherungssystem ist die zulaufende Strecke vom Zugleiter technisch zu sperren.

Bei gestörtem Zugsicherungssystem ist ein Bahnhof durch den Zlr betrieblich mittels Sperrkästchen zu sperren und dann die Zustimmung zum Rangieren mitzuteilen.

zu § 59 (3) **Gefährdende Rangierbewegungen**

In allen Bahnhöfen sind Rangierbewegungen verboten, wenn Zugfahrten stattfinden.

zu § 59 (4) **Abstellverbot**

Das Abstellverbot ist nur in gesperrten Gleisen oder Baugleisen aufgehoben.

zu § 60 **Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt**

zu § 60 (1) **Stelle, an der die Zugfahrt beginnt**

Die Stelle, an der die Zugfahrt spätestens beginnt ist das Signal Ra 10 eines jeden Bahnhofs.

zu § 60 (2) **Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt**

Der Übergang von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt ist verboten.

4.2.2 Bahnhofsbuch Tegernsee

4.2.2.1 Allgemeines

zu § 1 (3) Betriebsverfahren

Zwischen den Bahnhöfen Gmund und Tegernsee wird die Zugfolge im Zugleitbetrieb geregelt.

zu § 3 Begriffserklärungen

zu § 3 (10) Haupt- und Nebengleise

Im Bf Tegernsee sind die Gleise 11 und 15 Hauptgleise.

zu § 3 (11) Zugschlussstellen

Im Bf Tegernsee sind Zugschlussstellen für die Zuglaufmeldungen

- für ankommende Züge der km 12,118 (Höhe Asig P11 und P15)
- für abfahrende Züge der km 11,948 (Höhe Esig A1)

Die technischen Zugschlußstellen des selbsttätigen Streckenblocks sind die als Fahrstraßenzugschlußstellen wirkenden Achszähler.

zu § 3 (14) Zugleitstellen

Der Bahnhof Tegernsee ist Zugleitstelle für die Gesamtstrecke Schaftlach – Tegernsee.

zu § 5 Fahrpläne

zu § 5 (4) Bahnhofsfahrordnung

Die Bahnhofsfahrordnung wird durch den öBl festgelegt.

zu § 6 Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen

zu § 6 (3) Fernsprechbuch

In Bf Tegernsee ist von Bediensteten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein Fernsprechbuch zu führen. Es liegt am Streckenfernsprechgerät auf.

4.2.2.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 10 (1) **Regelung der Zugfolge**

1. Zwischen dem Bahnhof Gmund und dem Bahnhof Tegernsee verkehren die Züge im Zugleitverfahren.

2. Zwischen dem Bahnhof Gmund und dem Bahnhof Tegernsee werden die Züge

- im Regelbetrieb durch die Zustimmung zur Fahrt auf Signal,
- im Störungsbetrieb oder bei Instandhaltungsarbeiten an dem Zugsicherungssystem durch Zuglaufmeldungen

geleitet.

zu § 14 **Prüfung des Fahrweges**

zu § 14 (1),(4) **Umfang der Fahrwegprüfung/ indirekte Fahrwegprüfung**

1. Bei gestörtem Zugsicherungssystem prüft der Zugleiter den Fahrweg zwischen dem Einfahrsignal und den Zielen im Fahrweg.

2. Bei gestörtem Zugsicherungssystem prüft der Zugleiter nach Abschluß der Rangierarbeiten den Fahrweg zwischen dem Einfahrsignal und den Zielen im Fahrweg.

zu § 15 **Weichen, Gleissperren, Sperrsignale, Signalabhängigkeit**

zu § 15 (1) **Zuständigkeit**

Der Zlr Tegernsee darf das Zugpersonal damit beauftragen, Fahrwegelemente (insbesondere Weichen und Gleissperren) zu stellen und zu sichern.

zu § 15 (2) **Grundstellung**

0. In den nachfolgenden Tabellen ist die Grundstellung der Fahrwegelemente angegeben. In der Spalte „Zug“ ist angegeben, ob Züge das Element befahren:

- Buchstabe „S“: das Element ist Teil von Zugfahrstraßen, signalabhängig und bei aufgehobener Abhängigkeit zu sichern.
- Buchstabe „H“: Das Element ist Teil von Zugfahrstraßen und mit Handschloss verriegelt.
- Buchstabe „F“: das Element ist ein Flankenschutzelement für Zugfahrten.

