

**Ammertalbahnhof (ATB)**

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Ammertalbahnhof (ATB)

Tübingen Hbf – Herrenberg (Nebenbahn)

Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA)

Wilhelm-Keil-Str. 50

72072 Tübingen

Gültig ab **01.10.2025**

1. Vorbemerkungen

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
01.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bekanntgabe durch:

Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA)
 Wilhelm-Keil-Straße 50
 D-72072 Tübingen
 Telefon 07071-207 4349
 Mail post@ammertalbahn.de

Genehmigt durch:

Eisenbahnbetriebsleiter Herr Thomas Heim



In Kraft gesetzt durch:

Geschäftsführerin ZÖA Frau Sarah Wüstenhöfer

Anwenderkreis:

Infrastrukturbetreiber (EIU)
 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
 Zuständige Aufsichtsbehörden
 Fachdienste Fb, LST, TK, FdI ATB

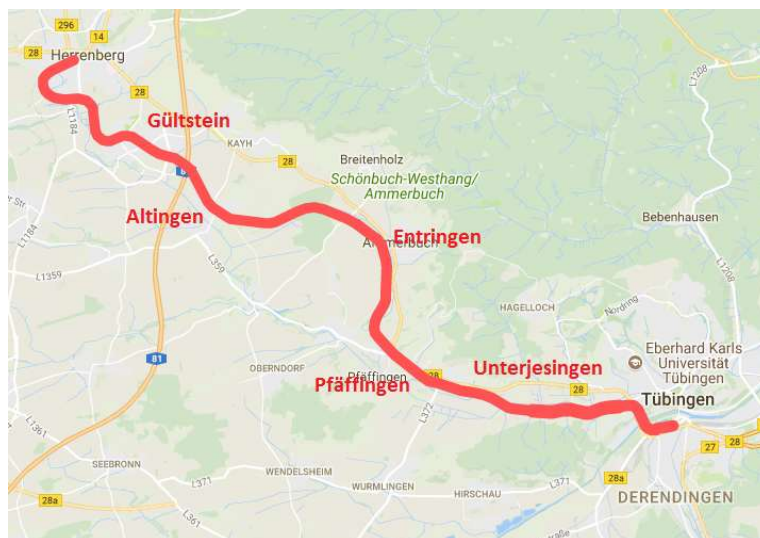
Diese SbV ist für alle Mitarbeiter im Betriebsdienst gültig.

Ergänzt wird die SbV durch eine Mappe Betrieb (MaB), die ausschließlich für den Fachdienst LST und die Mitarbeiter der Stellwerke des EIU gültig ist.

Für Tf / Zf sind folgende Absätze nur von informativem Charakter:

- Absatz 2.2 Ergänzungen zur FV-NE – Fahrdienst auf Betriebsstellen
- Absatz 3.5 Ergänzungen Obri-NE
- Absatz 4.2 Schneedienst

Lage im Netz



Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

1.1 Übersicht der Aktualisierungen

[illegible]

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
01.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

1.2 Inhaltsverzeichnis

1.1 Übersicht der Aktualisierungen	3
1.2 Inhaltsverzeichnis	4
1.3 Zuständige Behörden	8
1.4 Geltungsbereich	8
1.5 Dienstvorschriften	8
1.6 Verteilungsplan SbV	9
1.7 Kurzbeschreibung	9
2. Ergänzungen zur FV-NE	10
2.1 Abschnitt – Allgemeines	10
Zu § 1 (2) Zusätzliche Bestimmungen und Vorschriften	10
Zu § 1 (3) Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften, örtliche Verhältnisse	10
Zu § 1 (3) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen auf der Ammertalbahn	10
Zu § 1 (3) Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen	10
Zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb	11
Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb	11
Zu § 2 (3) Leitung und Überwachung	11
Zu § 2 (4) Befähigung	11
Zu § 3 (11) Zugschlussstellen	11
Zu § 5 (2) Fahrpläne	11
Zu § 5 (3) Buchfahrplan	12
Zu § 5 (4) Bahnhofsfahrordnung	12
2.2 Abschnitt – Fahrdienst auf Betriebsstellen	12
Zu § 7 (1) Prüfung des Betriebsdienstes	12
Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen	12
Zu § 9 (1) Schriftliche Befehle für Züge	12
Zu § 10 (5 b) Zugvollständigkeitsmeldungen	13
Zu § 13 (1) Zugverspätungen	13
Zu § 14 (3) Fahrwegprüfung bei Störung der Gleisfreimeldeanlage	14
Zu § 17 (3) Einfahrt in Stumpfgleis	15
Zu § 17 (6) Zustimmung zur Abfahrt	16
Zu § 18 (3) Benachrichtigung der Bahnübergangsposten (BüP)	16

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 18 (5) Benachrichtigung der Rotten / Sicherung von Arbeitsstellen der freien Strecke	16
Zu § 19 Verhalten bei gefahrdrohender Witterung	17
Zu § 20 (2) Zulassen der Kreuzungsstellen	17
Zu § 20 (3) Bekanntgabe von Kreuzungen	17
Zu § 21 (3) Bekanntgabe von Überholungen	17
Zu § 25 (1) Verkehren von Sonderzügen – Ausfall von Zügen	18
Zu § 25 (2) Zuständigkeit	18
Zu § 26 (2) Planmäßige Sperrung	18
Zu § 26 (12) Aufheben der Gleissperrung	18
Zu § 26a (2) Planmäßige Sperrung	18
Zu § 26a (11) Aufheben der Gleissperrung	19
Zu § 30 (3) Geeignete Nebenfahrzeuge	19
Zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen	19

2.3 Abschnitt – Zugfahrdienst **19**

Zu § 31 (2) Streckenkenntnis	19
Zu § 32 (1) Länge der Züge	19
Zu § 32 (6-7) Wagen mit gefährlichen Gütern / Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen	20
Zu § 32 (8) Einschränkungen in der Zulassung von Wagen	20
Zu § 38 (1) Führen des Fahrberichts	20
Zu § 41 (1) Mindestbremschwert	20
Zu § 41 (2) Mindestbremschwert nicht erreicht	20
Zu § 42 (5) Abfahrbereitschaft des Zuges	20
Zu § 44 (18) Halt nach der Einfahrt	21
Zu § 47 (1) Liegenbleiben eines Zuges	21
Zu § 47 (4) Spitzensignal nicht in Ordnung	21
Zu § 47 (6,7) Weiterfahrt des Zuges oder eines Zugteils	21
Zu § 48 (2) Ausfall der techn. Sicherung an lokführerüberwachten BÜ	21
Zu § 48 (4) Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge	21
Zu § 48 (9) Schienenbrüche	21

2.4 Abschnitt – Rangierdienst **23**

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle	23
Zu § 55 (1) Sichern von Bahnübergängen	23
Zu § 55 (1) Sichern von Reisendenübergängen	23
Zu § 56 (1) Abstoßen und Ablaufen	23
Zu § 57 (9) Luftbremskopf	23
Zu § 58 (2) Aufbewahren der Festlegemittel	23
Zu § 59 (2) Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus	23

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 60 (1) Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	23
Zu § 60 (2) Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	23
Zu § 61 (2) Maßnahmen nach Auffahren	23
2.5 Abschnitt – Anlagen zur FV-NE	24
Zu Anlage 1 Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur	24
Zu Anlage 3 Muster für den Buchfahrplan bei Zugmeldebetrieb	24
Zu Anlage 9 Richtlinien für den Funksprechverkehr	25
2.6 Abschnitt – Anhänge zur FV-NE	2725
3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken	2826
3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301	2826
3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)	2927
3.3 Ergänzungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE)	3330
3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE)	3330
3.5 Ergänzungen zur Oberbau-Richtlinien für NE (Obri-NE)	3431
3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)	3633
3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)	3633
4. Sonstige Bestimmungen	3734
4.1 Betra, La und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb	3734
4.2 Schneedienst	3734
4.3 Ausrüstung der Züge	3734
4.4 Maßnahmen bei fehlendem Mobiltelefon	3734
4.5 Schlussbestimmungen	3734
4.6 Außenbeleuchtung	3835
5. Anlagen zur SbV	3936
5.1 Streckenband Skizze	3936
5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen (VzG-Strecke 4633)	3936
Bf Tübingen Hbf (TT)	4037
Bf Tübingen West (TTW)	4037
Üst Ammertal (TAMT)	4340
Hp Unterjesingen Sandäcker (TUJS)	4441

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Überleitstelle-Haltepunkt Unterjesingen Mitte (<i>TUJM</i>)	<u>4542</u>
Bf Pfäffingen(<i>TPG</i>)	<u>4744</u>
Bf Entringen (<i>TENT</i>)	<u>5047</u>
Üst Hardtwald (<i>THW</i>)	<u>5350</u>
Bf Altingen (<i>TAG</i>)	<u>5451</u>
Hp Gültstein (TGU)	<u>5754</u>
HP Herrenberg-Zwerchweg (Bedarfshalt) (TZWE)	<u>5855</u>
Bf Herrenberg(<i>THE</i>)	<u>5956</u>
5.3 Bahnübergänge	<u>6158</u>
5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge	<u>6158</u>
5.3.2 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen	<u>6360</u>
5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen	<u>6461</u>
5.5 Merkblatt Schienenbrüche	<u>6562</u>
5.6 Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten	<u>6966</u>

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
<u>04.10.2025</u>		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

1.3 Zuständige Behörden

Oberste Aufsichtsbehörde:
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
 Baden-Württemberg
 Hauptstätter Strasse 67
 70178 Stuttgart
 Tel 0711-231-5746

Landeseisenbahnaufsicht (LEA)
 Südendstrasse 44
 76135 Karlsruhe
 Tel 0721-1809-0
 Mail: landeseisenbahnaufsicht-karstg@eba.bund.de

1.4 Geltungsbereich

Die Ammertalbahn (ATB) ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Sie wird als Nebenbahn vom Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betrieben.

Es gilt die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) in der jeweils aktuellen Fassung.

Die Ammertalbahn ist regelspurig (1435 mm) und elektrifiziert mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom. In den Anschlussbahnhöfen Tübingen Hbf und Herrenberg der DB InfraGO AG sind elektrifizierte Gleise (15.000 V) vorhanden. Die Bahnhöfe Tübingen Hbf und Herrenberg sind Übergangsbahnhöfe in das Netz der DB InfraGO AG. In Herrenberg ist der Übergang auf die Gleise der DB nur als Rangierfahrt über eine nichtüberspannte Weichenverbindung möglich.

1.5 Dienstvorschriften

- (1) Für den Betriebsdienst auf der Strecke Tübingen – Herrenberg gelten nachstehende Vorschriften und Dienstanweisungen:
 - Richtlinie 301 Signalbuch der DB InfraGO AG
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV – NE)
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO – NE)
 - Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE-Bahnen (Sig – VB – NE)
 - Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft (UVV)
 - Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- (2) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu den Vorschriften und Dienstanweisungen.
- (3) Der Inhalt ist gegliedert in
 - Zusätzliche Bestimmungen zu FV - NE (Abschnitt 2)
 - Zusätzliche Bestimmungen zu sonstigen Betriebsvorschriften (Abschnitt 3)
- (4) Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der §§ der FV – NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie Ziffern der ESO und der Ausführungsbestimmungen des SB geordnet.
- (5) Berichtigungen werden vom EBL schriftlich bekanntgegeben.
- (6) Oberste Aufsichtsbehörde (OAB) ist das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, technische Aufsichtsbehörde ist die Landeseisenbahnaufsicht (LEA).

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

- (7) Für den Fahrdienst auf Betriebsstellen (auch für Fachbereich LST) gilt zusätzlich die Mappe Betrieb (MaB) als Teil der SbV.

1.6 Verteilungsplan SbV

Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)
 Technische Aufsichtsbehörde (LEA)
 Bundesnetzagentur (BNetzA)
 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Nutzungsvertrag
 Geschäftsführung ZÖA
 DB InfraGO Notfallmanager Bezirk Tübingen

Den übrigen Betriebsbediensteten ist die SbV zugänglich zu machen.

1.7 Kurzbeschreibung

Die Zugmeldestrecke wird fahrdienstlich und sicherungstechnisch durch den Fahrdienstleiter Ammertalbahn auf Stw „Df“ in Dettingen-Gsайдt der ENAG bedient. Auf der teilweisen ein- und zweigleisigen Strecke Tübingen – Herrenberg beträgt die maximale Streckengeschwindigkeit 100 km/h, der Bremsweg beträgt 700 m.

Die Kreuzungsbahnhöfe und Überleitstellen sind mit

- elektrisch gestellten Weichen mit HV 73
- Einfahr- und Ausfahrsignalen oder Blocksignalen im KS-Signalsystem jeweils mit Vorsignalisierung und
- Weichenheizungen ausgerüstet.

Die Weichen und die Bahnhofsgleise sowie die Streckenabschnitte sind mit Achszählkreisen auf Freisein überwacht. Alle Haupt- und Vorsignale sind mit PZB ausgerüstet.

Gleichzeitige Einfahrten sind zugelassen. Die zulässige Geschwindigkeit wird mit Geschwindigkeitsanzeigern und -voranzeigern signalisiert.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

2. Ergänzungen zur FV-NE

2.1 Abschnitt – Allgemeines

Zu § 1 (2)

Zusätzliche Bestimmungen und Vorschriften

Auf der Strecke Tübingen West bis Herrenberg ist Zugmeldebetrieb entsprechend FV-NE § 1 (2) eingeführt. Der Fahrdienstleiter ATB hat seinen Sitz in Dettingen-Gsaidt (Stw. Df),

Rufnummer 07123-3049261.

Zu § 1 (3)

Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften, örtliche Verhältnisse

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder bis zur Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden im Auftragsbuch bekanntgegeben. In dringenden Fällen sind mündliche oder fernmündliche Betriebsanweisungen durch EBL bzw. öBL zugelassen, die baldmöglichst schriftlich zu bestätigen sind.

