

Zweckverband Kandertalbahn

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

für die

Kandertalbahn

(KTB)

gültig ab 01.01.2011

der Eisenbahnbetriebsleiter:

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

Verteilungsplan

(1) Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)

Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht (LfB) beim
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe

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

Deutsche Bahn, DB Netz AG, Niederlassung Südwest
- Leiter örtliche Betriebsdurchführung Freiburg
- 1. Bezirksleiter Betrieb, Basel
- Fahrdienstleiter Weil am Rhein

Zweckverband Kandertalbahn, Kandern
Kandertalbahn e.V.
NRE Nostalgie-Rhein-Express, Haltingen

(2) persönlich zuzuteilen:

den Zugleitern
den Zugführern
den Triebfahrzeugführern
den Führern von Nebenfahrzeugen

(3) zugänglich zu machen:

den übrigen Mitarbeitern im Betriebsdienst

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgeben durch	Gültig ab	Berichtigt am durch.....
1	Neuausgabe	01.05.2010	Neuausgabe
2	KTB	01.01.2011	

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zuständige Stellen und Behörden	5
Vorbemerkungen	7
Teil A	9
Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE	9
1. Allgemeines	9
2. Fahrdienst auf den Betriebsstellen	13
3. Zugfahrdienst	17
4. Rangierdienst	21
Teil B	23
Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch	23
Teil C	25
Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-NE	25
Teil D	27
Zusätzliche Bestimmungen zur SIG-VB-NE	27
Teil E	29
Zusätzliche Bestimmungen zur Brevo-NE	29
Schlussbestimmungen	30
Anlage 1 zu § 2 (3) FV-NE	31
Anlage 2 zu § 2 (3) FV-NE	32
Anhang 1	39
Bahnhofsbuch	39
1. Bahnhof Haltingen	39
2. Haltepunkt Binzen	43
3. Haltepunkt Rümmingen	44
4. Haltepunkt Wittlingen	44
5. Bahnhof Wollbach (Baden)	45
6. Haltepunkt Hammerstein	47
7. Anschlussstelle Wolfsschlucht	47
8. Bahnhof Kandern	48
Anhang 2	53
Bedienungsanweisung für die technisch gesicherten Bahnübergänge	53
1. Bahnübergang Haltingen Rennemattenweg	53
2. Bahnübergang Binzen Konrad-Zuse-Straße	53
3. Bahnübergang Binzen B 3 (Dreispitz)	53
4. Bahnübergang Binzen Neue Fischinger Straße	59
5. Bahnübergang Binzen Mühle	61
Anhang 3	63
Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen bei nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen	63
Anhang 4	65
Streckenübersicht und Lastentafel	65

Zuständige Stellen und Behörden

Zweckverband Kandertalbahn

1. Vorsitzender

Bernhard Winterhalter

Geschäftsführer ZV KTB
Reiner Pach

Tel. (07626) 8 99 44
Fax (07626) 8 99 11
e-Mail pach.reiner@kandertalbahn.de

Eisenbahnbetriebsleiter
(EBL)
Jürgen Lange

priv. Tel. (0781) 948 23 17
dstl. Tel. (004161) 690 13 81
Mobile 0160 974 280 80
Fax (0781) 948 23 18
e-Mail lange@kandertalbahn.de

Örtlicher Betriebsleiter (öBl)
Hans-Peter Meyer

priv. Tel. (004161) 361 20 25
Mobile 01520 903 41 17
e-Mail meyer.hans-peter@kandertalbahn.de

Bahnhof Kandern

Tel./Fax (07626) 8681

Zugfunk (Zf-Handy 1)
Zugfunk (Zf-Handy 2)

Mobile 0172 753 46 67
Mobile 0172 753 46 77

DB Netz AG

Betriebszentrale Karlsruhe	Tel.	(0721) 938 10 58
	Fax	(0721) 938 43 86
Niederlassung Südwest Örtl. Betriebsdurchführung Freiburg (Brsg)	Tel.	(0761) 212 45 44
	Fax	(0761) 212 46 93
Fahrdienstleiter Weil am Rhein	Tel.	(07621) 98 74 22

Behörden

Oberste Aufsichtsbehörde (OAB) Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg	Tel.	(0711) 2310
	Fax	(0711) 231 50 00
	e-Mail	kbs@mvi.bwl.de
Für kurzfristige Mitteilungen: Roland Meese	Tel.	(0711) 231 57 35
	Fax	(0711) 231 57 09
	e-Mail	roland.meese@mvi.bwl.de
Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht (LfB) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Karlsruhe	Tel.	(0721) 180 92 72
	Fax	(0721) 180 92 99
	e-Mail	Landeseisenbahnaufsicht- Kar-stg@eba.bund.de
Staatsanwaltschaft Lörrach	Tel.	(07621) 4080
	Fax	(07621) 40 82 26
Kriminalpolizei Lörrach	Tel.	(07621) 1760
	Fax	(07621) 17 61 12
Landespolizeirevier Weil am Rhein	Tel.	(07621) 97 970
	Fax	(07621) 97 97 34
Polizei-posten Kandern	Tel.	(07626) 97 78 00
Leitstelle der Bundespolizei Weil am Rhein (in Efringen-Kirchen)	Tel.	(07628) 80 590

Vorbemerkungen

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

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

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

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

Hinweis:

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

Teil A

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

1. Allgemeines

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb KTB/DB

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

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

Zu § 2 (4) Befähigung

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

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

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

Niederschriften und Bescheinigungen sind zu den Personalakten zu nehmen.

Sämtliche betriebsdienstlichen Aufgaben, wie Rangieren, Bremsen, Stellen von Weichen, Öffnen von Gleissperren, Erteilen eines Fahrbefehls usw. dürfen ausschließlich durch dafür ausgebildetes und geprüftes Betriebspersonal wahrgenommen werden.