Buchstabe „h“: das Element wird nicht von Zugfahrten befahren, es ist mit Handschloss verriegelt.

Fahrwegelemente mit Markierung „S“ in der Spalte Zug sind bei aufgehobener Signalabhängigkeit zu sichern.

Für Fahrwegelemente mit Markierung „f“ in der Spalte „Zug“ sind Teil der Fahrwegprüfung nach FV-NE §14. Die Schlüssel der Handschlösser sind bei Zlr Tegernsee unter Verschluss zu halten. Der Zlr Tegernsee muss zum Dienstbeginn und Dienstübergabe die Vollständigkeit der Schlüssel prüfen.

Für Fahrwegelemente mit Markierung „z“ in der Spalte „Zug“ sind Teil der Fahrwegprüfung nach FV-NE §14. Die Schlüssel der Handschlösser sind mit dem Zugführerschlüssel (Streckenschlüssel) zugänglich. Der Zlr Tegernsee muss zum Dienstbeginn und Dienstübergabe die Vollständigkeit der Schlüssel prüfen.

1. Am Stellwerk sind angeschlossen:

Element	Grundstellung	Bemerkungen
Weiche 12	Ohne	S, f

2. Ortsbediente Elemente sind:

Element	Grundstellung	Zug	Bemerkung
Weiche 11	nach rechts	H, f	mit Folgeabhängigkeit zur Gleissperre Gs XI
Weiche 13	nach links	H, f	
Rückfallweiche 14	nach links	H, f	Endlagenüberwachung, hohes Lichtsperrsignal mit Kennlicht
Weiche 15	nach links	h	
Rückfallweiche 16	nach links	h	Endlagenüberwachung, hohes Lichtsperrsignal mit Kennlicht
Rückfallweiche 17	nach links	h	Endlagenüberwachung, hohes Lichtsperrsignal mit Kennlicht
Weiche 19	nach links		
Weiche 110	nach rechts		
Weiche 111	nach rechts		
Gleissperre XI	aufgelegt	F	Schlüsselabhängig von W 11

zu § 15 (4) **Sicherung von Weichen**

Die in zu § 15 (2) „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**“ zur Sicherung markierten Elemente (Buchstabe „S“) sind bei aufgehobener Signalabhängigkeit oder bei eingeführten Zuglaufmeldungen zu sichern, wenn nicht die ordnungsgemäße Stellung und Verschluss festgestellt werden kann.

zu § 15 (5) **Handverschluß**

1. Weichen dürfen mit Handverschluss oder Weichenriegel gesichert werden. Der Zlr darf das Zugpersonal damit beauftragen, Sicherungselemente anzubringen bzw. zu bedienen.

2. Handverschlüsse befinden sich im Stellwerksraum im Empfangsgebäude.

zu § 15 (10) **Aufbewahrung der Schlüssel**

1. Die Schlüssel zu den verriegelten Elementen im Bf Tegernsee sind mit Zugführerschlüssel zugänglich. Der Schlüssel ist beim Zugleiter im Empfangsgebäude erhältlich.

2. Die Schlüssel zu vorübergehend angebrachten Schlössern müssen beim Zugleiter Tegernsee aufbewahrt werden.

3. Alle Schlüssel sind an einem Schlüsselbrett aufzubewahren. Ersatzschlüssel der Fahrwegelemente müssen versiegelt sein.

4. Die Ausgabe und Vereinnahmung von Schlüsseln ist durch den Zugleiter zu dokumentieren.

zu § 16 **Haupt- und Vorsignale**

zu § 16 (1), (2) **Selbststellbetrieb**

1. Der Selbststellbetrieb darf durch den Zugleiter nicht eingeschaltet werden.

2. Das Einstellen von Fahrstraßen (manuell oder Selbststellbetrieb) führt gleichzeitig dazu, dass alle Fahrwegelemente eingestellt und verriegelt werden.