Zu § 1 (3)

Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen auf der Ammertalbahn

Siehe Anlage 5.2

Zu § 1 (3)

Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen

Strecke		Steigung / Gefälle		Maßgebende Neigung	
Von	nach			in ‰	im Verh.
TT	TTW	Steigung	↘	12,975	1 : 77
TTW	TAMT	Steigung	↘	10,407	1 : 96
TAMT	TPG	Steigung		7,604	1 : 132
TPG	TENT	Steigung	↘	15,853	1 : 63
TENT	km12,6	Steigung	↘	13,170	1 : 76
km12,6	THW	Gefälle	↘	12,746	1 : 78
THW	TAG	Gefälle	↘	14,815	1 : 67
TAG	THE	Steigung	↘	17,795	1 : 56

Strecke		Steigung / Gefälle		Maßgebende Neigung	
Von	Nach			in ‰	im Verh.
THE	TAG	Gefälle	↘	17,795	1 : 56
TAG	THW	Steigung	↘	14,815	1 : 67
THW	km12,6	Steigung	↘	12,746	1 : 78
km12,6	TENT	Gefälle	↘	13,170	1 : 76
TENT	TPG	Gefälle	↘	15,853	1 : 63

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

TPG	TAMT	Gefälle		7,604	1 : 132
TAMT	TTW	Gefälle	↘	10,407	1 : 96
TTW	TT	Gefälle	↘	12,975	1 : 77

keine Sägelinie: bis 10 ‰	1 Sägelinie: 10 bis 20 ‰	2 Sägelinien: über 20 ‰
---------------------------	--------------------------	-------------------------

Die maßgebenden Neigungen auf den Betriebsstellen sind in den jeweiligen Beschreibungen der Betriebsstellen (Abschnitt 5.2) aufgeführt.

Zu § 1 (4)

Elektrischer Bahnbetrieb

Die Ammertalbahn ist elektrifiziert mit 15.000V 16,7Hz.

Die niedrigste Fahrdrathöhe beträgt 5,00m.

Im Einführungsbahnhof Tübingen Hbf und Herrenberg sind Teile der Gleise mit Fahrleitungen überspannt. Es sind hier die Bestimmungen der DB InfraGO AG anzuwenden.

Für das Rangieren im Bf Altingen ist die Einschränkung in Abschnitt 5.2.8 – Rangierdienst zu beachten.

Zu § 1 (6)

Gemeinschaftsbetrieb

Der Einführungsbahnhof Tübingen Hbf ist Bahnhof der DB InfraGO AG. Ab Einfahrtsignal H 500 (km 0+700) beginnt der Betriebsführungsbereich der DB InfraGO AG – es gelten hier deren Vorschriften. Infrastrukturgrenze ist W 67 Richtung Herrenberg (km 0+396).

Zu § 2 (3)

Leitung und Überwachung

Es ist ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und ein örtlicher Betriebsleiter (öBL) eingesetzt. EBL / öBL sind fachliche Vorgesetzte der Fahrdienstleiter ATB und den auf der Ammertalbahn eingesetzten Betriebsdienstmitarbeitern gegenüber weisungsbefugt.

Bei Bedarf kann der EBL/öBL über den Fahrdienstleiter kontaktiert werden.

Zu § 2 (4)

Befähigung

Die Fahrdienstleiter ATB sind Mitarbeiter der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH (ENAG). Die Ausbildung und Prüfung der Fahrdienstleiter ATB erfolgt durch die ENAG in Zusammenarbeit mit dem ZÖA. Bei der Prüfung für die Fahrdienstleiter ATB ist der EBL, öBL oder eine beauftragte Person des ZÖA mit anwesend.

Soll ein Mitarbeiter als Fdl Ammertalbahn zum Einsatz kommen, der länger als 6 Monate nicht mehr als Fdl Ammertalbahn im Einsatz war, so ist zuvor eine außerplanmäßige mündliche Fachkundeprüfung durch den EBL oder öBL durchzuführen und zu dokumentieren.

Zu § 3 (11)

Zugschlussstellen

Die Zugschlussstellen sind der Beschreibung der jeweiligen Betriebsstellen in Anlage 5.2 zu entnehmen.

Zu § 5 (2)

Fahrpläne

An Dienstfahrplänen werden ausgegeben:

Bildfahrplan, Buchfahrplan, Fahrplan für Zuglenkung als Bahnhofsfahrordnung, Fahrplananordnungen für Sonderzüge

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 5 (3)**Buchfahrplan**

In Abweichung vom Muster der Anlage 3 der FV-NE wird grundsätzlich der elektronische Buchfahrplan (EBuLa) angewendet.

Fahrzeuge ohne EBuLa-Bordgerät verkehren mit gedrucktem Blattfahrplan oder alternativer digitaler Anzeige des Buchfahrplans.

Zu § 5 (4)**Bahnhofsfahrordnung**

Es werden Bahnhofsfahrordnungen als Fahrplan für Zuglenkung ausgegeben.

2.2 Abschnitt – Fahrdienst auf Betriebsstellen

Zu § 7 (1)**Prüfung des Betriebsdienstes**

Die Mitarbeiter sind regelmäßig, mindestens zweimal pro Jahr, nachweislich zu überwachen. Der fachlich Vorgesetzte prüft dabei Zugmeldebuch, Befehle und sonstige betriebliche Unterlagen stichprobenweise und bestätigt dies in diesen Unterlagen. Daneben hat er die technischen Einrichtungen des ESTW (Alarmliste, Betriebstagebuch) monatlich zu prüfen.

Der Sprachspeicher ist durch den öBL halbjährlich zu prüfen.

Fortbildungsunterricht für Fahrdienstleiter ist einmal jährlich 6 Unterrichtsstunden zu erteilen. Der Fortbildungsunterricht erfolgt durch den fachlich Vorgesetzten oder den öBL. Der EBL ist bei der Themenauswahl zu beteiligen.

Zu § 8 (2)**Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen**

Jeder Triebfahrzeugführer hat ein Mobiltelefon mitzuführen, welches ständig eingeschaltet sein muss und bei Ausfall des Zugfunks als Rückfallebene dient.

Sollte das Fahrzeugfunkgerät auf dem Triebfahrzeug nicht funktionieren, so meldet sich der Tf unverzüglich telefonisch beim FdI Ammertalbahn und teilt diesem seine Rufnummer mit.

Zu § 9 (1)**Schriftliche Befehle für Züge**

- * Das Ausstellen eines Befehls erfolgt nach Muster Ril 408-2411V01FV-NE Anlage 10-oder Anlage 10-FV-NE. Ein Dauerbefehl für mehrere Züge wird zugelassen. Der Dauerbefehl verliert seine Gültigkeit, sobald eine andere Leistung außerhalb der Ammertalbahn folgt. Werden unmittelbar hintereinander Befehle mit gleichem Inhalt diktiert, ist der Befehl für den ersten Zug auszufertigen. Weitere Züge können auf einem gesonderten Blatt bzw. auf der Rückseite des Befehls angegeben werden. Dabei sind stets Zugnummern, Standort, Datum, Name und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, Uhrzeit und Übermittlungsart anzugeben. Nur in diesen Angaben dürfen sich die Befehle von der Erstaufbereitung unterscheiden.
- Die fortlaufende Nummer des Befehls (ATB-XXX) ist statt dem Übermittlungscode anzugeben. Befehle werden beim Fahrdienstleiter ATB bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres in einem Ordner aufbewahrt.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 10 (5 b)**Zugvollständigkeitsmeldungen**

Die Zugvollständigkeitsmeldung darf auch während der Fahrt abgegeben werden.

Zu § 13 (1)**Zugverspätungen**

Die Triebfahrzeugführer melden Verspätungen ab 5 Minuten an den Fdl ATB.

Zugverspätungen über 5 Minuten sind den Reisenden an allen Haltepunkten über Lautsprecher bekanntzugeben. Betriebliche Handlungen des Fdl haben Vorrang. Soweit Anschlüsse betroffen sind, gibt der Fdl ATB Verspätungsmeldungen an den Fdl Tübingen.

Die Entscheidung, ob auf verspätete Anschlusszüge gewartet werden muss, trifft das EVU auf Grundlage untenstehender Regelwartezeit.

Die Sicherstellung des Anschlusses liegt in der Verantwortung des EVU.

Die Züge der Ammertalbahn müssen im Bf Herrenberg wie folgt auf verspätete S-Bahnen warten:

Regelwartezeit			
Ankunft S-Bahn	Abfahrt ATB	Ankunft S-Bahn	Abfahrt ATB
14	19	44	49
15	19	45	49
16	19	46	49
17	20	47	50
18	21	48	51
19	21	49	51
20	22	50	52
ab 21	Nur mit Zustimmung Fdl	ab 51	Nur mit Zustimmung Fdl

Der Fdl prüft bei Antrag auf Überschreitung der Regelwartezeit gemäß obenstehender Tabelle durch das EVU die Trassenverträglichkeit (z.B. Verspätung Gegenzug) und teilt dem EVU die Entscheidung mit.

In Herrenberg befindet sich ein Anzeiger (siehe nebenstehendes Bild), welcher die Ankunftszeit der S-Bahn anzeigt. Diese dient als Entscheidungsgrundlage für den Triebfahrzeugführer zur Anwendung obenstehender Tabelle Regelwartezeit.

Bei Ausfall des Anzeigers prüft der Tf die Ankunftszeit der S-Bahn über sein Ris-Smartphone oder erfragt diese beim Fdl Ammertalbahn.

Abfahrtsverspätungen in Herrenberg von mehr als 3 Minuten müssen von den Tf an den Fdl ATB gemeldet werden.

Verspätungen ab Herrenberg, welche durch die Anschlussaufnahme von Reisenden entstanden sind und zwischen EVU und Fdl bereits vereinbart wurden, müssen nicht erneut gemeldet werden.



Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

Abweichend zu obenstehender Tabelle gilt für folgende Züge eine verlängerte Wartezeit:

Planmäßige Abfahrt Herrenberg	Verkehrstage	Maximale Wartezeit über planm. Abfahrtszeit hinaus
00:19 Uhr	tgl	7 Minuten
00:49 Uhr	Mo – Fr	10 Minuten
01:19 Uhr	Sa + S	10 Minuten
02:51 Uhr	Sa + S	10 Minuten
03:51 Uhr	Sa + S	10 Minuten

Zu § 14 (3)

Fahrwegprüfung bei Störung der Gleisfreimeldeanlage

Der Fdl ATB kann einen Tf/Zf nach mündlicher Einweisung (Grenzen von bis bzw. markante Punkte) damit beauftragen, bei Tag und sichtigem Wetter das Freisein eines Gleisfreimeldeabschnitts vom Führerstand aus durch Hinsehen zu prüfen:

Bf Tübingen-West:

Gleisfreimeldeabschnitt	Prüfbereich	
	von	bis
Weiche 11 + Gleisabschnitt 11.1	Asig P11 und Asig P12	BÜ km 1,462
Weiche 12	Asig N11 und Asig N12	Rautentafel km 1,806

Üst Ammertal:

Gleisfreimeldeabschnitt	Prüfbereich	
	von	bis
Weiche 16 + Gleisabschnitt 16_1 + Gleisabschnitt 15_1	Bksig 15B7 bzw. Bksig 15B9	Spitze Weiche 16

Üst Unterjesingen-Mitte:

Gleisfreimeldeabschnitt	Prüfbereich	
	von	bis
Weiche 17 + Gleisabschnitt 15_5 + Gleisabschnitt 16_5	Bksig 15B8 bzw. Bksig 15B10	Spitze Weiche 17

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bf Pfäffingen:

Gleisfreimeldeabschnitt	Prüfbereich	
	von	Bis
Weiche 21 + Gleisabschnitt 21	Asig P21 und Asig P22	BÜ km 7,289
Weiche 22	Asig N21 und Asig N22	BÜ km 7,736

Bf Entringen:

Gleisfreimeldeabschnitt	Prüfbereich	
	von	bis
Weiche 31	Asig P31 und Asig P32	BÜ-Überwachungssignal km 9,714

Üst Hardtwald:

Gleisfreimeldeabschnitt	Prüfbereich	
	von	bis
Weiche 36 + Gleisabschnitt 31_8 + Gleisabschnitt 32_8	Bksig 33 bzw. Bksig 35	Spitze Weiche 36

Bf Altingen:

Gleisfreimeldeabschnitt	Prüfbereich	
	von	bis
Weiche 50 + Gleisabschnitte 35.1 + 36.1 (W52)	Asig 35P31 und Asig 35P32	BÜ km 14,262
Weiche 53 + Gleisabschnitte 35.3 + 36.3	Asig 35N31 und Asig 35N32	BÜ km 14,698

Außerdem kann der Fdl ATB den Tf/Zf eines Zuges zur Abgabe einer Zugvollständigkeitsmeldung (ZM) nach der vollständigen Ankunft und passieren der Zugschlussstelle auf einem Bahnhof für seinen Zug auffordern. Die ZM lautet: „Zug (Nr.) vollständig in (Betriebsstelle) angekommen“.

Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Abschnitts am rückliegenden Bahnhof nicht verändert worden sein. Die ZM darf auch auf den Haltpunkten Unterjesingen-Sandäcker, Unterjesingen-Mitte, Gültstein und Zwerchweg für den rückgelegenen Bahnhof abgegeben werden.

Zu § 17 (3)**Einfahrt in Stumpfgleis**

Auf den Bahnhöfen Tübingen (Gleis 13 DB InfraGO AG) und Herrenberg (Gleis 102 ZÖA) wird planmäßig in ein Stumpfgleis eingefahren. Die Einfahrtsgeschwindigkeit bei Fahrt ins Stumpfgleis wird am Einfahrtssignal mit 30km/h signalisiert.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 17 (6)**Zustimmung zur Abfahrt**

Auf den Streckenabschnitten von Üst Ammertal bis Üst Unterjesingen und Entringen bis Üst Hardtwald sind die Streckenabschnitte zweigleisig. Für den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis ist Zs 6 ständig eingerichtet.