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

Als Auszubildender gilt der Inhaber eines Ausbildungsnachweises

Zu § 2 (8) Dienstpläne und Dienstenteiler

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

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Zur Dienstübergabe führt der Zugleiter (auch Zugführer, Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen in der Funktion des Zugleiters gemäß Zu § 12 (1)!) das Dienstbuch, das im Fahrdienstraum des Bahnhofs Kandern aufliegt. Der Dienst ist daher stets im Bf Kandern aufzunehmen und zu beenden, auch wenn die Fahrten nicht im Bf Kandern beginnen oder enden.

Vor der Dienstaufnahme überzeugt sich der Zugleiter anhand der im Dienstbuch eingetragenen Räumungsmeldung vom Freisein der Strecke und allfälligen Besonderheiten. Die Dienstaufnahme ist mit Unterschrift und Zeitangabe im Dienstbuch nach folgendem Muster zu bescheinigen:

Dienstbeginn: 15. Juni 2009, 08:40 Uhr; Leipelt, Zf

Bei Fehlen des Dienstbuchs, eines Zugführerschlüssels oder der Räumungsmeldung darf der Betrieb nicht aufgenommen werden.

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

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

Das Ergebnis der Räumungsprüfung ist als Räumungsmeldung im Dienstbuch nach folgendem Muster einzutragen:

Betrieb der KTB beendet.

Durchgehendes Gleis Haltingen – Kandern frei,

Weichen in Grundstellung,

Zugführerschlüssel 1 bis 3 in Verwahrung.

Besonderheiten:

Dienstschluss: 15. Juni 2009, 19.32 Uhr, Leipelt, Zf

Zu § 2 (9) Auftragsbuch, betriebliche Anweisungen

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

Zu § 3 (11) Zugschlussstellen

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

Zu § 5 (2) Fahrpläne

Es werden ausgegeben:

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

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

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

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

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

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

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

2. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 7 (2) Leitung des Fahrdienstes

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

Das Zugpersonal hat sich zum Dienstantritt beim Zugleiter zu melden.

Zu § 7 (4) Aufsicht am Zug

Im Bf Kandern (wenn besetzt) wird der Abfahrauftrag durch den Zlr gegeben. Auf den anderen Betriebsstellen sowie bei unbesetzter Zugleitstelle Kandern wird die Aufsicht am Zug vom jeweiligen Zf übernommen.

Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Verständigung

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

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

Zu § 11 (1) Führen des Meldebuchs für Zuglaufmeldungen

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

Zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugleitverfahren

Solange auf der KTB nur **ein** Zug eingesetzt ist, wird auf das Zugleitverfahren und den Einsatz eines besonderen Zugleiters verzichtet. Die Funktion des Zugleiters wird dann dem Zugführer – bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen dem Nebenfahrzeugführer – übertragen. Durch die Einträge im Dienstbuch gemäß Zu § 2 (8) werden andere gefährdende Fahrten ausgeschlossen. Es darf nur der Zugführerschlüssel 1 entnommen werden.

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

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

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

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

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

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

Die **Ersatzschlüssel** dürfen nur auf Anordnung des öBl entnommen werden. Die Entnahme der Ersatzschlüssel ist im Dienstbuch nachzuweisen.

Zu § 18 (5) Sicherung von Arbeitsrotten

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

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

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

b) Vor Abfahrt eines Zugs oder einer Sperrfahrt an Werktagen (an Sonn- und Feiertagen werden keine Arbeitsrotten eingesetzt) in Kandern oder Haltingen ist die Arbeitsrotte per Handy zu benachrichtigen (Handy-Nr. 0162 531 90 31 (Peter Binkert), oder 0174 354 33 47). Die erfolgte Benachrichtigung ist auf dem Fahrtbericht in Spalte 10 einzutragen (beispielsweise „Rotte verständigt 14:27 Uhr“).

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

Zu § 26 (2) Sperrung der Strecke

Planmäßige Streckensperrungen werden vom öBl durch eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder Dienstauftrag bekanntgegeben. Die Streckensperrung ist im Dienstbuch beim Zlr Kandern oder im Meldebuch für den Zlr Kandern zu vermerken. Beispiel:

„Freie Strecke Wollbach – Kandern wegen Baumfällarbeiten von Montag, den 22.06.2009, 07:00 Uhr bis Freitag, 26. Juni, 18:00 Uhr gesperrt! Kiefer, öBIV“

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

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

Die Wagen sind gegen unbeabsichtigte Bewegung festzulegen. Zur Sicherung gegen Entlaufen ist mindestens **ein** Radvorleger an der Schiene (zwischen zwei Radsätzen) fest anzubringen. Bei der Abholung ist sicherzustellen, dass keine Hemmschuhe und Radvorleger zurückgelassen werden. Die Fahrten zur Bereitstellung und Abholung der Wagen sind als Sperrfahrten durchzuführen.

Nach der Bereitstellung ist bei der Räumungsmeldung statt des Freiseins der Strecke der Ort der Streckenbelegung, die Zahl und Gattung der zurückgelassenen Wagen sowie die Art der Sicherung einzutragen.

Zu § 30 (2) Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

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

3. Zugfahrdienst

Zu § 31 (6) Fahrzeugtechnische Tätigkeiten

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

Zu § 31 (9) Mitfahren auf dem Triebfahrzeug

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

Die in FV-NE § 31 (9) geforderte Erlaubnis wird schriftlich erteilt. Betriebsfremde Personen müssen außerdem eine unterschriebene Haftungsübernahmeerklärung vorweisen. Dieser Haftungsübernahmeerklärung gleichgestellt ist der Erwerb einer „Berechtigung zur Mitfahrt auf dem Führerstand“ am Schalter, mit der die Person die umseitigen Haftungsbestimmungen anerkennt.

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

Zu § 32 (1) Länge der Züge

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

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

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

b) Kinderwagen und ähnliche Fahrzeuge sind in das Gepäckabteil des Wagens Nr. 31 zu laden. Sollte dieser voll sein, kann hierfür noch das Postabteil des PwPost 82 verwendet werden, so dass dessen Gepäckabteil ausschließlich für die Fahrräder frei bleibt. In erster Linie sind also diese beiden Wagen zu beladen. Erst wenn diese beiden Wagen voll sind, ist der gedeckte Güterwagen G 2652 noch beizustellen.