3. Der Zlr darf Fahrwegelemente auch manuell in eine gewünschte Lage bringen, wenn die Voraussetzungen dazu vorliegen. Insbesondere bei Schneefall oder wenn mit Vereisung zu rechnen ist, sollen Weichen möglichst schon hinter der vorigen Zugfahrt in die Lage für die nächste Zugfahrt gebracht werden.

zu § 17 **Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge**

zu § 17 (8) **Abfahrauftrag**

In Bf Tegernsee gibt grundsätzlich der Zugführer den Abfahrtauftrag; das EVU regelt den Fall, dass der Tf gleichzeitig Zf ist.

4.2.2.4	**Rangierdienst**
zu § 51	**Allgemeines**
zu § 51 (12), (13)	**Örtliche Besonderheiten**
	Rangierseite: Immer im Innenbogen. Vorsichtig rangieren In Richtung Gmund Talseite: in Richtung Bf Gmund
zu § 52	**Vorbereiten**
zu § 52 (5)	Zustimmung Rangiert wird in der Regel im „Rangierbetrieb“ mit örtlicher Bedienung(Nahbedienung) der Weichen. Rangiererlaubnis beantragen/ erteilen Soll rangiert werden, beantragt der Triebfahrzeugführer die Rangiererlaubnis beim Zugleiter. Wortlaut: „Ich beantrage die Rangiererlaubnis im Bahnhof …..“ . Der Zugleiter Tegernsee gib die Rangiererlaubnis mündlich/ fernmündlich mit dem Wortlaut: „Rangiererlaubnis für den Bahnhof …… erteilt“. Die Erteilung der Erlaubnis ist von Triebfahrzeugführer zu wiederholen und wird vom Zugleiter mit „richtig“ bestätigt. Dann schaltet der Zugleiter den Bahnhof in den Rangierbetrieb, erkennbar am weißen Zusatzlicht an den Ausfahrsignalen (siehe Modul 3). Mit erteilter Rangiererlaubnis ist der Triebfahrzeugführer bzw. ein Rangierbegleiter Weichenwärter für den Bahnhof. Rangiererlaubnis zurückgeben Wenn das Rangieren beendet ist, gibt der Triebfahrzeugführer die Rangiererlaubnis zurück. Wortlaut: „(Betriebsstelle, Name), das Rangieren im Bahnhof ….. ist beendet, alle Fahrzeuge stehen grenzzeichenfrei“. Die Meldung ist vom Zugleiter zu wiederholen und vom Tf mit „richtig“ zu bestätigen. Dann nimmt der Zugleiter die Rangiererlaubnis für den Bahnhof zurück. Rangieren bei Störungen an der Sicherungstechnik Kann der Zugleiter den Rangierbetrieb nicht einstellen oder sind Zuglaufmeldungen eingeführt, sperrt der Zugleiter den Bahnhof mittels Sperrkasten im Meldebuch und gibt dann mündlich (wie vorstehend beschrieben) die Zustimmung zum Rangieren.

noch zu § 52 (5)

Rangieren unter Überwachung des Zugleiters

Bei ordnungsgemäßer Funktion der Sicherunsgtechnik darf der Zugleiter in Funktion als Weichenwärter rangeiren lassen. Auf Anfrage nach der Rangiererlaubnisantwortet er in diesem Fall „Rangieren im Bahnhof ….. unter Überwachung erlaubt“. Die Meldung ist vom Tf zu wiederholen und vom Zlr mit „richtig“ zu bestätigen. Der Zugleiter bleibt damit Weichenwärter im Bahnhof.

zu § 53 **Durchführen**

zu § 53 (5)

Angaben zum Rangieren in Gefällebereich

vgl. Regelung zu § 51 (12), (13)

zu § 53 (10), (11), (12), (14)

Rangierverbote

- Verschieben ohne Rangierpersonal,
- Rangieren mit Seil oder Kette,
- Verschieben mit Rangierhilfsmitteln,
- Rangieren durch Mithilfe von Bahnfremden,

ist jeweils verboten.

zu § 55 **Befahren von Übergängen**

zu § 55 (2)

Sichern anderer Übergänge

Vor Befahren des Bahnüberganges in Höhe des Bahnsteiganfanges ist davor zu halten.

zu § 58 **Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**

zu § 58 (2) **Festlegemittel**

Hemmschuhe oder Radvorleger sind durch das EVU selbst mitzubringen. Schienenform: S 49. Fahrzeuge dürfen mit Handbremsen oder Feststellbremsen festgelegt werden.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**

Fahrzeuge dürfen mit Hand- oder Feststellbremse festgelegt werden.

zu § 59 (2) **Rangieren auf den Hauptgleisen**

Die Erlaubnis zum Rangieren über die Rangierhaltetafel wird mit schriftlichem Befehl erteilt. Bei ordnungsgemäß wirkendem Sicherungssystem ist die zulaufende Strecke vom Zugleiter technisch zu sperren.