Zu § 18 (3)**Benachrichtigung der Bahnübergangsposten (BüP)**

Siehe Mappe Betrieb Abschnitt 5

Zu § 18 (5)**Benachrichtigung der Rotten / Sicherung von Arbeitsstellen der freien Strecke**

Zulassung: Die Benachrichtigung ist nur auf den Streckenabschnitten TTW – TAMT; TAMT – TUJM, TUJM – TPG, TPG – TENT, TENT – THW, THW – TAG und TAG – THE zugelassen.

Voraussetzungen:

Arbeitsstellen der freien Strecke werden auf Antrag über Zugfahrten benachrichtigt, wenn der Fdl ATB zugestimmt hat.

- es wird nur die gleichzeitige Benachrichtigung einer Arbeitsstelle und nur für beide Fahrtrichtungen zugelassen
- auf zweigleisigen Streckenabschnitten darf während der Benachrichtigung nicht im Gegengleis gefahren werden
- es darf keine außergewöhnliche Arbeitsbelastung vorliegen
- als Art der Sprechverbindung wird nur die Verwendung des Zugfunks oder eines Mobilfunktelefons zugelassen. Der Meldeposten an der Arbeitsstelle teilt dem Fdl ATB die Handynummer mit und führt ein Probegespräch durch.
- die Arbeitsstelle teilt die Lage der Arbeitsstelle (km) sowie Beginn und voraussichtliches Ende der Arbeiten mit. Die An- und Abmeldung der Benachrichtigung der Arbeitsstelle der freien Strecke ist im Zugmeldebuch (Spalte MuV) einzutragen.
- Der Fdl ATB darf dem Beginn der Arbeiten erst zustimmen, wenn das Gleis, in dem gearbeitet werden soll bis zur nächsten Zugmeldestelle (Bahnhof, Überleitstelle) der Zugmeldestrecke geräumt ist und keine Fahrstraße eingestellt ist.
- Während des eingeführten Verfahrens ist die Zuglenkung aller Ausfahr- und Blocksingale in Richtung Arbeitsstelle zurückzunehmen, eine Befahrbarkeitssperre und die Notiz „ARB“ im betroffenen Zugfolgeabschnitt ist einzugeben.

Benachrichtigung:

- der Fdl ATB muss die Arbeitsstelle bis zu 5 Minuten vor Zulassung der Zugfahrt am rückgelegenen Ausfahrtsignal der Zugmeldestellen TTW, Üst Ammertal, Üst Unterjesingen, TPG, TENT, Üst Hardtwald; TAG und THE benachrichtigen.
- an der Arbeitsstelle wird die Benachrichtigung von einem Meldeposten entgegengenommen
- der Meldeposten wird mit den Worten „Zug Nr. von (Name des letzten Bahnhofs vor der Arbeitsstelle) nach (Name des ersten Bahnhofs hinter der Arbeitsstelle)“ benachrichtigt.
- die jeweilige Benachrichtigung des Meldepostens ist im Zugmeldebuch für den Fdl ATB einzutragen.
- Nach der erfolgten Benachrichtigung der Arbeitsstelle ist die Ausfahrzugstraße einzustellen und die Befahrbarkeitssperre zu umgehen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

- Die Arbeitsstelle hat sofort nach erhaltener Benachrichtigung die Arbeitsstelle zu räumen.

Besonderheiten:

- Meldet sich der Meldeposten nicht, muss der Triebfahrzeugführer durch Befehl angewiesen werden im Bereich der Arbeitsstelle auf Sicht zu fahren
- Das Verfahren darf bei einer Störung des Sprachspeichers nicht durchgeführt werden Ende der Benachrichtigung:
- Der Meldeposten an der Arbeitsstelle teilt dem FdI ATB mit, wenn die Benachrichtigung über Zugfahrten nicht mehr erforderlich ist. Eintrag im Zugmeldebuch.

Zu § 19

Verhalten bei gefahrdrohender Witterung

- a) Lassen wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände etc.) befürchten, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind diese zu erkunden. Dazu sind Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke und Fahrten ohne Reisende bei Bedarf durchzuführen. Bei Dunkelheit müssen die für diese Fahrten genutzten Fahrzeuge mit Fernlicht ausgerüstet sein.

Der Auftrag zu Erkundung wird mit schriftlichem Befehl „Sie müssen auf Sicht fahren“ durchgeführt. Das Ergebnis ist dem FdI ATB zu melden.

- b) Nach Eingang einer Meldung eines Tf oder dem Eingang einer Unwettermeldung über außergewöhnliche Witterungsverhältnisse verständigt der FdI ATB die nachfolgenden Tf über die Witterungsverhältnisse. Der FdI ATB fordert die Tf auf „besonders aufmerksam zu fahren“ und die Beobachtungen an den FdI ATB zu melden.
- c) Lässt die Wetterlage vermuten, dass Spurrillen an Bahnübergängen vereist sind oder sich Eiszapfen im Tunnelabschnitt gebildet haben, teilt der FdI ATB durch Befehl dies den Triebfahrzeugführern – mit entsprechendem Grund (Spurrillen mit 20 km/h als Höchstgeschwindigkeit bzw. Fahren auf Sicht wegen Gefahr der Eiszapfenbildung) mit der jeweiligen Kilometerangabe mit.
- d) Nach Durchführung der Fahrt haben die Triebfahrzeugführer dem FdI ATB entsprechende Hinweise über die tatsächliche Situation an den Bahnübergängen und in Tunnel zu geben.

Zu § 20 (2)

Zulassen der Kreuzungsstellen

Für Zugkreuzungen werden die Betriebsstellen Tübingen West, Üst Ammertal, Üst Unterjesingen-Mitte, Pfäffingen, Entringen, Üst Hardtwald und Altingen (im Gleis 2 jedoch nur Züge ohne Reisendenein- oder ausstieg) zugelassen.

Auf den Bahnhöfen sind gleichzeitige Einfahrten zugelassen.

Zu § 20 (3)

Bekanntgabe von Kreuzungen

Auf die Bekanntgabe von Kreuzungen wird verzichtet.

Zu § 21 (3)

Bekanntgabe von Überholungen

Auf die Bekanntgabe von Überholungen wird verzichtet.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 25 (1)**Verkehren von Sonderzügen – Ausfall von Zügen**

Die Fahrplananordnung für Sonderzüge ist dem öBL rechtzeitig vor Verkehren vorzulegen - im Ausnahmefall nachträglich - oder die Fahrplananordnung ist durch den öBL zu erstellen. Folgende Zugnummern stehen dem Fdl ATB für dringende Sonderfahrten zur Verfügung:

Zugfahrten 10100 - 10110

Sperrfahrten 90100 - 90110

Weiterhin dürfen Ersatzzüge mit einer anderen Zugnummer nach den Fahrzeiten des Planzuges verkehren, wenn dies der Fdl mit Befehl anordnet. Der Wortlaut für den Befehl lautet: „Ersatzzug XXX verkehrt nach Fahrplan des Zuges YYY“.

Zu § 25 (2)**Zuständigkeit**

In dringenden Fällen darf der Fdl ATB Sonderfahrten, Leerzüge, Arbeitszüge, Hilfszüge und Übergabezüge einlegen. Der öBL ist baldmöglichst über das Verkehren solcher Züge zu benachrichtigen.

Zu § 26 (2)**Planmäßige Sperrung**

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch Fahrplan und Betriebsanweisung (Betra) des EBL/öBL.

Zuständig für die Gleissperrung

- Fdl ATB für Gleise der Strecke von TT bis THE

Zu § 26 (12)**Aufheben der Gleissperrung**

Voraussetzungen: Fdl der die Gleissperrung ausgesprochen hat, hebt sie auch wieder auf.

Fdl darf Gleissperrung erst aufheben, wenn

- a) er festgestellt hat oder ihm gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und dies im Zmb eingetragen ist.
- b) außerdem im Zugmeldebuch eingetragen ist:
 1. Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf der freien Strecke begonnenen Sperrfahrten
„...Uhr Sperrf ... mit allen Fz in TTW (Name,Zf)“
 und die Ankunft aller etwa liegengebliebenen Züge oder Zugteile
 2. wurden vor der Gleissperrung Züge in den Sperrabschnitt eingelassen:
 → die Ankunft dieser Züge
 3. wenn Arbeiten ausgeführt worden sind:
 → die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichraum),
„.... Uhr: Gleis von bis ist befahrbar. (Name)“
 4. wenn Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll:
 → die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über das Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichraum)

Zu § 26a (2)**Planmäßige Sperrung**

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch Fahrplan und Betriebsanweisung (Betra) des EBL/öBL.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bei der Sperrung von Bahnhofsgleisen muss der Fahrdienstleiter gemeinsam mit dem Antragsteller jeweils die Grenzen für die Sperrung festlegen (z.B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

Zuständig für die Gleissperrung

- Fdl ATB für Gleise der Strecke von TT bis THE

Zu § 26a (11)

Aufheben der Gleissperrung

Voraussetzungen: Fdl der die Gleissperrung ausgesprochen hat, hebt sie auch wieder auf.

Fdl darf Gleissperrung erst aufheben, wenn

- a) er festgestellt hat oder ihm gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und dies im Zmb eingetragen ist.
- b) außerdem im Zugmeldebuch eingetragen ist:
 1. Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf der freien Strecke begonnenen Sperrfahrten
„...Uhr Sperrf ... mit allen Fz in TTW (Name,Zf)“
 und die Ankunft aller etwa liegengebliebenen Züge oder Zugteile
 2. wurden vor der Gleissperrung Züge in den Sperrabschnitt eingelassen:
 → die Ankunft dieser Züge
 3. wenn Arbeiten ausgeführt worden sind:
 → die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum),
„... Uhr: Gleis von bis ist befahrbar. (Name)“
 4. wenn Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll:
 → die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über das Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum)

Zu § 30 (3)

Geeignete Nebenfahrzeuge

Besitzen Fahrzeuge eine Zulassung nach EBO, sind diese immer geeignet. In allen anderen Fällen ist die Anschriftentafel des Fahrzeuges gemäß Regelungen in der SbV gegenzuprüfen.

Zu § 30 (7)

Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen hinter Zügen wird nicht zugelassen.

2.3 Abschnitt – Zugfahrdienst

Zu § 31 (2)

Streckenkenntnis

Fahrten ohne oder nur mit eingeschränkter Streckenkenntnis sind nicht erlaubt. Im Baugleis ist Ortskenntnis notwendig. Der Nachweis der Orts- und Streckenkenntnis ist in Verantwortung des EVU.

Zu § 32 (1)

Länge der Züge

Reisezüge dürfen in der Regel nicht länger als die Bahnsteige (110 m) sein.

Ausnahmen sind in der Fplo geregelt.

Güterzüge dürfen nicht länger als 200 m sein.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 32 (6-7)**Wagen mit gefährlichen Gütern / Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen**

Wagen mit gefährlichen Gütern und/oder außergewöhnlichen Sendungen dürfen nur mit Genehmigung des EBL und gesonderter Anordnung befördert werden.

Zu § 32 (8)**Einschränkungen in der Zulassung von Wagen**

Auf der Strecke Tübingen - Herrenberg ist die Streckenklasse D4 (Achslast 22,5 t, Meterlast 8,0 t) zugelassen

Zu § 38 (1)**Führen des Fahrberichts**

Auf die Führung eines Fahrtberichtes wird verzichtet.

Zu § 41 (1)**Mindestbrems Hundertstel**

Bremsweg auf der Strecke Tübingen – Herrenberg: 700m

Die Brems tafeln aus Anlage 22 der FV-NE werden durch folgende Angaben ersetzt:

Fahrtrichtung Tübingen – Herrenberg:

Brems- stellung	Bremsstellung bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von bis zu... km/h								
	20	30	40	50	60	70	80	90	100
R/P	12	15	20	28	39	52	67	84	106
G	16	20	28	40	59	86	95	-	-

Fahrtrichtung Herrenberg – Tübingen:

Brems- stellung	Bremsstellung bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von bis zu... km/h								
	20	30	40	50	60	70	80	90	100
R/P	12	14	21	31	43	58	66	83	105
G	16	20	31	46	65	89	94	-	-

Sonderbrems tafel für den Bf Entringen Abschnitt Esig 30F / 30FF bis Asig 30P31 / 30P32:

Brems- stellung	Bremsstellung bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von bis zu... km/h								
	20	30	40	50	60	70	80	90	100
R/P	16	30	40	60	75	100	130	168	203
G	27	40	50	60	80	110	130	-	-

Zu § 41 (2)**Mindestbrems Hundertstel nicht erreicht**

Wenn aufgrund fehlender Brems Hundertstel die Geschwindigkeit verringert werden muss, ist dies dem Fdl Ammertal zu melden.

Zu § 42 (5)**Abfahrbereitschaft des Zuges**

Triebfahrzeugführer melden dem Fdl Ammertalbahn die Abfahrbereitschaft über Funk auf allen Zuganfangsbahnhöfen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu § 44 (18)**Halt nach der Einfahrt**

Als zusätzliche Meldung können Triebfahrzeugführer vom Fdl ATB zur Abgabe einer Zugvollständigkeitsmeldung aufgefordert werden. Diese ist nach dem grennzeichenfreien Halten und vollständigem passieren der Zugschlussstelle (Angaben zur Zugschlussstelle siehe Abschnitt 5.2) des Zuges mit dem Wortlaut „Zug (Nummer) vollständig in (Name der Zugmeldestelle) angekommen“ abzugeben.

Zu § 47 (1)**Liegenbleiben eines Zuges**

Beim Liegenbleiben eines Zuges muss der Tf dieses sofort dem Fdl ATB und die voraussichtliche Dauer der Störung melden, erst dann ist mit der Störungssuche zu beginnen.

Zu § 47 (4)**Spitzensignal nicht in Ordnung**

Wird ein unvollständiges oder erloschenes Spitzen- oder Schlussignal bemerkt, so darf der Zug bis zu dem Bahnhof weiterfahren, an dem das Spitzen- oder Schlussignal vervollständigt werden kann, maximal bis zum Bahnhof Tübingen Hbf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hierfür beträgt 80 km/h.