Um Die Anhängelast nicht zu überschreiten, ist der Wagen G 2652 im Normalfall dem Zug nicht beizustellen, sondern nur in begründeten Ausnahmefällen, beispielsweise bei Voranmeldung von Gruppen mit Fahrrädern. Der Güterwagen darf nur in den Zügen mitgeführt werden, in denen er tatsächlich benötigt wird, und ist so bald als möglich wieder abzustellen. Der Einsatz des gedeckten Güterwagens G 2652 ist jeweils im Fahrtbericht zu begründen.

Zu § 35 (2) Nachschieben von Zügen

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

Zu § 36 (2) Fahrtbericht bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen

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

Zu § 36 (3) Befahren von Bahnübergängen durch Nebenfahrzeuge

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

Zu § 38 (1) Fahrtbericht

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

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

Zu § 41 (1) Bremsberechnung

Für die Strecke Haltingen – Kandern gilt die Sonderbremstafel für 200 m Bremsweg. Das maßgebende Gefälle in Richtung Kandern – Haltingen und ebenso die maßgebende Steigung beträgt 1 : 60 (17 Promille). Die Mindestbremsleistung sind für alle Züge

Kandern – Haltingen auf 50 P oder 64 G
Haltingen – Kandern auf 34 P oder 36 G

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

Zu § 44 (12) Anhalten auf freier Strecke

Wegen Absturzgefahr ist das Anhalten im Bereich des Durchlasses in km 10,71 und im Bereich der Kanderbrücke bei km 11,83 verboten.

Zu § 45 (1) Zulässige Geschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt für Züge in Bremsstellung P oder G 30 km/h.

Zu § 46 Aufenthalt auf den Plattformen

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

4. Rangierdienst

Zu § 51 (8) Rangierbegleiter

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

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

Bei begleiteten Fahrten darf der Triebfahrzeugführer Fahrzeugbewegungen ohne Fahrauftrag des Rangierbegleiters nicht ausführen. In der Regel ist der Zugführer gleichzeitig Rangierbegleiter.

Zu § 51(13) Rangiererlaubnis

Wenn kein Zugbetrieb stattfindet, darf in den Bahnhöfen Kandern und Haltungen nur rangiert werden, wenn vorgängig durch den öBl oder öBIV eine Rangiererlaubnis erteilt worden ist (siehe Bahnhofsbücher Haltungen und Kandern, Zu § 59 (1)).

Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt auf allen Bahnhöfen **15 km/h.**

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

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

Zu § 55 (1) Befahren von Bahnübergängen

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

Zu § 56 (1) Abstoßen

Das Abstoßen ist verboten.

Zu § 57 (1) Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Beim Rangieren sind grundsätzlich alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

Ausnahmen für den Bahnhof Kändern sind im Bahnhofsbuch (Anhang 1) geregelt.

Zu § 58 (2) Festlegemittel

Abgestellte Fahrzeuge und Wagengruppen sind auf allen Bahnhöfen stets durch Anziehen der **ersten und letzten Handbremse** festzulegen.

Teil B

Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

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

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

Modul 301.1101 Ziff 3 (7): Signal Zg 2

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

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

Eine Tafel oder ein rotes Licht dürfen führen

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

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

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

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

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

Teil C

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

Zu Ziffer 5.3 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle Kandern.

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

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

Zu Ziffer 5.5 Notfallmanager

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

Es gilt die telefonische Zufallsbereitschaft.

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

Zu Ziffer 5.6.1 Unfallmeldetafel I

Mit der Unfallmeldetafel I ist der EBL, EBLV, öBl, öBIV, der Zlr Kandern, der ZV Kandertalbahn, die Betriebsstelle Haltingen, der Betrieb des Anschlussgleises Haltingen (Nostalgie-Rhein-Express, NRE) sowie der Zugführerkoffer 1 und 2 ausgerüstet.

Zu Ziffer 5.6.2 Unfallmeldetafel II

Mit der Unfallmeldetafel II ist der EBL, EBLV, öBl, öBIV, der Zlr Kandern, der ZV Kandertalbahn, der Betrieb des Anschlussgleises Haltingen (Nostalgie-Rhein-Express, NRE) sowie der Zugführerkoffer 1 und 2 (Ein-Zug-Betrieb) ausgerüstet.

Zu Ziffer 5.6.3 Unfallmeldetafel III

Mit der Unfallmeldetafel III ist der EBL, EBLV, öBI, öBIV, der Zlr Kandern und der ZV Kandertalbahn ausgerüstet.

Zu Ziffer 5.7.2 Bereitstellung von Unterlagen an externe Stellen

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

Zu Ziffer 5.9.4 Maßnahmen an der Unfallstelle

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

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

Zu Ziffer 5.9.4 Hilfsmittel für den Rettungsdienst

Alle Triebfahrzeuge und Nebenfahrzeuge der KTB sind mit einem Verbandskasten und einem Feuerlöscher auszurüsten. Im Zugführerkoffer 1 und 2 befindet sich ein Verbandskasten.

Zu Ziffer 5.9.5 Mitteilungen an bahnfremde Stellen

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

Zu Ziffer 6.2 Tatbestandsaufnahme und Unfallbericht

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

Dem Unfallbericht sind der Fahrtbericht und die Wagenliste beizufügen.

Teil D

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

Zu § 1 (1) Signalanlagen der Kandertalbahn

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

Zu § 8 (5) Unterweisung und Prüfung des Personals

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

Zu § 9 (1) Arbeitsbuch

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

Zu § 10 (2) Arbeiten

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

Zu § 10 (7) Melden von Unregelmäßigkeiten

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

Teil E, Bremsvorschrift (Brevo)

Zu Modul 915.0107A04, Ziffer 2 (Bremsgewichtsanschriften)

Bei Güterwagen mit mehreren Bremsen (z.B. Tiefladewagen oder Containertragwagen mit Gelenk, z.B. Sggmrs) ist das Bremsgewicht für jede Bremse als Teilwert angegeben.