Bei gestörtem Zugsicherungssystem ist ein Bahnhof durch den Zlr betrieblich mittels Sperrkästchen zu sperren und dann die Zustimmung zum Rangieren mitzuteilen.

zu § 59 (3) **Gefährdende Rangierbewegungen**

In allen Bahnhöfen sind Rangierbewegungen verboten, wenn Zugfahrten stattfinden.

zu § 59 (4) **Abstellverbot**

Das Abstellverbot ist nur in gesperrten Gleisen oder Baugleisen aufgehoben.

zu § 60 **Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt**

zu § 60 (1) Stelle, an der die Zugfahrt beginnt

Die Stelle, an der die Zugfahrt spätestens beginnt ist das Signal Ra 10.

zu § 60 (2) **Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt**

Der Übergang von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt ist verboten.

(bleibt frei)

5 Ergänzende Regelungen zur Sig- VB- NE

5.1 Streckenbuch

5.1.1

zu § 1 (1) c) (7), (8) **Bahnübergangssicherungsanlagen**

1. Die Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) auf der Strecke Schaftlach – Tegernsee sind alle lokführerüberwachte Anlagen.

Sie werden in Höhe des Signals Bü 2 durch Einwirkung des Zuges auf einen Einschaltkontakt bzw. eine Einschaltschleife eingeschaltet.

2. Besonderheiten an BÜ- Sicherungsanlagen sind in der Spalte der Tabelle in Anlage **A 212** genannt. Sie sind unter den nachfolgenden Buchstaben, welche in der Spalte der Tabelle genannt sind, beschrieben.
Gelten die Besonderheiten nur für eine Richtung, so ist dieses durch die Kürzel „Ri“ (Richtung) „GRi“ (Gegenrichtung) genannt.

5.1.2

zu § 1 (1) a), b), d) **Stellwerke**

Die Strecke ist mit einem Zugsicherungssystem ausgerüstet. Es befinden sich rechnergesteuerte Stellwerke in den Bahnhöfen Gmund und Tegernsee.

Die freie Strecke wie die Hauptgleise der Bahnhöfe verfügen über Achszähler als Gleisfreimeldeanlagen.

Zwischen Schaftlach und Gmund ist ein Streckenblock mit Erlaubniswechsel vorhanden.

Die Erlaubnis liegt in Grundstellung beim Fahrdienstleiter Schaftlach.

zu § 2 (3) **Signalabhängigkeit**

Zwischen den Hauptsignalen und den Weichen in Hauptgleisen besteht Signalabhängigkeit.

Bei den Handweichen wird diese über elektrische Schlüsselsperren hergestellt. Beachten Sie die Hinweise in den Bahnhofsbüchern zu den Tätigkeiten beim Rangieren.

zu § 8 (1) **Signalanlagen bedienen**

1. Für die Bedienung der Signalanlagen ist der Zugleiter im Bf Tegernsee zuständig.
2. Anforderung eines Fahrweges durch den Triebfahrzeugführers:

   Nur nach Zustimmung durch den Zugleiter kann ein Fahrweg mittels Infrarotsender/- empfänger durch den Zugführer angefordert werden.
3. Bei Rangierfahrten in den Bahnhöfen dürfen handgestellte Fahrwegelemente durch nach Sig- VB- NE geprüftes Personal bedient werden.
4. Für die Bedienung des Rechnerstellwerkes wird eine besondere Bedienungsanweisung für den Zugleiter und für das Instandhaltungspersonal im Bf Tegernsee vorgehalten.