Ist das Nachtzeichen des Spitzensignals erloschen und kann das Nachtzeichen nicht wiederhergestellt werden, so darf bei **Dunkelheit oder unsichtigem Wetter** die Fahrt nur bis zum nächsten Bahnhof durchgeführt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hierfür beträgt 40 km/h.

Zu § 47 (6,7)**Weiterfahrt des Zuges oder eines Zugteils**

Kann der Zug nach Beseitigung der Störung weiterfahren, ist die Zustimmung des Fdl ATB vor der Weiterfahrt einzuholen. Ist eine Verständigung mit dem Fdl ATB nicht möglich, darf auf Sicht bis zur nächsten Betriebsstelle weitergefahren werden.

Zu § 48 (2)**Ausfall der techn. Sicherung an lokführerüberwachten BÜ**

Diese Sicherung ist nicht erforderlich bei lokführerüberwachten Anlagen mit Signal BÜ 2, wenn der Zug ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten hat und zwischen dem Zug und dem Bahnübergang ein Überwachungssignal oder Überwachungssignalwiederholer Signal BÜ 1 zeigt.

Zu § 48 (4)**Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge**

Folgende Bahnübergänge sind mit Grundstellern ausgerüstet:

- km 2,7; "Schwärzloch"
- km 6,5; "Tankstelle"
- km 9,0 „Pferdehof“
- km 16,2; "Gültstein"
- km 16,8; "Kappstraße"
- km 17,2; „Fußgängerüberweg“
- km 17,4; "Schloßstraße"
- km 17,6; "Mühlhausener Straße"

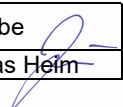
*)

Zu § 48 (9)**Schienenbrüche**

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten. Für die Beurteilung der Befahrbarkeit eines baulich nicht gesicherten Schienenbruchs ist Anlage 5.5 zur SbV zu beachten. Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsmitarbeiter des EIU treffen. Die

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bruchstelle darf ggf. unter Beobachtung durch einen Betriebs- oder Bahnunterhaltungsmitarbeiter mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04 14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm 

2.4 Abschnitt – Rangierdienst

Zu § 53 (5)

Rangieren im Gefälle

Die Neigungen auf den Betriebsstellen sind in den Beschreibungen der Betriebsstellen angegeben.

Zu § 55 (1)

Sichern von Bahnübergängen

BÜ werden im Bahnhof im Regelfall durch den Fdl gesichert.

Zu § 55 (1)

Sichern von Reisendenübergängen

RÜ werden im Bahnhof im Regelfall durch den Fdl gesichert.

Zu § 56 (1)

Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Wagen ist auf allen Bahnhöfen verboten.

Zu § 57 (9)

Luftbremskopf

Die Verwendung eines Luftbremskopfes kann in einer Betra oder Fplo angeordnet werden.

Zu § 58 (2)

Aufbewahren der Festlegemittel

Hemmschuhe und Radvorleger sind ggf. auf dem Tzf mitzuführen. Ein Verbleib nicht benötigter Hemmschuhe und Radvorleger auf den Betriebsstellen ist nicht zugelassen.

Zu § 59 (2)

Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus

Siehe Abschnitt 5.2 – Bestimmungen für die Betriebsstellen.

Zu § 60 (1)

Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

Die Zugfahrt beginnt bei Passieren des Hauptsignals mit der Zugspitze.

Zu § 60 (2)

Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt erfolgt ausschließlich bei einem Halt am gewöhnlichen Halteplatz.

Zu § 61 (2)

Maßnahmen nach Auffahren

Den ordnungsgemäßen Zustand einer aufgefahrenen Weiche darf durch die Mitarbeiter Fahrbahn oder LST festgestellt werden.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

2.5 Abschnitt – Anlagen zur FV-NE

Zu Anlage 1

Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur

Für den elektrischen Bahnbetrieb im Einführungsbahnhof Tübingen gelten die Bestimmungen der DB InfraGO AG.

Für die Ammertalbahn gelten die Bestimmungen der FV-NE Anlage 1 „Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur“.

Die Ammertalbahn ist mit einer Speiseleitung ausgestattet! Bestimmungen der Ril 462 haben auszugsweise Gültigkeit!

Erdungseinrichtungen (profilfrei) sind in Tübingen-West hinterlegt.

Beide Schienen der Gleise auf der Ammertalbahn sind als Rückstrom-Schienen ausgeführt und können zum Erden genutzt werden.

Die niedrigste Fahrdrathöhe auf der Ammertalbahn beträgt 5,00m

Die Oberstrombegrenzung auf der Ammertalbahn für Fahrzeuge in Bewegung und im Stillstand beträgt 1200 A.

Für Mehrkrafttriebfahrzeuge wird im Fahrplan der Ort des Traktionsartwechsels angegeben.

Zu Anlage 3

Muster für den Buchfahrplan bei Zugmeldebetrieb

Es wird ein vom Muster abweichender Buchfahrplan verwendet.

Zug _____ Tübingen Hbf - Herrenberg Zugfunk: DMR

Hg: 100 km/h Mbr 151 R/P

Last: _____ t Tfz: _____

1	2	3a	3b	4	5
Zulässige Geschwindigkeiten		Betriebsstellen, Tunnelanfang und -ende Verkürzter Bremsweg von 40 km/h abweichende Geschwindigkeiten auf Signal Hp 2, Zugfunk		Ankunft	Abfahrt
ab km	km/h		Lage in km		

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Erläuterungen zu den Fahrplanangaben siehe Ril 408 der DB InfraGO AG.

* Zu Anlage 9 Richtlinien für den Funksprechverkehr

Allgemeines:

Auf der Ammertalbahn wird für die Kommunikation zwischen ortsfesten und beweglichen Funkteilnehmern der digitale Betriebsfunk DMR eingesetzt.

Gespräche und betriebliche Meldungen werden auf dem Zugfunk geführt und durch Sprachspeicher aufgezeichnet. Gespräche können als Direktruf zwischen zwei Teilnehmern oder als Gruppenruf aufgebaut werden. In Ausnahmefällen kann ein Mobiltelefon als Ersatz mitgeführt werden. Die Übermittlung von betriebsdienstlichen Aufträgen und Meldungen durch Funk dient der ordnungsgemäßen Durchführung des Personen- und Güterverkehrs. Hierzu gehören alle Nachrichten über den Verkehrsablauf sowie über Störungen und Absetzen von Notrufen bei Unfällen.

Betriebliche Vorgaben:

Fahrtrichtung Tübingen Hbf – Tübingen-West:

- Mindestens bis Höhe Einfahrsignal H500 in km 0,700 müssen Züge im GSM-R Funk eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich Fdl Tübingen)
- Spätestens ab Höhe Einfahrsignal H500 in km 0,700 müssen Züge im Funksystem der Ammertalbahn eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich Fdl Ammertal)

Fahrtrichtung Tübingen-West – Tübingen Hbf:

- Mindestens bis Höhe Einfahrsignal H500 in km 0,700 müssen Züge im Funksystem der Ammertalbahn eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich Fdl Ammertal)
- Spätestens ab Höhe Einfahrsignal H500 in km 0,700 müssen Züge im GSM-R Funk eingebucht sein (Zuständigkeitsbereich Fdl Tübingen)

a) Ortsfeste Stationen

<u>Lfd.-Nr.</u>	<u>Rufnummer</u>	<u>Beschreibung</u>
<u>1</u>	<u>7100</u>	<u>Dispatcher Arbeitsplatz Fdl Ammertalbahn 1</u>
<u>2</u>	<u>7200</u>	<u>Dispatcher Arbeitsplatz Fdl Ammertalbahn 2</u>
<u>3</u>	<u>7000</u>	<u>Dispatcher Arbeitsplatz Fdl Ammertalbahn Notbedienplatz Tübingen-West</u>

b) Bewegliche Stationen

- Fahrzeuge
- örtliches Personal

c) Folgende Sprechmöglichkeiten bestehen

- Zwischen einer ortsfesten Station und einer beweglichen Station.
- Zwischen einer ortsfesten Station und mehreren beweglichen Stationen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
<u>04.10.2025</u>		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

- Zwischen zwei beweglichen Stationen

d) Frequenzen

- Ammertalbahnhof 166,450 MHz - 171,050 MHz

e) Rufzeichen:

Der Funksprechverkehr darf nur mit den vorgeschriebenen Rufzeichen abgewickelt werden. Die Verwendung anderer Rufzeichen ist verboten.

Die ortsfesten Stationen haben im Funkverkehr folgende Rufzeichen:

- Fahrdienstleiter Fahrdienstleiter (Name der Strecke)

Die beweglichen Stationen haben folgende Rufzeichen:

- bei Zügen die Zugnummer
- bei Rangierfahrten die Betriebsnummer des Fahrzeugs oder vereinfachte Bezeichnung („...Rangierfahrt aus Zug XX...“)
- bei tragbaren Funkgeräten die Funktion des Teilnehmers (z. B. Sicherungsaufsichtskraft (Sakra), Zugführer (Zugnummer), Aufsicht (Name der Betriebsstelle) oder alternativ die Betriebsnummer des jeweiligen Funkgerätes.

f) Lautsprecher

Bei allen Fahrzeugen, dessen Führerstand besetzt ist und die aktiv am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ist der Lautsprecher ständig eingeschaltet zu lassen. Die Lautstärke ist so zu regulieren, dass ein Anruf einer Gegenstelle jederzeit wahrgenommen werden kann.

g) Wechselsprechen

Der Funkverkehr wird als Wechselsprechverkehr durchgeführt. Wechselsprechen bedeutet abwechselndes Sprechen mit der Gegenstelle. Es kann also entweder nur gehört oder nur gesprochen werden (nur ein Teilnehmer kann sprechen, der andere Teilnehmer kann in dieser Zeit nur hören). Zur reibungslosen Gesprächsabwicklung ist eine strenge Sprechdisziplin erforderlich unter Beachtung nachfolgender Regeln.

h) Abwicklung des Funkverkehrs

Ein Funkgespräch darf nur dann begonnen werden, wenn der Sprechkanal frei ist, das heißt, kein anderes Gespräch gleichzeitig geführt wird (Ausnahme: „Notruf“).

Kann die angerufene Gegenstelle nicht sofort antworten, ist bei der Anrufantwort das Wort „warten“ auszusprechen. Die Station, die zum Warten aufgefordert hat, muss sich unaufgefordert wieder melden. Ist die Verbindung in der vorgeschriebenen Weise hergestellt, wird die Meldung durchgegeben.

i) Notruf / Nothaltauftrag

Ein Notruf oder Nothaltauftrag ist durch die priorisierte Notrufverbindung einzuleiten und anschließend durch eine Sprachdurchsage zu ergänzen. Dadurch werden andere bestehende Gespräche beendet und alle Teilnehmer hören die Durchsage mit.

Nothaltaufträge sind stets zweimal zu geben:

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

z.B. „Betriebsgefahr, alle Fahrten auf der Ammertalbahn sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Fahrten auf der Ammertalbahn sofort anhalten!“

Nach einem Nothaltauftrag ist zur Weiterfahrt die Zustimmung des Fdl Ammertal erforderlich.

j) Sprachspeicher

Die Gespräche über Tel. und Funk werden aus Sicherheitsgründen auf einen Nachrichtenspeicher (NSO) aufgezeichnet, der mit einer unterbrechungsfreien Stromversorgung (USV) ausgerüstet ist. Die Aufzeichnung erfolgt vollautomatisch, digital auf Festplatte und ist dem Fdl ATB nicht zugänglich.

k) Übersicht Funksystem DMR

<u>Lfd.-Nr.</u>	<u>Rufart</u>	<u>Beschreibung</u>	<u>Rufnummer</u>
<u>01</u>	<u>Notrufbereiche</u>	<u>Aufbau eines priorisierten Gruppenrufs</u>	<u>299</u>
<u>02</u>	<u>Gruppenrufe</u>	<u>1. alle Züge (Hand- und Fahrzeugfunkgeräte)</u>	<u>300</u>
		<u>2. alle Eingeloggten (Fahrzeugfunkgeräte)</u>	<u>301</u>
		<u>3. alle Instandhalter (Handfunkgeräte)</u>	<u>302</u>
<u>03</u>	<u>Einzelruf</u>	<u>erfolgt im Direktruf unter Eingabe der vierstelligen Teilnehmernummer</u>	
<u>04</u>	<u>Rangierfunk</u>	<u>wird über Zugfunk durchgeführt</u> <u>Zielsprechen ist nur im Direktruf zugelassen</u>	

2.6 Abschnitt – Anhänge zur FV-NE

bleibt frei

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
<u>04.10.2025</u>		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

3. Zusätzliche Bestimmungen zu anderen Vorschriften und Regelwerken

3.1	Eisenbahnsignalordnung / Signalbuch Ril 301	(ESO)
3.2	Betriebsunfallvorschrift für NE	(BUVO-NE)
3.3	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE	(SIG-VB-NE)
3.4	Bahnübergangsvorschrift für NE	(BÜV-NE)
3.5	Oberbau-Richtlinien für NE	(Obri – NE)
3.6	Gefahrgutverordnung Straße/Eisenbahn/Binnenschifffahrt	(GGVSEB)
3.7	Unfallverhütungsvorschriften	(UVV)

3.1 Ergänzungen zum Signalbuch Ril 301

Zu 301.0002 Abs. 2 **Standort der Signale**

Nachstehende Signale stehen links vom Gleis:

- Einfahrsignal 40A, Vorsignal 40a und Vorsignalwiederholer 40a in Herrenberg
- ÜS-Wiederholer für BÜ 17,213 und 16,866 in km 17,213
- Ausfahrsignal 35N31 in Altingen
- Ausfahrsignal 35P32 in Altingen
- Ausfahrsignal N32 in Entringen
- Ausfahrsignal P11 in Tübingen West

Zu 301.0501 Abs. 1 (4) **Langsamfahrsignale**

Von der Aufstellung der Signale Lf 1,2,3 ist der öBL sofort zu verständigen.