Ist bei einem Güterwagen mit zwei Bremsausrüstungen eine der beiden Ausrüstungen gestört, ist mindestens diese am gestörten Wagenteil auszuschalten. Entgegen den Wagenanschriften darf für diesen Wagen jedoch kein Bremsgewicht mehr angerechnet werden.

(Allgemeinverfügung EBA vom 16.09.2010)

Schlussbestimmungen

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

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

Bescheinigung
über die Verwendungsprüfung

zum _____

Herr/Frau _____, geboren am _____,

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

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

Er/Sie kann somit als _____ selbständig eingesetzt werden.

Kandern, den _____

(Eisenbahnbetriebsleiter/örtlicher Betriebsleiter)

Erklärung

Ich bestätige, dass ich den Dienst als _____ nach vorausgegangener Ausbildung und Unterweisung in die örtlichen Verhältnisse in eigener Verantwortung übernehmen kann und die für meinen Dienst erforderlichen Betriebsvorschriften kenne.

Kandern, den _____

(Mitarbeiter/in)

Bescheinigung

über den Erwerb der Streckenkenntnis

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

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

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

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

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

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

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

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

Belehrungsfahrten auszuführen.

Kandern, den _____

(..... Betriebsleiter)

Erklärung

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

Kandern, den _____

(Unterschrift Mitarbeiter/in)

Anhang 1

Bahnhofsbuch für die Betriebsstellen der Kandertalbahn

1. Bahnhof Haltingen (HI)

a) Aufgaben und Einrichtungen

Der Bahnhof Haltingen ist Anfangsbahnhof der KTB und Übergangsbahnhof für den durchgehenden Betrieb mit der DB AG. Die Anlagen der KTB und der DB AG sind durch die Weichen 720 / 722 und das Übergabegleis 705 miteinander verbunden. Die Abstellgleise 702 und 703 sind an den Nostalgie-Rhein-Express (NRE) vermietet und von den übrigen Anlagen durch ein Tor getrennt.

Der Bahnhof ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle. Die Verbindung mit dem Fahrdienstleiter Weil am Rhein ist über die Signalfernsprecher an den Signalen Ls 713 oder N 705 aufzunehmen.

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

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb

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

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

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

Zu § 46 (3) Halt am Bahnsteig

Der Fahrleitungsmast auf dem Bahnsteig steht nicht im vorgeschriebenen Abstand von 3,00 m zum Gleis 1; der Abstand zur Gleismitte beträgt lediglich 2,30 m. Bei der Einfahrt hat das Triebfahrzeugpersonal den Gefahrenpunkt ständig zu beobachten und notfalls die Reisenden mit Zp 1 zu warnen. Es ist möglichst so anzuhalten, dass die Ausstiege der Wagen sich nicht unmittelbar vor dem Mast befinden.

Zu § 57 (1) Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Beim Rangieren sind grundsätzlich **alle** Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

Zu § 59 (1) Rangieren auf den Hauptgleisen

Zum Rangieren kann das Schlüsselwerk durch den Rangierschlüssel freigegeben werden. Vor Beginn des Rangierens ist vom öBl die Rangierfreigabe einzuholen und nach folgendem Muster ins Dienstbuch einzutragen:

*Bahnhof Haltingen am 14.08.2009 von 15.30 Uhr bis 18.00 Uhr zum
Rangieren freigegeben.
gez. Kiefer, öBlV
i.A. Anders, Rb*

Erst danach darf der Schlüssel vom Schlüsselbrett entnommen werden.

Die Beendigung des Rangierens ist, sobald die Grundstellung wieder hergestellt ist, an den öBl zu melden und nach folgendem Muster ins Dienstbuch einzutragen:

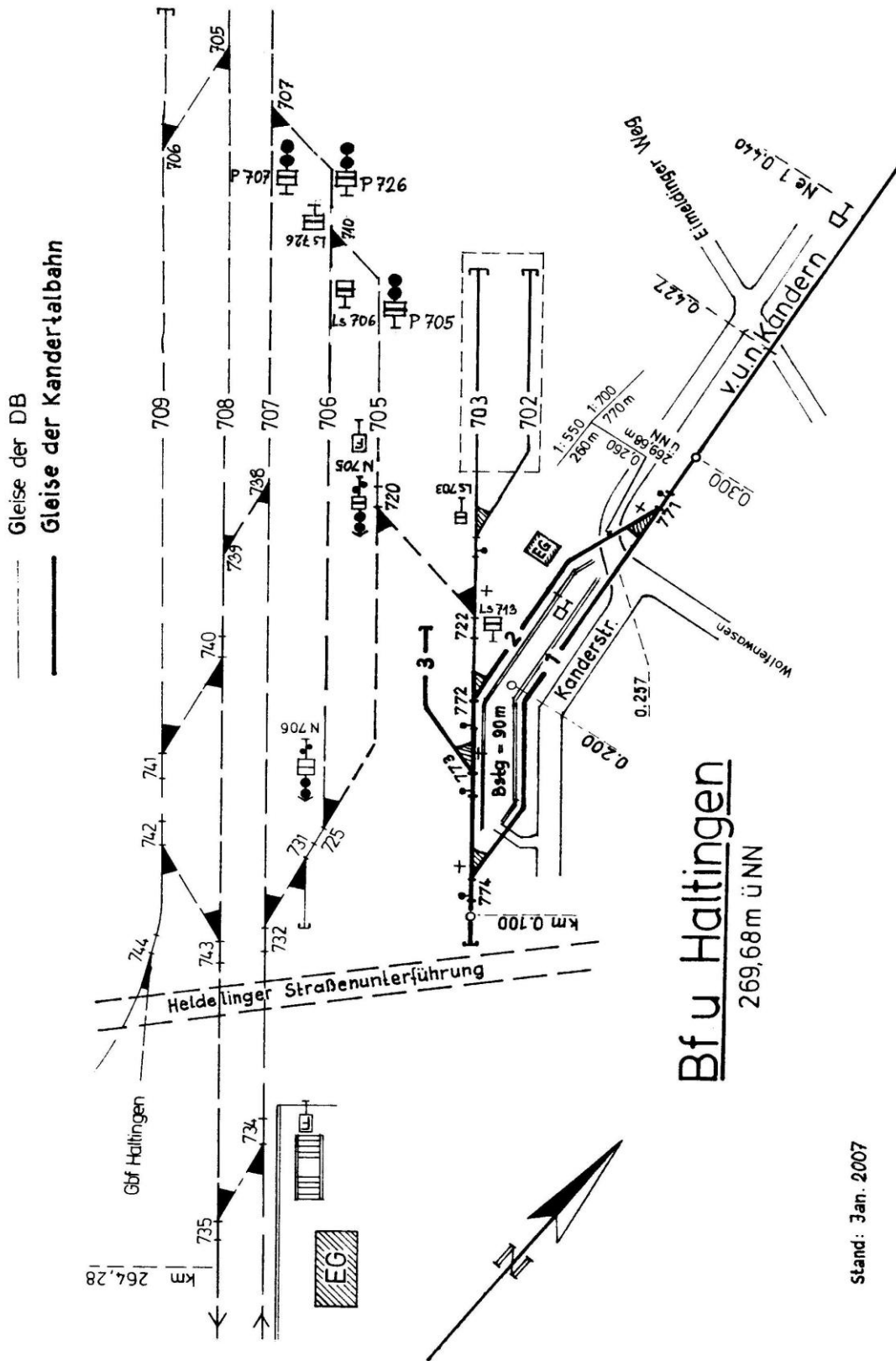
*Rangieren im Bahnhof Haltingen um 16.05 Uhr beendet. Weichen in
Grundstellung, Hauptgleise frei, Rangierschlüssel in Verwahrung.
Besonderheiten:
Anders, Rb*