   Die Bedienungsanweisung finden Sie als Anlage **A 101** zur SbV.

zu § 10 **Maßnahmen bei Arbeiten, Störungen und Unregelmäßigkeiten**

Im Falle von

- aufgehobener Signalabhängigkeit,
- nicht arbeitendem Zugmeldedrucker,
- Stromausfall,
- nicht wirkendem Streckenblock

in Folge von

- Störungen oder
- geplanten Arbeiten

ist durch den Zugleiter der Zugleitbetrieb bis zum Erreichen der Grundstellung anzuordnen.

5.2 Bahnhofsbuch

5.2.1 Bf Gmund

zu § 2(3) Signalabhängigkeit

0. Rangierfreigabe einschalten

Für den Bahnhof Gmund kann nur der Zlr Tegernsee die Rangiererlaubnis einschalten.

Bei eingeschaltetem Rangierbetrieb sind Bedienungen von ET bzw. IRE (vgl. **Anlage A 101** und **A 102**) unwirksam.

Die Einzelumstellung einer Weiche durch den Zlr ist bei eingeschaltetem Rangierbetrieb möglich.

Der Hauptschlüssel bleibt nach Einschalten im Schlüsselschalter stecken und kann erst nach Ausschalten abgezogen werden.

Mit Anforderung der Rangiererlaubnis prüft das Stellwerk, ob eine Anforderung zur Ein- oder Ausfahrt in oder aus dem Bahnhof gestellt wurde. Ist dies nicht der Fall, wird Hp 0 und weißes Kennlicht an allen Ausfahrsignalen des Bahnhofs angesteuert. Damit wird dem Rangierpersonal die Erlaubnis zum Rangieren signalisiert.

Die INDUSI-Magnete der Ausfahrsignale bleiben bei erteilter Rangiererlaubnis wirksam.

1. Anfordern der Rangierfreigabe

Im Bahnhof Gmund kann nur rangiert werden, wenn der Zlr anwesend ist. In unbesetzten Zeiten ist Rangieren in Gmund nicht zulässig. Ausnahmen dürfen in einer BETRA zugelassen werden. Es ist der Zlr über Zugfunk oder über den örtlichen Fernsprecher zu rufen und die Rangieranfrage zu stellen.

Der Zlr erteilt die Rangierfreigabe, indem er den Rangierbetrieb für den Bahnhof Gmund einschaltet.

2. Rangieren

Bei erteilter Rangierfreigabe können die Weichen 21 und 24 vor Ort bedient werden. In Höhe des Weichenantriebes befindet sich ein Schlüsseltaster. Das Fahrzeug steht vor der Weiche. Die Weiche ist umzustellen, indem der Schlüssel in den Schalter gesteckt, um 90 ° nach rechts gedreht und wieder entnommen wird.

Die Weichentaste darf erst betätigt werden, wenn das Fahrzeug steht!

Wenn nach Gleis 23 rangiert werden soll, ist die Weiche 22 und die Gs aufzuschließen. Danach Weiche und Gs von Hand umstellen. Nach Abschluss der Rangierarbeiten sind Weiche und Gs ordnungsgemäß zu verschließen.

3. Rangieren beenden

Sind alle Fahrzeuge ordnungsgemäß abgestellt und soll das Rangieren beendet werden, ist dies dem Zlr zu melden.

Beispiel: *„Rangierarbeiten beendet, Zug 6548 in Gleis 23 grenzzeichenfrei abgestellt und gesichert. Gleise 21 und 22 sind frei; Weichen 21 und 24 bis zur Ra 10- Tafel frei.“*

Danach schaltet der Zlr den Rangierbetrieb im Bahnhof Gmund aus; die Ausfahrsignale zeigen Hp 0.

4. Maßnahmen bei Störungen

Lässt sich eine Weiche nicht umstellen bzw. die Weiche 22 oder die Gs nicht auf- oder zuschließen, so ist dies dem Zlr zu melden.

Weitere Weisungen des Zlr abwarten.

5.2.2 Bf Tegernsee

zu § 2(3) Signalabhängigkeit

0. Rangierfreigabe einschalten

Die Rangiererlaubnis kann im Bahnhof Tegernsee durch den Zlr Tegernsee angefordert werden. Die Rangiererlaubnis bleibt wirksam, bis der Zlr Tegernsee den Rangierbetrieb ausschaltet.