Zu 301.0501 Abs. 2 (4), 4 (5), 5 (6) **Signale Lf 2 und Lf 3**

Anfangsscheiben (Lf 2) werden aufgestellt. Sie werden nicht beleuchtet.

Endscheiben (Lf 3) werden aufgestellt. Sie werden nicht beleuchtet.

Zu 301.0601 Abs. 2 (2) **Signal Sh 2**

Die Nachtzeichen werden nicht verwendet.

Zu 301.0703 Abs. 1 (3) **Signal Ra 10 – Rangierhalttafel**

Signale Ra 10 sind auf der Ammertalbahn nur im Bf Altingen aufgestellt.

Zu 301.1401 Abs. 5 (6) **Signal Ne 5 – Halttafel**

Die Anzeige eines Bedarfshaltes ist auf dem Haltepunkt Herrenberg-Zwerchweg eingerichtet.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Zu 301.9001**Orientierungszeichen**

Um einen möglichst kundenorientierten und schnellen Fahrgastwechsel in den Bahnhöfen - insbesondere bei Zugkreuzungen - zu ermöglichen, sind Orientierungszeichen (60 Meter bzw. 75 Meter) an den Bahnsteiglampen in Tübingen-West und Pfäffingen angebracht.

3.2 Ergänzungen zur Betriebsunfallvorschrift (BUVO-NE)**Zu 5.2 Unfallmeldestelle**

Unfallmeldestelle ist der Fahrdienstleiter Ammertalbahn im Stellwerk Dettingen-Gsaidt.

Zu 5.6 Unfallmeldetafeln

Unfallmeldetafeln

Mit der Unfallmeldetafel I sind alle Triebfahrzeuge und der Fdl ATB ausgerüstet.

Die Unfallmeldetafel II erhält und führt der Fdl ATB.

Die Unfallmeldetafel I ist in der SbV und die Unfallmeldetafel II in der MaB enthalten.

Zu 5.6 Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses

Werden Personen verletzt oder getötet oder ist erheblicher Sachschaden entstanden, hat sich der Nmg sofort an die Unfallstelle zu begeben. Zusätzlich ist der öBL oder sein Vertreter, ansonsten der EBL oder sein Vertreter zu informieren.

Bei Entgleisungen ist eine technische Untersuchung des Oberbaues und der Fahrzeuge vornehmen zu lassen.

Die Bundespolizei ist für die Ammertalbahn nicht zuständig.

Bei einer unzulässigen Anfahrt gegen ein haltzeigendes Hauptsignal oder der unzulässigen Vorbeifahrt an einem Hauptsignal handelt es sich um eine Störung gemäß BUVO-NE. Ist eine Störung eingetreten, ist eine Meldung über die Störung so schnell wie möglich über Funk an die Unfallmeldestelle des EIU, den Fdl Ammertalbahn, zu erstatten.

Der Fdl dokumentiert die Störung entsprechend zur Weitergabe an den öBL.

Über weitere Maßnahmen, wie z.B. die weitere Einsatzfähigkeit des Tf oder dessen Ablösung, entscheidet das EVU und teilt dem Fdl Ammertalbahn die Entscheidung mit.

Verhalten der Mitarbeiter

Jeder Mitarbeiter hat sich im Rahmen seiner Möglichkeiten an Hilfsmaßnahmen zu beteiligen. Der Notfallmanager ist Leiter an der Unfallstelle. Bis zu dessen Eintreffen übernimmt der Triebfahrzeugführer die Leitung an der Unfallstelle. Er trifft die ersten Maßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren und zur Einleitung von Hilfsmaßnahmen. Er ist insoweit gegenüber anderen Mitarbeitern weisungsberechtigt.

Der Leiter an der Unfallstelle gibt der untersuchenden Polizei oder Staatsanwaltschaft Auskunft über Hergang und Folgen des Ereignisses, andere Mitarbeiter sollen bei Äußerungen Zurückhaltung üben. Gegenüber Bahnfremden sollen keine Auskünfte über Hergang und Schuldfrage gegeben werden, dies obliegt dem öBL, EBL (bzw. dem Notfallmanager).

Sind gefährliche Stoffe freigeworden, hat der Leiter an der Unfallstelle die entsprechenden Merkblätter zu beachten.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb handelt der Leiter an der Unfallstelle nach der Unfallmeldetafel I.

Die Unfallmeldestelle leitet nach der Unfallmeldetafel II unverzüglich die notwendigen Maßnahmen ein und gibt die erforderlichen Meldungen ab.

Der öBL, EBL prüft die getroffenen Maßnahmen auf ihre Richtigkeit und Zweckmäßigkeit. Er erstattet Meldung nach der Unfallmeldetafel III und trifft ggf. weitere Maßnahmen.

Alle Unfallmeldungen sind eilig. Sie sind so schnell wie möglich über Funk oder Fernsprecher zu erstatten und müssen klar und möglichst kurz sein. Die erste Meldung darf nicht durch Feststellung von Einzelheiten verzögert werden, erforderlichenfalls ist sie durch weitere Meldungen zu ergänzen.

Die BuPo (Bundespolizei) ist auf der Ammertalbahn nicht zuständig, kann aber im Rahmen der Amtshilfe von der Landespolizei hinzugezogen werden.

Unfalluntersuchung

Der EBL führt die Untersuchung durch, der öBL bzw. der Notfallmanager übernimmt die Zuarbeit. Bei Bedarf beteiligt er andere Stellen und verwertet deren Feststellungen.

Tatbestandsaufnahme

Bei Unfällen an Bahnübergängen ist der Tatbestand nach Anlage 5 der BUVO-NE (Tatbestandsaufnahme) aufzunehmen.

Grenze der Zuständigkeit der Rettungsleitstellen

Landkreis Tübingen von km 0,000 bis km 15,180

Landkreis Böblingen von km 15,180 bis km 21,250

Für das Fax an die Rettungsleitstelle zur Bestätigung einer Gleissperrung ist der Vordruck aus der Mappe Betrieb, Abschnitt 2.5 zu verwenden.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

Zweckverband ÖPNV im Ammertal

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel I

(Muster)

Strecke / Netz

Tübingen Hbf - Herrenberg

Betriebsstelle:

Dettingen-Gsaidt
Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!
Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 2a (2))

 Funk Kanal: Zugfunk DMR – Notruf Gruppe 299 Telefon: 07123 – 304 9261
 Mobilfunk:

... Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen

... Was ist geschehen?

Ort: Strecke von ... nach ... ; Bahn-km

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

... Gefährliche Stoffe freigegeben (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

... Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!
Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?
Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten

... Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

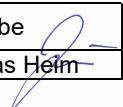
Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Stand:

01.10.2025

Datum

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
<u>04.10.2025</u>		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
01 14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm 

3.3 Ergänzungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE)

Schlüsselformen

Schlüsselformen

Die Schlüsselformen sind in der Beschreibung des Stellwerkes (Mappe Betrieb Abschnitt 2.3) aufgeführt.

Ein Reserveschlüssel für das Stellwerk Tübingen West liegt beim FdI ATB.

Die Schlüssel (DB 21) für AT / ET werden auf den Tfz mitgeführt.

Für alle Schlüsselformen sind Reserveschlüssel unter Verschluss im Stellwerk Tübingen-West.

HV73

Die Weichen können mit HV 73 jeweils für eine Weichenlage verschlossen werden. Dies geschieht nur durch LST bzw. durch im Einzelfall beauftragtes fachkundiges Personal.

Die Sperrvorrichtungen für die HV mit zugehörigem Schlüssel sowie die Weichenkurbeln befinden sich im jeweiligen ESTW-Gebäude der Betriebsstelle.

Die Ersatzschlüssel befinden sich im Schlüsselkasten im Stellwerk Tübingen-West.

Ist eine Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert erhält der Tf Befehl mit Anweisung höchstens 5 km/h. Ein Verschließen der abgelegten HV 73 wird nicht vorgeschrieben.

Zu § 9 (3)

Arbeitsbücher

Für die Anlagen der Strecke ist beim FdI ATB ein Arbeits- und Störungsbuch nach Muster gemäß Mappe Betrieb (betriebliche Maßnahmen werden zwischen FdI und Fk LST abgesprochen) aufgelegt. Zählpflichtige Handlungen sind im Betriebstagebuch des ESTW begründet nachzuweisen.

3.4 Ergänzungen zur Bahnübergangsvorschrift (BÜV-NE)

Zu 2.5.1

Stromversorgung

Bei Netzausfall beträgt die Versorgungszeit der Netzersatzbatterie bis zu 3 Std.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

3.5 Ergänzungen zur Oberbau-Richtlinien für NE (Obri-NE)

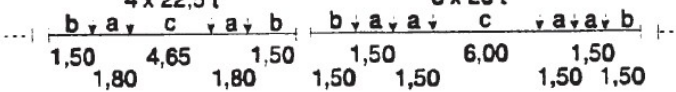
Zu § 1 (1)

Einteilung der Gleise und Weichen

Die Gleise und Weichen der ATB werden in die Klasse 2 (mäßig belastet) eingeteilt.

Radsatzlast:

Auf der Strecke Tübingen - Herrenberg ist die Streckenklasse D4 (Achslast 22,5 t, Meterlast 8,0 t) zugelassen.

Strecken- klasse	Radsatz- last	Fahrzeugge- wicht je Längeneinheit	a Abstand der Drehgestell-Radsätze b Abstand des ersten Radsatzes vom nächstgelegenen Pufferende c Abstand zwischen den Innen-Radsätzen in m
D 4	22,5 t	8,0 t/m	$4 \times 22,5 \text{ t}$ $6 \times 20 \text{ t}$ 

Zu § 1 (2)

Haupt- und Nebengleise

Hauptgleise sind die Streckengleise und die durchgehenden Hauptgleise und sonstigen Hauptgleise in den Bahnhöfen. Alle anderen Gleise sind Nebengleise.

Zu § 9 (1)

Hektometertafeln; Hektometerstein

Hektometertafeln sind im Abstand von 200 m aufgestellt.

Zu § 31 (7)

Prüfungsunterlagen der Weichen

Für alle Weichen sind Weichenprüfkarten zu führen

Zu § 33 (2)

Zuständigkeit für Betriebs- und Bauanweisungen

Für das Aufstellen der Betra ist der öBL zuständig.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

3.5.1 Brücken der Ammertalbahn

Bauwerksname	Bahnkilometer	Bauwerkslänge in m	vor Betreten Gleissperrung
Gew Neckarbrücke	0+771	97	Ja *
Ammerkanal	2+747	18	Ja
Ammerkanal	4+290	10	Nein *
Faw Ammer	4+364	35	Ja
WiB Enzbach	6+593	3	Ja
Käsbachbrücke	8+320	5	Ja
Feldwegbrücke	17+999	23	Nein
Gutleuthaustalbrücke	18+878	6	Ja
Landstrasse (B14)	19+328	19	Nein
Feldwegbrücke	20+133	23	Nein
Feldwegbrücke	20+437	23	Nein

* Für die Neckarbrücke in km 0+771 und die Ammerkanalbrücke in km 4+290 sind die (breiteren) linken Seiten (in Fahrtrichtung Herrenberg) zu nutzen.

Vor Betreten der betroffenen Brücken ist beim FdI ATB eine Gleissperrung bzw. die Einführung des Verfahrens „Sicherung von Arbeitsstellen der freien Strecke“ nach §18 (5) SbV zu beantragen

3.5.2 Überquerungen der Ammertalbahn (fremde Baulastträger)

Bauwerksname	Bahnkilometer	Bauwerkslänge in m	Baulastträger
Radwegbrücke	0+432	365	Universitätsstadt Tübingen
Stb Ammerkanal-	1+176	15	Universitätsstadt Tübingen
B28 Überführung	1+243	19	Universitätsstadt Tübingen
AB-Brücke (A81)	15+792	23	RP Stuttgart (Ref. 47.4)
Ortsumgehung	16+296	34	Landratsamt Böblingen
Ammermühle	19+714	25	Stadt Herrenberg Tiefbau- und Entwässerung

*
-

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

3.6 Ergänzungen zur Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Zu § 19 (3)

Das EVU als Beförderer von Gefahrgut hat Regelungen zur schnellen Bereitstellung der Begleitpapiere zu treffen und diesem dem öBL bzw. EBL der Ammertalbahn mitzuteilen.

Zu Unfallmerkbblätter

Sollte im Rahmen eines Sonderverkehrs Gefahrgut transportiert werden, sind die entsprechenden Regelungen in einer Weisung oder im Fahrplan enthalten.

3.7 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Allgemeines

Es gelten die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG).

Konstruktive Bauwerke

Bei Unterschreitung der Mindestabstände sind gemäß der gültigen Richtlinien UVV DGUV-Vorschrift 73 und der Arbeitsstättenrichtlinie „Schutz gegen Absturz und herabfallende Gegenstände“ (ASR 12/1-3) sowohl organisatorische Maßnahmen (betriebliche Regelungen sowie Warnhinweise beim Betreten der Bauwerke) als auch aus dem Ergebnis der Hauptuntersuchungen dieser Bauwerke, bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Dies erfolgt mittels Kennzeichnung aller Geländer mit fehlendem Mindestabstand am Anfang und Ende mit schwarz/gelber Markierung sowie durch Anbringung von Warnhinweisen (bedrucktes Schild) mit der Aufschrift:

„Betreten nur im gesperrten Gleis“

Die Warnhinweise sind an den Bauwerken beidseitig montiert. Die betroffenen Bauwerke sind im Verzeichnis Brücken der Ammertalbahn aufgelistet (siehe SbV 3.5.1).

Der Schlossbergtunnel darf nur unter UV-Sperrung des Streckengleises Tübingen Hbf – Tübingen-West betreten werden!

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

4. Sonstige Bestimmungen

4.1 Betra, La und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb

La-Stellen dürfen mit Zustimmung des öBL eingerichtet werden. Diese La-Stellen müssen signalisiert und wenn erforderlich (Vorgabe Fachdienst LST) mit PZB ausgerüstet sein. Bis diese Bedingungen erfüllt sind, sind die Züge mit Befehl über die La-Stelle zu unterweisen. Für Züge, die nur zwischen Tübingen und Herrenberg pendeln, wird ein Dauerbefehl zugelassen.