Zu Anlage 13 (17) Sicherung des Bahnübergangs Wolfenwasen

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

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

c) Lageskizze des Bahnhofs Haltingen



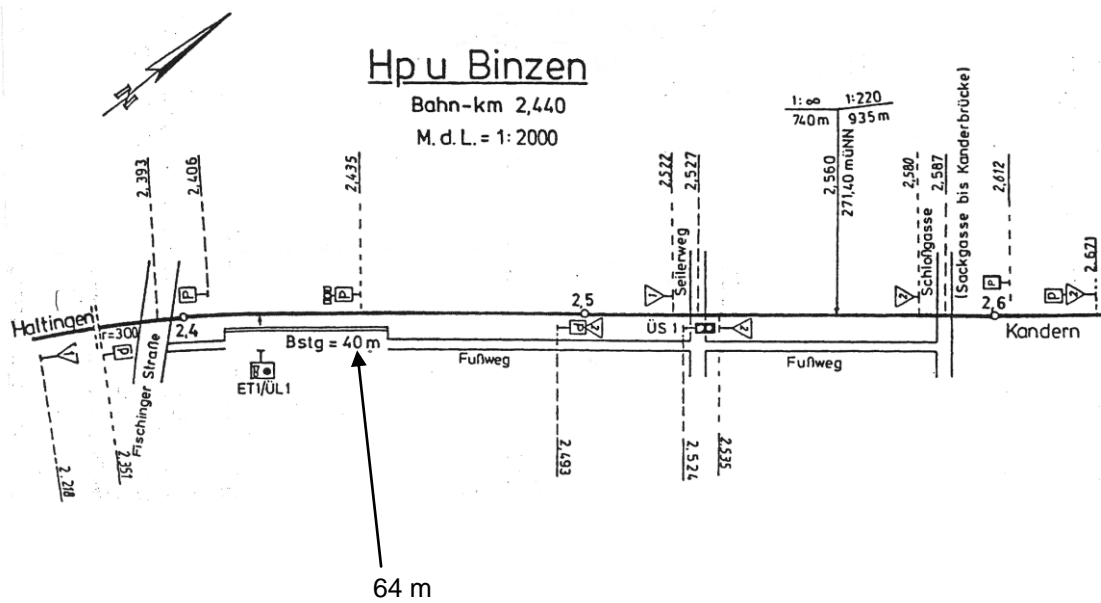
Bf u Haltingen
269,68m üNN

Stand: Jan. 2007

2. Haltepunkt Binzen (Bzn)

Der unbesetzte Haltepunkt Binzen dient dem Personenverkehr. Die Bahnsteiglänge beträgt 64 m.