Bei eingeschaltetem Rangierbetrieb sind Bedienungen von ET bzw. IRE (vgl. Anlage A 101 und A 102) unwirksam.

Die Einzelumstellung einer Weiche durch den Zlr ist bei eingeschaltetem Rangierbetrieb möglich.

Der Hauptschlüssel bleibt nach Einschalten im Schlüsselschalter stecken und kann erst nach Ausschalten abgezogen werden.

Mit Anforderung der Rangiererlaubnis prüft das Stellwerk, ob eine Anforderung zur Ein- oder Ausfahrt in oder aus dem Bahnhof gestellt wurde. Ist dies nicht der Fall, wird Hp 0 und weißes Kennlicht an allen Ausfahrsignalen des Bahnhofs angesteuert. Damit wird dem Rangierpersonal die Erlaubnis zum Rangieren signalisiert.

Die INDUSI-Magnete der Ausfahrsignale bleiben bei erteilter Rangiererlaubnis wirksam.

1. Anfordern der Rangierfreigabe

Ist der Zlr im Dienst, ist genauso zu verfahren, wie im Bahnhof Gmund.

Während der Dienstruhe darf im Bahnhof Tegernsee in eigener Zuständigkeit rangiert werden:

Am Empfangsgebäude befindet sich ein Schlüsselschalter, der mit „RE“ gekennzeichnet ist. Die Rangierfreigabe wird angefordert, indem der Schlüssel in den Schalter gesteckt und um 90 ° nach rechts gedreht wird. Der Schlüssel muss im Schalter stecken bleiben, solange rangiert werden soll.

Die Zustimmung zum Rangieren ist erteilt, wenn an beiden Ausfahrsignalen Hp 0 + KE leuchtet.

2. Rangieren

Bei erteilter Rangierfreigabe kann die Weiche 12 vor Ort bedient werden. In der Höhe des Weichenantriebes befindet sich ein Schlüsseltaster. Das Fahrzeug steht vor der Weiche. Die Weiche ist umzustellen, indem der Schlüssel in den Schalter gesteckt, um 90 ° nach rechts gedreht und wieder entnommen wird

Die Weichentaste darf erst betätigt werden, wenn das Fahrzeug steht!

Wenn nach anderen Gleisen als nach Gleis 11 oder 15 rangiert werden soll, sind die betreffenden Weichen und Gs aufzuschließen. Danach Weiche bzw. Gs von Hand umstellen. Nach Abschluss der Rangierarbeiten sind Weichen und Gs ordnungsgemäß zu verschließen.

3. Rangieren beenden

Sind alle Fahrzeuge ordnungsgemäß abgestellt und soll das Rangieren beendet werden, ist dies dem Zlr zu melden.

Beispiel: *„Rangierarbeiten beendet, Zug 6548 in Gleis 12 grenzzeichenfrei abgestellt und gesichert. Gleise 11 und 15 sind frei; Weiche 12 bis zur Ra 10-Tafel frei.“*

Danach schaltet der Zlr den Rangierbetrieb im Bahnhof Tegernsee aus; die Ausfahrsignale zeigen Hp 0.

4. Maßnahmen bei Störungen

Lässt sich eine Weiche nicht umstellen bzw. die Weichen 11 und 13 oder die Gleissperren nicht auf- oder zuschließen, so ist dies dem Zlr zu melden.

Weitere Weisungen des Zlr abwarten.

In den unbesetzten Zeiten ist die Störungsmeldestelle (SIEMENS) zu verständigen.

6 Fahren und Bauen

(1) In diesem Modul werden die Prozesse zur Sicherheit bei Baumaßnahmen

- unter Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes wie
- bei Einschränkungen des Fahrbetriebes

geregelt.

(2) Definitionen

Baumaßnahmen erstrecken sich vom Umfang her auf die Bereiche

- Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Instandsetzung),
- Erneuerung,
- Ausbau oder
- Neubau.