Der Fdl ATB trägt nach Bekanntgabe einer La-Stelle, diese sofort in die „Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten“ ein.

Nach außer Kraft treten der La ist der Eintrag in der „Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen“ auszutragen und durchzustreichen.

Betriebsanweisungen (Betra) werden durch den öBL erstellt und an den Fdl ATB und an die zuständigen Fachbereiche verteilt. Diese Stellen haben den Eingang dem öBL zu bestätigen.

Der Fdl ATB hat gültige Betra und La-Stellen täglich in das Merkblatt einzutragen.

Über betriebliche Besonderheiten wird das Zugpersonal mittels betrieblicher Anordnungen informiert. Hierzu wird eine entsprechende betriebliche Anordnung an alle EVU mit gültigem Infrastrukturnutzungsvertrag durch den öBL verschickt, verantwortlich für die Weiterleitung an die Zugpersonale sind die EVU. Die betrieblichen Angaben sind vertraulich zu behandeln.

4.2 Schneedienst

Das Räumen und Streuen der Bahnsteige und Verkehrsflächen auf allen Haltepunkten und das Räumen der Weichen auf den Kreuzungsbahnhöfen und ggf. das Reinigen der Spurrillen aller Bahnübergänge wird jährlich zum 01.11. durch einen Auftrag geregelt.

Die Bahnsteige in Tübingen Hbf und Herrenberg werden durch DB InfraGO geräumt.

4.3 Ausrüstung der Züge

Die Züge führen auf der ATB mit:

- ~~NE-Schlüssel 16 (Bedienung ET / AT)~~
- Schlüssel DB21 (Bedienung ET/AT und Zugang elektr. Schlüsselsperren)
- SbV
- Unfallmeldetafel I
- Befehlsvordrucke nach Ril 408.0411V01 oder Anlage 10 FV-NE
- Buchfahrplan (EBuLa)

4.4 Maßnahmen bei fehlendem Mobiltelefon

Meldet der Tf dem Fdl ATB, dass er kein funktionierendes Mobiltelefon mitführt, dann ist wie folgt zu verfahren:

- a) Zustimmung des Fdl ATB ist einzuholen
- b) Ist über Zugfunk keine Verständigung möglich, darf nicht weitergefahren werden. Tf versucht über andere Kommunikationsmittel (privates Mobiltelefon) eine Verbindung mit dem Fdl ATB herzustellen.

4.5 Schlussbestimmungen

Jeder Mitarbeiter hat seinem Vorgesetzten zu melden, wenn er wahrnimmt, dass die Bestimmungen der SbV mit den bestehenden Verhältnissen nicht mehr übereinstimmen oder wenn er beobachtet, dass von Betriebsvorschriften abgewichen wird.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

4.6 Außenbeleuchtung

Die Außenbeleuchtungen werden bei allen Haltepunkten durch Schaltuhren oder Helligkeitssensoren ein- und ausgeschaltet. Die Schaltzeiten werden durch den EBL festgelegt und sind bei Fahrplanwechsel und ggf. bei Sonderzügen anzupassen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

5. Anlagen zur SbV

5.1 Streckenband Skizze

5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen

- 5.2.1 Strecke Tübingen - Herrenberg
- 5.2.2 Bf Tübingen-West
- 5.2.3 Üst Ammertal
- 5.2.4 Üst-Hp Unterjesingen-Mitte
- 5.2.5 Bf Pfäffingen
- 5.2.6 Bf Entringen
- 5.2.7 Üst Hardtwald
- 5.2.8 Bf Altingen
- 5.2.9 Bf Herrenberg

5.3 Bahnübergänge

- 5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge
- 5.3.2 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

5.5 Merkblatt Schienenbruch

5.6 Bestimmungen für Dampfzugfahrten

5.1 Streckenband Skizze

Die Streckenband Skizze wird als separates Dokument zur SbV herausgegeben.

5.2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen (VzG-Strecke 4633)

5.2.1 Strecke Tübingen – Herrenberg

Allgemeine Bestimmungen

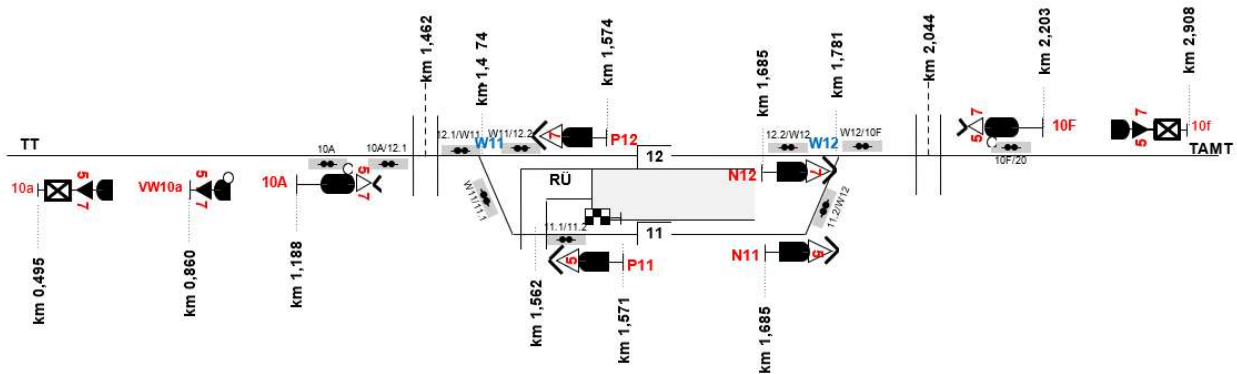
- Soweit notwendig werden zur Beschreibung der örtlichen Verhältnisse FV-NE § 1 (3) zusätzliche Bestimmungen erlassen.
- Die Zugehörigkeit der Streckenabschnitte zu den Landkreisen ist dem Streckenband oder Abschnitt 3.2 der SbV zu entnehmen
- Als Hilfe für das auf die Zuglänge abgestimmte Halten der Reisezüge, sind in den Kreuzungsbahnhöfen Orientierungszeichen an den Bahnsteiglampen angebracht. Signal Ne 5 – Haltetafel sind nicht aufgestellt. Güterzüge halten vor dem Ausfahrtsignal.
- Die Außenbeleuchtungen werden bei allen Haltepunkten durch Schaltuhren oder Helligkeitssensoren ein- und ausgeschaltet. Die Schaltzeiten werden durch EBL festgelegt und sind bei Fahrplanwechsel und ggf. bei Sonderzügen anzupassen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bf Tübingen Hbf (TT)

Es gelten hier die Richtlinien sowie die sonstigen betrieblichen Bestimmungen der DB InfraGO AG des Bf Tübingen Hbf.

Bf Tübingen West (TTW)



Lage des Bahnhofes Tübingen West:

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
1,188	2,203	Tübingen	Herrenberg	2	ja

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Einfahrzugstraßen aus Richtung Tübingen	Ra 12 Weiche 11
Einfahrzugstraßen aus Richtung Herrenberg	Ra 12 Weiche 12
Ausfahrzugstraße Richtung Herrenberg	Einfahrsignal der Gegenrichtung 10F
Ausfahrzugstraße Richtung Tübingen	Einfahrsignal der Gegenrichtung 10A

Nutzlängen der Gleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
11	Asig P11	Asig N11	111	Hauptgleis
12	Asig P12	Asig N12	114	Hauptgleis

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
11	55	110
12		

Fahrgast-Informations-Anlage

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
01.11.2025		Team SpV	A. Bleher	Thomas Helm

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom Fdl ATB auszurufen.

Für den Betriebsdienst auf der Betriebsstelle gilt die FV-NE mit den zugehörigen Anweisungen.

Maßgebende Neigung

Gleis	von	bis	Neigung (1:_)	Neigung (in ‰)
G10a	Esig 10A	Weiche 11	1:45	21,998 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
11	Weiche 11	Weiche 12	1:485	2,060 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
12	Weiche 11	Weiche 12	1:485	2,060 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
G10f	Weiche 12	Esig 10F	1:96	10,407 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen

Bahnsteige:	Mittelbahnsteig, 2 Unterstände, FAA; Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik
Bahnübergänge/ Reisendenübergänge:	BÜ Kupferhammer km 1+462 BÜ Schleifmühleweg km 2+044 RÜ km 1+562
Fernsprecheinrichtungen:	DMR Zugfunk Ammertal
Störungen:	Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.
Betriebliche Bestimmungen	• Gleichzeitige Ein- und Ausfahrten sind möglich. • Ein- und Ausfahrten ohne Kreuzung sind vorrangig über Gleis 12 durchzuführen • Einfahrt mit Kreuzung aus Richtung Tübingen vorrangig über Gleis 11
Rangierdienst	• Vor jeglichen Rangierbewegungen ist die Zustimmung des Fdl ATB einzuholen. Dieser hat vor seiner Zustimmung die Zuglenkung auf diesem Bahnhof zurückzunehmen und je eine Befahrbarkeitssperre auf den Streckengleisen Richtung Tübingen Hbf (Gleisabschnitt 10a) und Üst Ammertal einzugeben. Es dürfen keine Zugfahrten auf der Strecke TT – TTW und TTW – TAMT zugelassen sein. • Rangierfahrten vorsichtig bewegen wegen Gefälle am Bahnhofsende Richtung Tübingen, hier muss das Triebfahrzeug stets auf der Talseite sein. • Triebfahrzeuge müssen so lange halten bleiben, bis abgekuppelte Wagen festgelegt sind. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn festgestellt ist, dass sie festgelegt sind.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

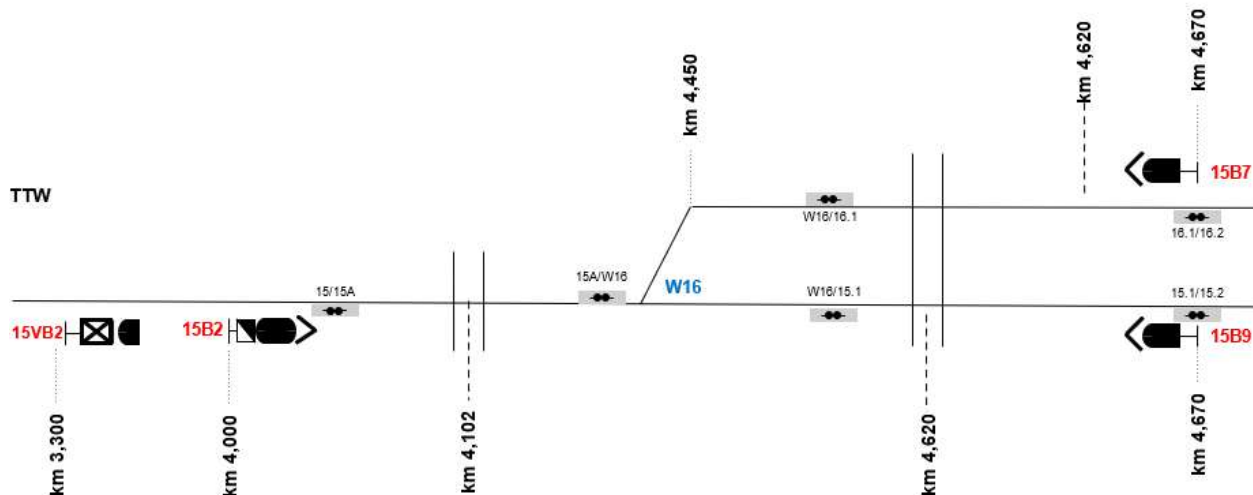
- Bei Rangierbewegungen müssen alle Wagen an die Druckluftbremse angeschlossen sein.
- Für das Festlegen von Fahrzeugen gelten die Regelungen der EVU
- Ra 10 sind nicht vorhanden.
- Soweit beim Rangieren die BÜ / RÜ berührt werden, sind diese möglichst durch den Fdl zu sichern.

Zugfahrten

- Zulässige Wagenzuglängen:
Reisezüge 110 m, Güterzüge 200 m

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Üst Ammertal (TAMT)



Lage der Überleitstelle Ammertal:

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
4,000	4,670	Tübingen	Herrenberg	2	ja
4,670	4,000	Herrenberg	Tübingen	2	ja

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Fahrtrichtung Tübingen (Regel- und Gegengleis)	Spitze Weiche 16
Fahrtrichtung Herrenberg (Regel- und Gegengleis)	Ra 12 Weiche 16

Blocksignale:

BkSig 15B2 aus Ri Tübingen
 BkSig 15B7 aus Ri Herrenberg (Regelgleis)
 BkSig 15B9 aus Ri Herrenberg (Gegengleis)

Bahnübergänge:

Privatweg Domäne in km 4+102
 Domäne in km 4+620

Störungen:

Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Streckengeschwindigkeit:

W16 wird mit 90 km/h in beide Richtungen befahren

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Hp Unterjesingen Sandäcker (TUJS)

Lage des Haltepunktes Unterjesingen Sandäcker:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
5,445	Tübingen	Herrenberg	2	ja

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	110
2	55	110

Fahrgast-Informations-Anlage

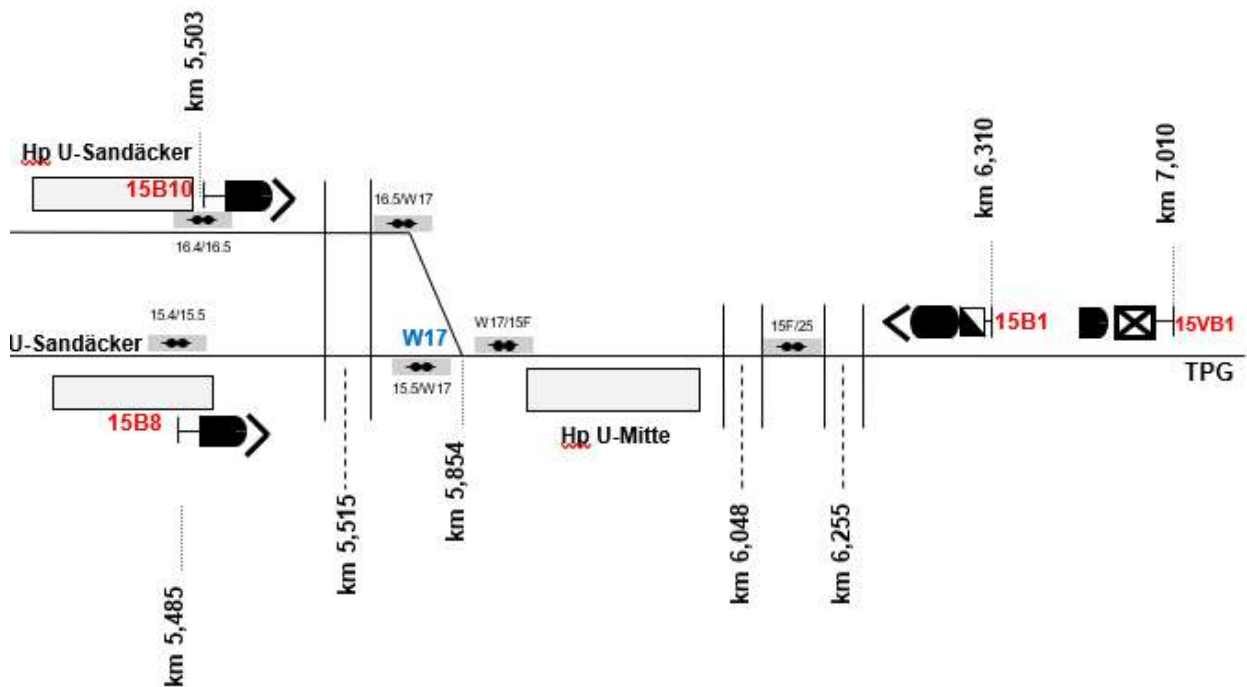
Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom Fdl auszurufen.