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



5. Bahnhof Wollbach (Baden) (Wbb)

a) Aufgaben und Einrichtungen

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

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

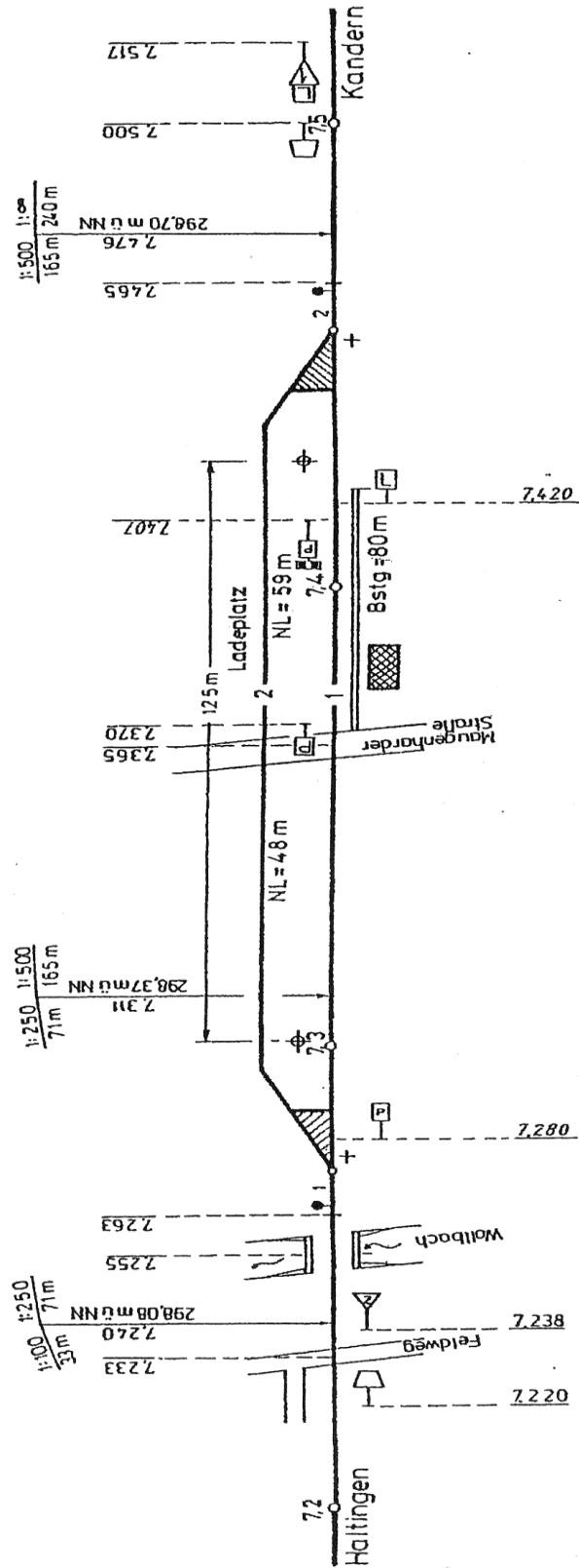
Das Schlüsselwerk des Bahnhofs Wollbach (Baden) mit den Schlüsseln der Weichen 1 und 2 befindet sich im Fernsprechkasten auf dem Bahnsteig und kann mit dem Zugführerschlüssel freigegeben werden.

c) Lageskizze des Bahnhofs Wollbach (Baden)

Bfu Wollbach

Bahn-km 7,400

M.d.L. = 1:2000



8. Bahnhof Kandern (Ka)

a) Aufgaben und Einrichtungen

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

Das vor dem Empfangsgebäude stehende Lätewerk hat keine betriebliche Aufgabe.

Die Bahnsteiglänge am Gleis 1 beträgt 90 m, am Gleis 5 beträgt sie 40 m.

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

Die Anlagen sind in der Lageskizze dargestellt.

b) Zusätzliche Anordnungen zur FV-NE

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

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

Zu § 53 (2) Rangiergeschwindigkeit

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

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

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

Fahrzeuge dürfen nur mit besonderer Vorsicht bewegt werden. Abgestellte Fahrzeuge und Fahrzeuggruppen sind stets durch Anziehen der ersten und letzten Handbremse festzulegen.

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

Zu § 57 (1) Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Beim Rangieren mit Triebfahrzeugen sind grundsätzlich **alle** Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

Ausnahmsweise dürfen Wagengruppen bis zu 4 Achsen ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden. Bei stärkeren Rangierabteilungen ist für je weitere 4 Wagenachsen ein Wagen mit eingeschalteter Druckluftbremse an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Der Triebfahrzeug muss sich in der Regel auf der Talseite befinden; andernfalls muss das letzte talseitige Fahrzeug eine wirksame Druckluftbremse haben.

Zu § 58 (5) kurzfristiges Abstellen von luftgebremsten Wagen

Das Abstellen von nur luftgebremsten Wagen und Wagengruppen ist auf höchstens 15 Minuten beschränkt. Dauert das Abstellen länger als 15 Minuten, ist stets die erste und letzte Handbremse anzuziehen.

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

Muss im Bf Kandern rangiert werden, ohne dass ein Zugsleiter oder Zugführer eingesetzt ist, kann das Schlüsselwerk mit dem Zugführerschlüssel 1 durch den Rangierbegleiter freigegeben werden. Dieser hat vor Beginn des Rangierens vom öBl die Rangierfreigabe einzuholen und nach folgendem Muster ins Dienstbuch einzutragen:

Bahnhof Kandern am 11.07.2009 von 13.30 Uhr bis 17.00 Uhr zum Rangieren freigegeben.

gez. Meyer, öBl

i.A. Bauer, Rb

Erst danach darf der Zugführerschlüssel 1 vom Schlüsselbrett entnommen werden.

Die Beendigung des Rangierens ist, sobald die Grundstellung wieder hergestellt ist, an den öBl zu melden und nach folgendem Muster ins Dienstbuch einzutragen:

Rangieren in Bf Kandern um 15.48 beendet. Weichen in Grundstellung, Hauptgleise frei, Zugführerschlüssel 1 in Verwahrung. Besonderheiten:

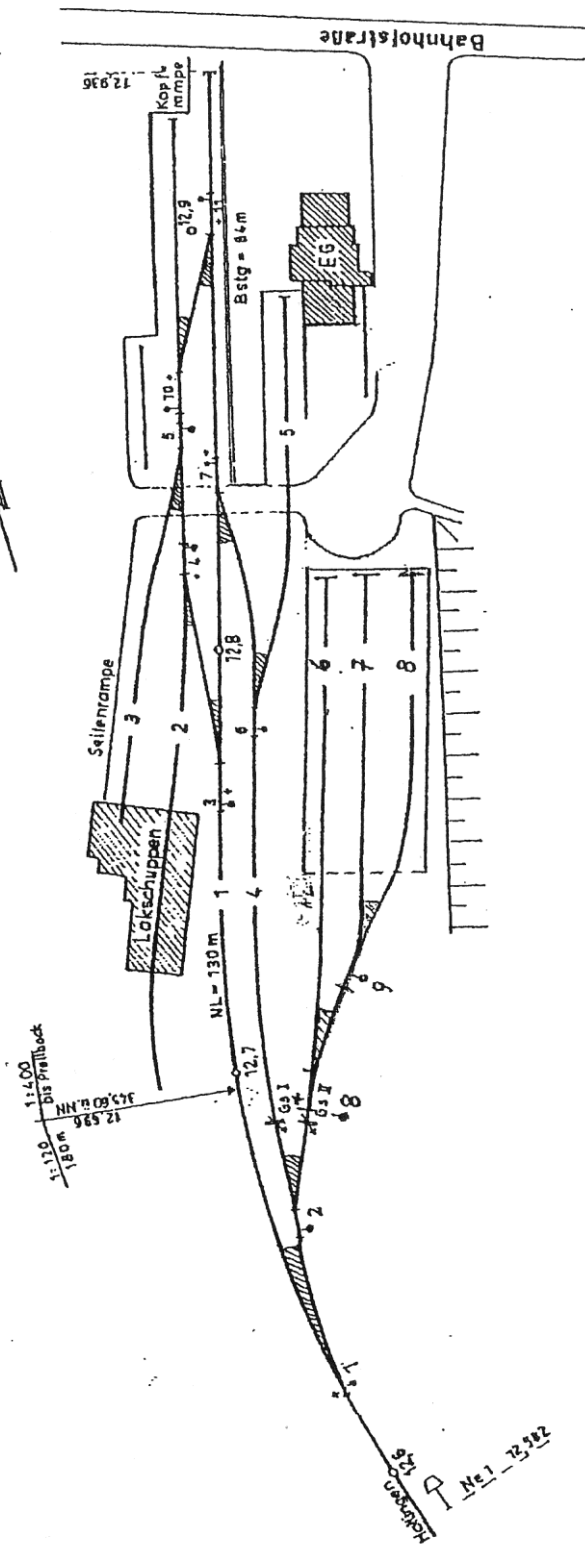
.....

Bauer, Rb

c) Lageskizze des Bahnhofs Kandern

Bf Kandern

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



Anhang 2

Bedienungsanweisung für die technisch gesicherten Bahnübergänge

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

Allgemeines

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

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

Begriffserklärung:

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

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

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

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

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

In der gesamten Einschaltstrecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h.

Die Grundstellerzeiten der BÜ-Anlagen betragen im Falle

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

b) Betriebsweise

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

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

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

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

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

Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt werden kann, muss der Bahnübergang gemäß FV-NE § 44 gesichert werden.

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

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

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

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

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

Bei Weiterfahrt ist die Anlage am BÜ wie folgt einzuschalten:

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

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

c) Störungen und Arbeiten

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

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

4. Bahnübergang Binzen Neue Fischinger Straße

a) Allgemeines

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

In der Einschaltstrecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h.

b) Betriebsweise

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

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

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

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

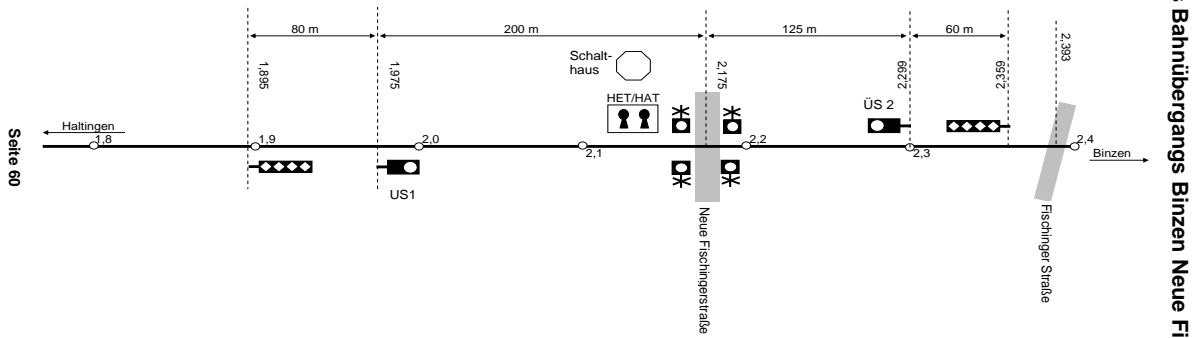
c) Störungen und Arbeiten

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

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

d) Lageskizze des Bahnübergangs Binzen Neue Fischinger Straße

Neuausgabe 2010



Seite 60

Lageskizze des Bahnübergangs Binzen Neue Fischingerstraße

5. Bahnübergang Binzen Mühlestraße

a) Allgemeines

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

Am Bahnsteig in Binzen befindet sich eine Einschalttaste (ET). Diese kann mit dem Bahnübergangsschlüssel DB 21 bedient werden.

Es sind **keine** Hilfsein- und Hilfsausschalttasten (HET / HAT) vorhanden.

In der Einschaltstrecke aus Richtung Kandern gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h.

b) Betriebsweise

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

Zeigt eines der beiden Überwachungssignale bei Annäherung nicht das Signal Bü 1, oder muss der Zug aus Richtung Kandern zwischen der Rautentafel und dem Bahnübergang außerplanmäßig halten, oder ist seine Geschwindigkeit in diesem Abschnitt niedriger als 20 km/h, so ist zunächst vor dem Bahnübergang anzuhalten, auch wenn bei der Annäherung die Straßensignale blinken. Der Bahnübergang darf nach dem Anhalten befahren werden, nachdem die Straßenbenutzer durch Achtungssignale gewarnt sind.