Bei folgenden, den Betrieb beeinträchtigenden Maßnahmen ist die Erstellung einer Betriebs- und Bauanweisung (BETRA) erforderlich:

Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen,

- die die Befahrbarkeit des Gleises teilweise oder ganz einschränken oder
- die das Lichtraumprofil nach EBO- Anlage 1 teilweise oder ganz einschränken oder
- die Sicherungsanlagen (auch BÜ- Sicherungsanlagen) verändern bzw. beeinträchtigen oder die die Veränderung von Sicherungsanlagen erfordern,
- die das rechtzeitige Räumen eines Bahnüberganges oder die Übersicht bei nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen einschränken,
- durch Maschinen oder Arbeitstrupps besetzte Gleise,
- Umsetzungen von Bestimmungen zum Unfallschutz an Baustellen in oder neben Gleisen.

(3) Es gelten verbindlich die bereits in den nachstehenden Regelwerken getroffenen Aussagen:

FV- NE § 18 (6) mit **Anlage 14**	Aufgaben der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten
FV- NE § 26	Sperren von Gleisen
Obri- NE Abschnitt VIII.	Betriebliche Durchführung der Oberbauarbeiten
BGV- D 30	Unfallverhütungsvorschrift für Schienenbahnen
BGV- D 33	Arbeiten im Bereich von Gleisen
VDV- Mitteilung 7508	Arbeiten im Bereich von Gleisen nichtbundeseigener Eisenbahnen – Auswahl der Sicherungsmaßnahme und betriebliche Umsetzung
KoRil 132.0118	Arbeiten im Gleisbereich Einschränkungen: • Anwendung vorgenannter BGV- Regelwerke anstelle der GUV- Regeln sowie • ohne Anwendung weiterer Regelwerke des DB- Konzerns.

(4) Zu den vorgenannten Regelwerken gelten folgende Zusatzbestimmungen:

	Ergänzende Regelungen zur ObRi-NE Abschnitt VIII
allgemein	Die hier aufgeführten ergänzenden Regelungen zur ObRi- NE gelten neben Oberbauarbeiten auch für alle Arbeiten anderer Gewerke, welche Maßnahmen im Sinne des Absatzes (2) dieses Moduls erfordern.
zu § 33 (2)	**BETRA:** Die BETRA muß 48 Stunden vor Beginn der Arbeiten an die in der Betra genannten Beteiligten zur Kenntnis gegeben worden sein. Sollte die Bekanntgabe der BETRA (oder einer Änderungsmitteilung zur BETRA) nicht mit diesem Vorlauf erfolgen können, so hat die Übermittlung schnellstmöglich zu erfolgen. Der technisch Berechtigte (siehe unten zu „Bauüberwachung“) ist dann vor Ort für die Verteilung der Informationen an die Beteiligten verantwortlich.
zu § 33 (3)	**Unterrichtung der Beteiligten:** Wenn keine BETRA aufgestellt wird, muß der die Arbeiten veranlassende Mitarbeiter im Betriebsdienst die Arbeiten • beim Zugleiter anmelden und dessen Zustimmung beantragen, • die für die Arbeiten geltende Sicherungsanweisung dem Zugleiter und den Arbeitenden zuvor übermittelt haben, • den Kontakt mit dem zuständigen Bauleiter (bei externen Dienstleistern) aufgenommen haben und mindestens diesen in die betreffenden Örtlichkeiten unmittelbar zuvor eingewiesen haben.
zu § 33 (5)	**Langsamfahrstellen:** Langsamfahrstellen werden • bei geplanten vorübergehenden Zuständen durch die Ausgabe der „Übersicht der Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten“, • bei ad- hoc anzuordnenden Langsamfahrstellen durch Befehl gegenüber dem Zugführer durch den Zugleiter angeordnet.
zu § 34 (5)	**Bauüberwachung:** Die von der Eisenbahn eingesetzte Bauüberwachung muss ein Mitarbeiter im Betriebsdienstes sein und vom EBL/ stellv. EBL zu Arbeiten auf der Eisenbahn- Infrastruktur der TBG zugelassen sein.