Bahnsteige: 1 Unterstand, FAA, Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik

Störungen: Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

**Überleitstelle-Haltepunkt
Unterjesingen Mitte (TUJM)**

Lage der Überleitstelle:

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
5,485	6,310	Tübingen	Herrenberg	2	ja
6,310	5,503	Herrenberg	Tübingen	2	ja

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Fahrtrichtung Tübingen (Regel- und Gegengleis)	Ra 12 Weiche 17
Fahrtrichtung Herrenberg (Regel- und Gegengleis)	Spitze Weiche 17

Blocksignale:

BkSig 15B8 aus Ri Tübingen (Regelgleis)
 BkSig 15B10 aus Ri Tübingen (Gegengleis)
 BkSig 15B1 aus Ri Herrenberg

Bahnübergänge:

Sandäcker in km 5,515
 Rottenburger Straße in km 6+048
 Fußgängerüberweg in km 6+255
 AT/ET in Richtung Pfäffingen vorhanden
 (siehe Streckenband)

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Störungen: Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Streckengeschwindigkeit: W17 wird mit 80 km/h in beide Richtungen befahren

Lage des Haltepunkts:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
5,955	Tübingen	Herrenberg	1	nein

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

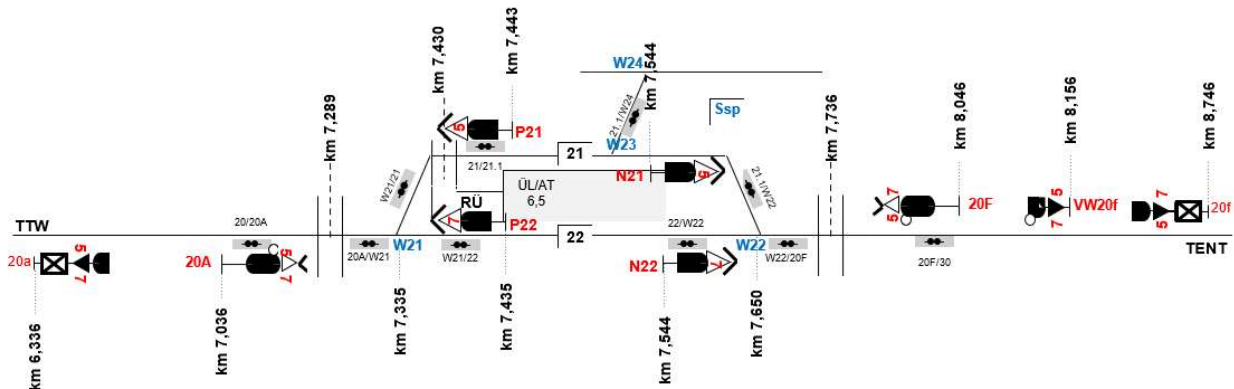
Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	110

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!
Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom Fdl auszurufen.

Bahnsteige: 1 Unterstand, FAA, Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bf Pfäffingen (TPG)

Lage des Bahnhofs Pfäffingen:

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
7,036	8,046	Tübingen	Herrenberg	2	Hauptgleise 21 und 22

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Einfahrzugstraßen aus Richtung Tübingen	Ra 12 Weiche 21
Einfahrzugstraßen aus Richtung Herrenberg	Ra 12 Weiche 22
Ausfahrzugstraße Richtung Herrenberg	Einfahrsignal der Gegenrichtung 20F
Ausfahrzugstraße Richtung Tübingen	Einfahrsignal der Gegenrichtung 20A

Nutzlängen der Gleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
21	Asig P21	Asig N21	110	Hauptgleis
22	Asig P22	Asig N22	110	Hauptgleis
23a	Prellbock	Ra12 W24	80	Nebengleis
23b	Spitze W24	Sh2-Scheibe	120	Nebengleis

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
21	55	110
22		

Fahrgast-Informations-Anlage

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!
Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom Fdl auszurufen.

Für den Betriebsdienst auf der Betriebsstelle gilt die FV-NE mit den zugehörigen Anweisungen.

Maßgebende Neigung

Gleis	von	bis	Neigung (1:_)	Neigung (in ‰)
G20a	Esig 20A	Weiche 21	1:200	4,983 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
21	Weiche 21	Weiche 22	1:107	9,276 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
22	Weiche 21	Weiche 22	1:107	9,276 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
G20f	Weiche 22	Esig 20F	1:79	12,591 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen

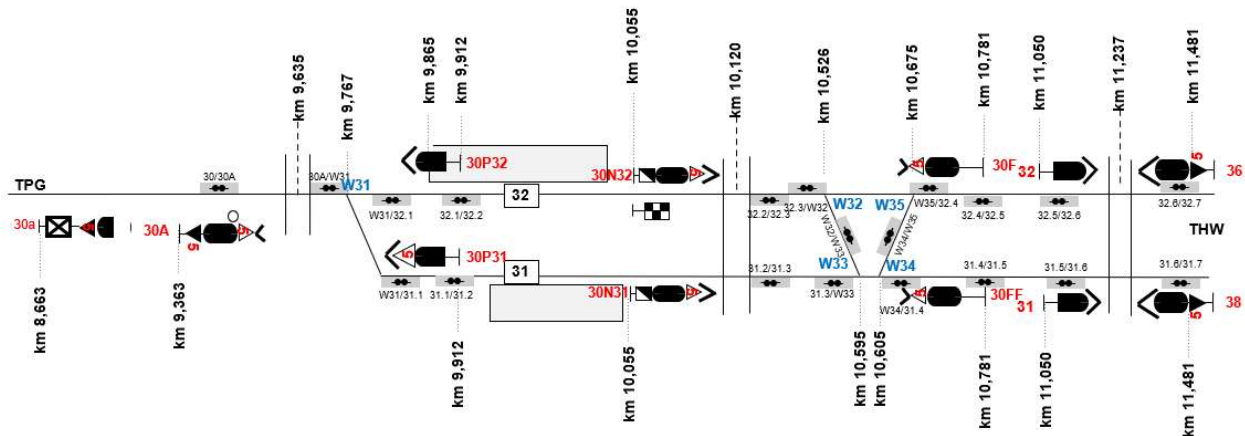
Bahnsteige:	Mittelbahnsteig. 2 Unterstände, FAA, Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik
Bahnübergänge/ Reisendenübergänge	BÜ km 7+289 BÜ km 7+736 RÜ km 7+340 Am Bahnsteigende Richtung Tübingen sind AT für die BÜ 6+585 vorhanden.
Fernsprecheinrichtungen:	DMR Zugfunk Ammertal
Störungen:	Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.
Betriebliche Bestimmungen:	• Gleichzeitige Ein- und Ausfahrten sind möglich. • Ein- und Ausfahrten ohne Kreuzung sind vorrangig über Gleis 22 durchzuführen. • Einfahrten bei Kreuzungen aus Richtung Herrenberg vorrangig über Gleis 21
Zugfahrten:	Zulässige Wagenzuglängen: Reisezüge 110 m, Güterzüge 200 m
Rangierdienst:	• Vor jeglichen Rangierbewegungen ist die Zustimmung des Fdl ATB einzuholen. Dieser hat vor seiner Zustimmung die Zuglenkung auf diesem Bahnhof zurückzunehmen und je eine Befahrbarkeitssperre auf den Streckengleisen Richtung Üst Unterjesingen-Mitte und Entringen einzugeben. Es dürfen keine Zugfahrten auf der Strecke TUJM – TPG und TPG – TENT zugelassen sein. • Rangierfahrten vorsichtig bewegen wegen Gefälle am Bahnhofsende Richtung Tübingen und Bahnhofsende aus Richtung Entringen, hier muss das Tzf stets auf der Talseite sein. • Triebfahrzeuge müssen so lange halten bleiben, bis abgekuppelte Wagen festgelegt sind. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

herangefahren werden, wenn festgestellt ist, dass sie festgelegt sind.

- Bei Rangierbewegungen müssen alle Wagen an die Druckluftbremse angeschlossen sein.
- Für das Festlegen von Fahrzeugen gelten die Regelungen der EVU.
- Ra 10 sind nicht vorhanden.
- Schlüsselsperre (WB I): Kann vom Fdl freigegeben werden.
- Soweit beim Rangieren die BÜ / RÜ berührt werden, sind diese möglichst durch den Fdl zu sichern.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bf Entringen (TENT)

Lage des Bahnhofs Entringen:

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
9,363	10,781	Tübingen	Herrenberg	2	ja

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Einfahrzugstraßen aus Richtung Tübingen	Ra 12 Weiche 31
Einfahrzugstraßen aus Richtung Herrenberg	Ausfahrtsignale der Gegenrichtung N31/N32
Ausfahrzugstraße Richtung Herrenberg	Einfahrtsignale der Gegenrichtung 30F/30FF
Ausfahrzugstraße Richtung Tübingen	Einfahrtsignal der Gegenrichtung 30A

Nutzlängen der Gleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
31	Asig 30P31	Asig 30N31	143	Hauptgleis
32	Asig 30P32	Asig 30N32	143	Hauptgleis

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
31	55	110
32	55	Fahrtr. Tübingen: 100 Fahrtr. Herrenberg: 110

Fahrgast-Informations-Anlage

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom Fdl auszurufen.

Für den Betriebsdienst auf der Betriebsstelle gilt die FV-NE mit den zugehörigen Anweisungen.

Maßgebende Neigung

Gleis	von	bis	Neigung (1:_)	Neigung (in ‰)
G30a	Esig 30A	Weiche 31	1:76	13,045 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
31	Weiche 31	Asig 30N31	1:486	2,054 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
32	Weiche 31	Asig 30N32	1:486	2,054 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
31	Asig 30N31	Esig 30FF	1:68	14,508 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
32	Asig 30N32	Esig 30F	1:68	14,508 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen

Bahnsteige: Außenbahnsteige, 2 Unterstände, FAA, Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik; Reisendenunterführung

Bahnübergänge: BÜ in km 9+635
BÜ in km 10+120

Das Überwachungssignal in km 9,7 (Fahrtrichtung Herrenberg - Tübingen) gilt lediglich für den Bahnübergang in km 9,0: Vgl. auch gelbe BÜ-Ankündigungstafel mit dem Aufdruck „BÜ 9,0“.

Fernsprecheinrichtungen: DMR Zugfunk Ammertal

Störungen: Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Betriebliche Bestimmungen: Gleichzeitige Ein- und Ausfahren sind möglich.