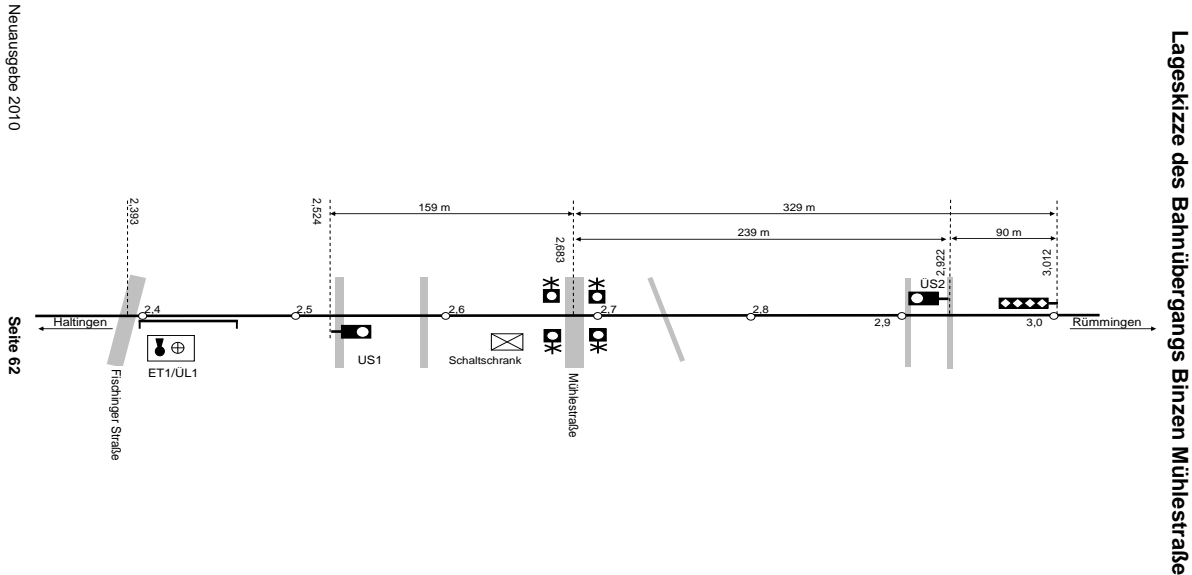
Sperrfahrten und Fahrten mit Nebenfahrzeugen, die in der Einschaltstrecke planmäßig halten müssen, erhalten Weisungen im Fahrplan.

c) Störungen und Arbeiten

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

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



d) Lageskizze des Bahnübergangs Binzen Mühlestraße



Anhang 3

Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen bei nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen

(gekennzeichnet durch Signale Lf 6 und Lf 7)

Lage des Bahnübergangs		Zulässige Geschwindigkeit in km/h	
km	Kreuzende Straße	Richtung HI - Ka 	Richtung Ka - HI 
0,200	Bahnhof Haltingen		
0,257	Wolfenwasen	10	Reisezüge: Bü-Posten sonstige Züge: Halt!
0,427	Eimeldinger Weg	10	10
1,685	Werner-Glatt-Straße		20
2,394	(alte) Fischinger Straße	10	10
2,440	Haltepunkt Binzen		
2,527	Seilerweg	20	20
2,587	Schlossgasse	20	20
4,431	Schallbacher Straße	10	10
4,510	Haltepunkt Rümplingen		
6,068	Mühlenstraße	20	20
6,130	Haltepunkt Wittlingen		
7,365	Maugenharder Straße		10
7,400	Bahnhof Wollbach (Baden)		
9,739	Klärwerk Hammerstein	20	20
9,900	Haltepunkt Hammerstein		
9,954	Holzener Straße	10	10
11,025	Fraunhofer-Institut	20	20
11,569	Anschlussst. Wolfsschlucht		
12,900	Bahnhof Kandern		

Anhang 4

Streckenübersicht und Lastentafel

Betriebsstellen -
Lage in km
Entf. zw. den Betriebsst. (km)
Regelfahrzeit (Min)

Steckenband

Höhe über NN (m)

Höhenband

Neigungsverhältnis

Maßgebende Neigung (‰)

Mindest-Brh in P Fahrtrichtung Ka - HI

Mindest-Brh in G Fahrtrichtung Ka - HI

Mindest-Brh in P Fahrtrichtung HI - Ka

Mindest-Brh in G Fahrtrichtung HI - Ka

zul. Geschw. f. Züge in P (km/h)

zul. Geschw. f. Züge in G (km/h)

Anhängegrenzlasten (t)

30

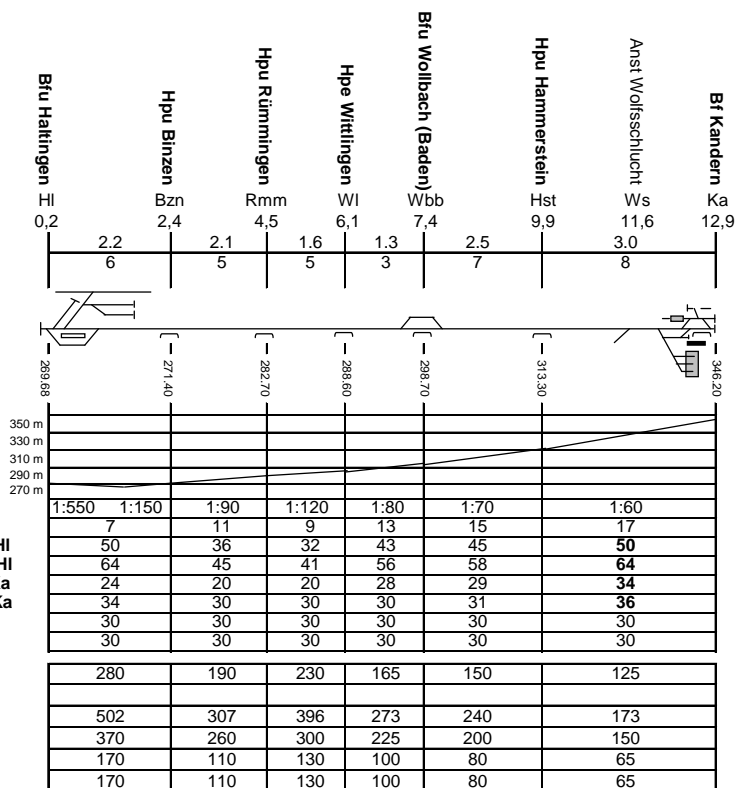
8532

378.78

VT 3

VT 3*

V 7 **



* einmotorig

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