	Ergänzende Regelungen zur VDV- Mitteilung 7508
zu 7.2/ Anlage 3	**Betriebliche Anweisung** (Betriebs- und Bauanweisung- „BETRA“) Für Arbeiten im Schutze einer BETRA ist das Dokument gemäß der nachstehenden Gliederung zu fertigen: 1. Kopf: Nummer der BETRA, ggf. Nummer der Berichtigung, Gültigkeit (in/ außer Kraft mit Datum und Uhrzeit) 2. Überblick: Inhaltsverzeichnis, kurzer Überblick zur Maßnahme 3. Lage der Arbeitsstelle, Lageplan 4. Arbeitszeiten innerhalb der Gültigkeitsdauer, Gleissperrungen, Zugausfälle 5. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verständigung des Zugpersonals, La- Eintrag 6. Zuständige Berechtigte, z.B. Zugleiter, technisch Berechtigte 7. Regelungen (einschließlich Kommunikationsregeln) a) zur Sicherung des Bahnbetriebs b) für die Durchführung von Zugfahrten c) für das gesperrte Gleis/ Baugleis d) Maßnahmen bei Störungen im Bauablauf 8. Unfallverhütung 9. Verantwortlichkeiten (Liste der Betroffenen und Verantwortlichkeiten mit Kontaktdaten) 10. Zeichnungszeile für den - aufstellenden, - prüfenden, - in Kraft setzenden Mitarbeiter.
zu Anlage 3 Nr. 4	Verantwortlich für die Aufstellung ist der örtliche Betriebsleiter. An der Aufstellung wirken mit: • Bauüberwachung • Ausführende(r) Unternehmer • Projektleiter • Eisenbahnbetriebsleiter bei komplexen Projekten. Die BETRA wird durch den EBL geprüft. Die Inkraftsetzung geschieht durch den öBl.

(bleibt frei)

7 Zusätzliche Regelungen zur BUVO- NE

zu 5.2 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle im Bahnhof Tegernsee.

zu 5.4 Gebiet

Das Zuständigkeitsgebiet der Unfallmeldestelle der TBG erstreckt sich zwischen Infrastrukturgrenze im Bf Schaftlach und dem Streckenende.

zu 5.5 Notfallmanager

Notfallmanager werden vom EBL ernannt.
Er sorgt für deren Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung.

zu 5.6 Unfallmeldetafeln

1. Die Unfallmeldetafeln sind in Anlage 371, 472 und 473 wiedergegeben.

   Sie sind durch den öBl einmal jährlich auf Aktualität hin zu überprüfen.

2. Die Unfallmeldetafel I gilt für alle Fahrten, bei denen die TBG trassenführendes EVU ist. Sie muss auf allen Fahrzeugen der TBG auf jedem Führerstand vorhanden sein.

3. Die Unfallmeldetafel II und III muss in Papierversion in mindestens zweifacher Stückzahl beim jeweiligen Anwender verfügbar sein.

(bleibt frei)

A-201 Neigungen

Betriebsstelle	Größte Neigung	Bahn- km
Bf Schaftlach		**0,0**
		|
	- 16,0 ‰	|
		|
		0,5
		|
	+ 16,1 ‰	|
		|
		3,2
		|
	- 15,2 ‰	|
		|
Hp Moosrain		**4,6**
		|
	+ 11,0 ‰	|
		|
		6,4
		|
	- 30,0 ‰	|
		|
Bf Gmund	**- 0,5 ‰**	**7,6**
		|
	- 14,0 ‰	|
		|
		8,7
		|
	0,0 ‰	|
		|
		9,6
		|
	+ 15,8 ‰	|
		|
Bf Tegernsee	**0,0 ‰**	**12,4**

(bleibt frei)

A 220 Signale abweichend von der Regelaufstellung

Richtung	
Bahn- km	**Signal, Standort**
6,6	Bü 2, links vom Gleis
7,8	Ne 5, links vom Gleis
7,9	Bü 0/ 1 für Büsa B- km 7,987
9,8	Bü 0/1 für Büsa B- km 10,2/ 10,3
11,95	Esig A 1 Bf Tegernsee

Gegenrichtung	
Bahn- km	**Signal, Standort**
12,0	Ra 10 Bf Tegernsee, rechts vom Gleis
10,9	Bü 2, links vom Gleis
9,1	Bü 0/1, links vom Gleis
8,4	Ne 2/ Zs 3v, links vom Gleis
7,55	Ne 5, links neben Ladegleis
7,0	Bü 2, links vom Gleis
6,9	Bü 0/1, links vom Gleis
4,64	Bü 2, links vom Gleis (Hp Moosrain)
4,6	Ne 5, links vom Gleis

(bleibt frei)