Zugfahrten: Zulässige Wagenzuglängen:
Reisezüge 110 m, Güterzüge 200 m

Rangierfahrten:

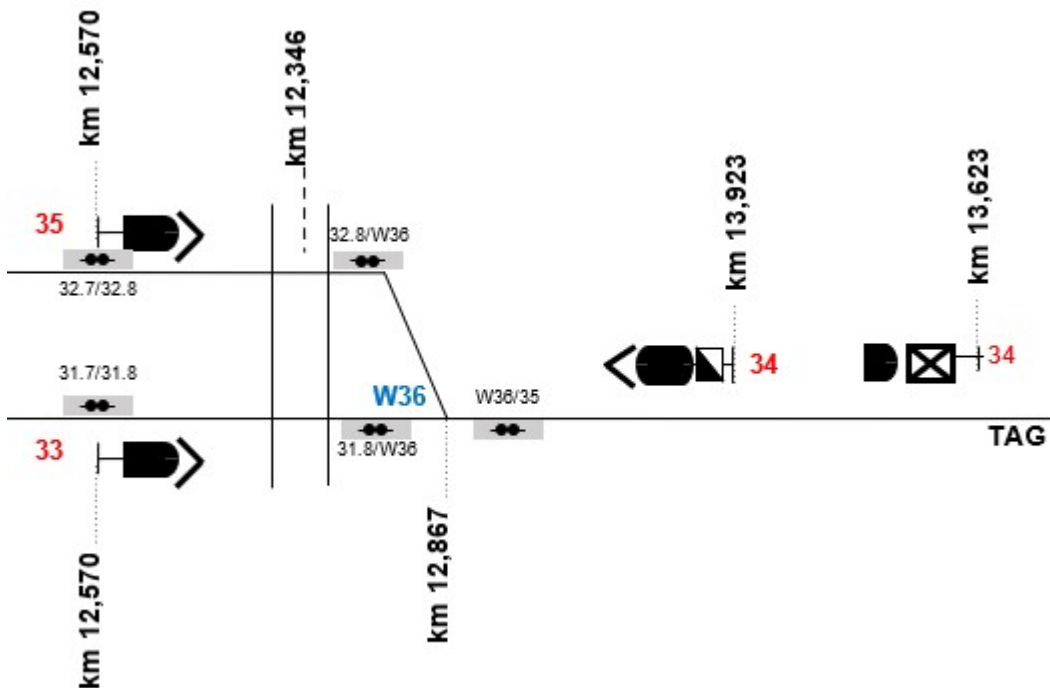
- Vor jeglichen Rangierbewegungen ist die Zustimmung des Fdl ATB einzuholen. Dieser hat vor seiner Zustimmung die Zuglenkung auf diesem Bahnhof zurückzunehmen und je eine Befahrbarkeitssperre auf den Streckengleisen Richtung Pfäffingen und in den Blockabschnitten 36 (Regelgleis) und 38 (Gegengleis) einzugeben. Es dürfen keine Zugfahrten auf der Strecke TPG – TENT sowie in den Blockabschnitten 36 und 38 zugelassen sein.
- Rangierfahrten vorsichtig bewegen wegen Gefälle am Bahnhofsende Richtung Tübingen und Steigung am Bahnhofsende Richtung Herrenberg. Bei Rangieren über die Weiche 31 und 32/33 muss das Triebfahrzeug stets auf der Talseite sein. Triebfahrzeuge müssen in Entringen so lange halten bleiben, bis abgekuppelte Wagen festgelegt sind. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn festgestellt ist, dass sie festgelegt sind.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

- Bei Rangierbewegungen müssen alle Wagen an die Druckluftbremse angeschlossen sein.
- Für das Festlegen von Fahrzeugen gelten die Regelungen der EVU.
- Ra 10 sind nicht vorhanden.
- Soweit beim Rangieren die BÜ berührt werden, sind diese möglichst durch den Fdl zu sichern.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04 14.10.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Üst Hardtwald (THW)



Lage der Überleitstelle Hardtwald

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
12,570	12,923	Tübingen	Herrenberg	2	ja
12,923	12,570	Herrenberg	Tübingen	2	ja

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Fahrtrichtung Tübingen (Regel- und Gegengleis)	Ra 12 Weiche 36
Fahrtrichtung Herrenberg (Regel- und Gegengleis)	Spitze Weiche 36

Blocksignale:

BkSig 33 aus Ri Tübingen (Regelgleis)
BkSig 35 aus Ri Tübingen (Gegengleis)
BkSig 34 aus Ri Herrenberg

Bahnübergänge:

BÜ Hardtwald km 12+643

Störungen:

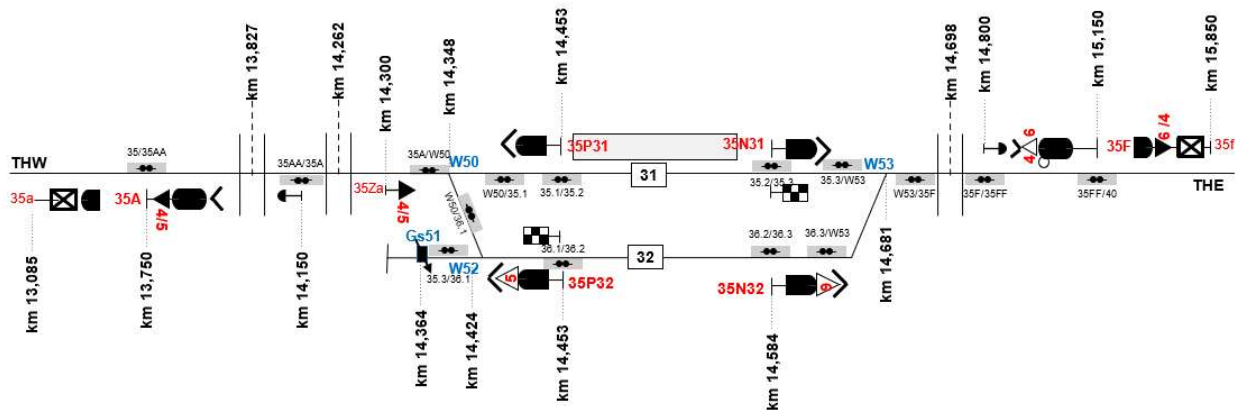
Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Streckengeschwindigkeit:

W36 wird mit 90 km/h in beide Richtungen befahren

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
01.11.2025		Team ShV	A. Bleher	Thomas Helm

Bf Altingen (TAG)



Lage des Bahnhofs Altingen:

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
13,750	15,150	Tübingen	Herrenberg	2	ja

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Einfahrzugstraßen aus Richtung Tübingen	Ra 12 Weiche 50
Einfahrzugstraßen aus Richtung Herrenberg	Ra 12 Weiche 53
Ausfahrzugstraße Richtung Herrenberg	Einfahrsignal der Gegenrichtung 35F
Ausfahrzugstraße Richtung Tübingen	Einfahrsignal der Gegenrichtung 35A

Nutzlängen der Gleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
1	Asig 35P31	Asig 35N31	131	Hauptgleis
2	Asig 35P32	Asig 35N32	131	Hauptgleis
353	Prellbock	Gs 51	50	Nebengleis

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	110
2	kein Bahnsteig	

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Nur in Gleis 1.

Fahrgast-Informations-Anlage

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom Fdl auszurufen.

Für den Betriebsdienst auf der Betriebsstelle gilt die FV-NE mit den zugehörigen Anweisungen.

Maßgebende Neigung

Gleis	von	bis	Neigung (1:_)	Neigung (in ‰)
G35aa	Esig 35A	Ra 10	1:68	14,531 ‰ – Gefälle Ri. Herrenb.
G35a	Ra 10	Weiche 50	1:76	13,009 ‰ – Gefälle Ri. Herrenb.
351	Weiche 50	Weiche 53	1:∞	0,055 ‰ – Gefälle Ri. Herrenb.
352	Weiche 52	Weiche 53	1:∞	0,055 ‰ – Gefälle Ri. Herrenb.
353	Prellbock	Weiche 52	1:∞	0,055 ‰ – Gefälle Ri. Herrenb.
G35f	Weiche 53	Ra 10	1:775	1,289 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
G35ff	Ra 10	Esig 35F	1:278	3,586 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen

Bahnsteige: Bahnsteig nur an Gleis 1. 1 Unterstand, FAA, Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik

Bahnübergänge: BÜ km 13+827
BÜ km 14+262
BÜ km 14+698

Fernsprecheinrichtungen: DMR Zugfunk Ammertal

Störungen: Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Betriebliche Bestimmungen:

- Gleichzeitige Ein- und Ausfahrten sind möglich.
- Ein- und Ausfahrten ohne Kreuzung sind vorrangig über Gleis 1 durchzuführen.
- Reisezüge mit Halt in Altingen sind über Gleis 1 durchzuführen

Zugfahrten:

- Zulässige Wagenzuglängen: Reisezüge 110 m, Güterzüge 200 m

Rangierdienst:

- Triebfahrzeuge müssen so lange halten bleiben, bis abgekuppelte Wagen festgelegt sind. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn festgestellt ist, dass sie festgelegt sind.
- Bei Rangierbewegungen müssen alle Wagen an die Druckluftbremse angeschlossen sein.
- Für das Festlegen von Fahrzeugen gelten die Regelungen der EVU.
- Vor jeglicher Rangierbewegung ist die Zustimmung des Fdl ATB einzuholen. Dieser hat vor seiner Zustimmung die Zuglenkung im Bahnhof Altingen zurückzunehmen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

- Ra 10 sind in km 14+150 und km 14+800 vorhanden.
- Wenn eine Fahrstraße in den Bahnhof bzw. aus dem Bahnhof eingestellt wird, ist ein Rangierverbot auszusprechen.
- Soweit beim Rangieren die BÜ berührt werden, sind diese möglichst durch den Fdl zu sichern.
- **Maßnahmen bei abgeschalteter Oberleitung Altingen – Herrenberg:** es darf nicht über den BÜ km 14,698 hinaus Richtung Herrenberg rangiert werden!
Am Bahnübergang km 14,698 ist durch den Fdl eine Befahrbarkeitssperre und eine Notiz „F“ einzugeben.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Hp Gültstein (TGU)

Lage des Haltepunkts Gültstein:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
17,237	Tübingen	Herrenberg	1	ja

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	110

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnsteige:	1 Unterstand, FAA, Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik
Bahnübergänge:	Auf dem Hp sind AT/ET beidseitig an den Bahnsteigen vorhanden (siehe Streckenband).
Störungen:	Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.
Zulässige Wagenzuglängen:	Reisezüge 110 m

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

**HP Herrenberg-Zwerchweg
(Bedarfshalt) (TZWE)**
Lage des Haltepunkts Herrenberg- Zwerchweg:

km	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
19,035	Tübingen	Herrenberg	1	ja

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
1	55	110

Fahrgast-Informations-Anlage

Bahnsteig ist mit einem Reisenden-Informationssystem (RIS) ausgerüstet. Anzeigegeräte sind vorhanden. System arbeitet autark!

Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Zugverspätungen und Zugausfälle sofort nach Bekanntwerden vom ZI auszurufen.

Bahnsteige: 1 Unterstand, FAA, Uhr, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik

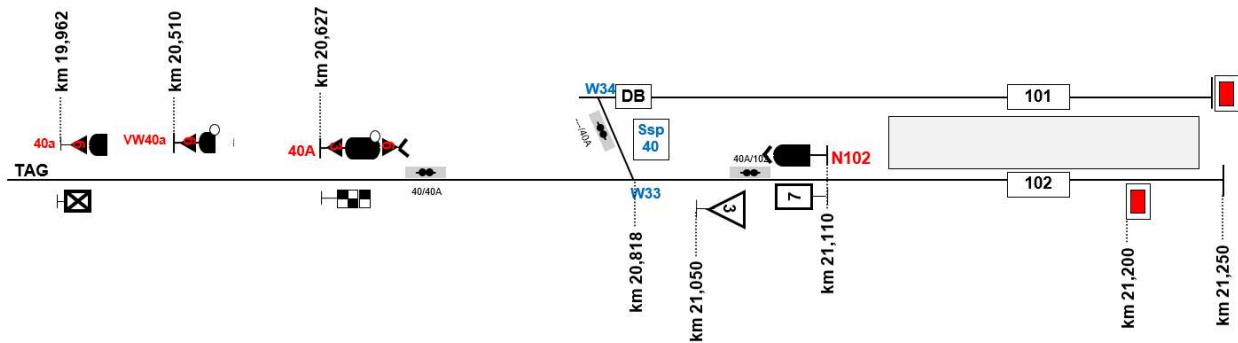
Bedarfshalt: Ist Bedarfshaltestelle und mit Haltewunschsignal ausgerüstet.

Störungen: Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Zulässige Wagenzuglängen: Reisezüge 110 m

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Bf Herrenberg (THE)



Lage des Bahnhofes Herrenberg:

von	bis	von	nach	-gleisig	elektrifiziert
20,627	21,250	Tübingen	Herrenberg	1	ja

Zugschlussstellen:

Fahrstraße	Zugschlussstelle
Einfahrzugstraße aus Richtung Tübingen	Ausfahrtsignal der Gegenrichtung N102
Ausfahrzugstraße Richtung Tübingen	Einfahrtsignal der Gegenrichtung 40A

Nutzlängen der Gleise

Gleis	von	bis	m	Bemerkungen
102	Asig N102	Prellbock	110	Hauptgleis

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in cm	Nutzlänge in m
102	55	110

Für den Betriebsdienst auf der Betriebsstelle gilt die FV – NE mit den zugehörigen Anweisungen.

Der Betriebsteil der Ammertalbahn erstreckt sich von Esig 40A in km 20+627 bis zum Stumpfgleisende (Gleis 102) in km 21+250.

Maßgebende Neigung

Gleis	von	bis	Neigung (1:_)	Neigung (in ‰)
G40a	Esig 40A	Asig N102	1:67	14,757 ‰ – Gefälle Ri. Tübingen
102	Asig N102	Prellbock	1:∞	0,000 ‰

Bahnsteig: 2 Unterstände, Lautsprecheranlage, Beleuchtungsautomatik

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

Fernsprecheinrichtungen:

DMR Zugfunk Ammertal

Störungen:

Bei Störungen an den technischen Einrichtungen ist die EVZS über den Fdl zu verständigen.

Betriebliche Bestimmungen:
Zugfahrten

- Rangierfahrten dürfen nur stattfinden, wenn keine Zugfahrten auf die Betriebsstelle zulaufen bzw. keine entsprechenden Fahrstraßen eingestellt sind.
- Ein Überwechseln auf DB InfraGO Gleise über die Weichen 33 und 34 geschieht jeweils nur mit Zustimmung des Fdl ATB, der ebenfalls die Zustimmung des Fdl Herrenberg benötigt. Dies wird durch die Ausführung der WB I sichergestellt, die eine Schlüsselfreigabe nur unter technischer Mitwirkung des Fdl ATB und des Fdl THE ermöglicht (2 Anforderungstasten).
- Für das Festlegen von Fahrzeugen gelten die Regelungen der EVU.

Rangierdienst

- Gleis 102 ist ein Stumpfgleis, die Einfahrgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und wird durch Zs3 „3“ in km 21+050 angezeigt.
- Der Bremsprellbock befindet sich in km 21+244 ist für ein Gesamtgewicht der Schienenfahrzeuge von 250 t ausgelegt. Bei Einfahrten schwererer Schienenfahrzeuge (Gesamtgewicht) ist eine Einfahrt mit höchstens 20 km/h durch Befehl anzuordnen.

Zulässige Wagenzuglängen:

Reisezüge 110 m

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

5.3 Bahnübergänge

5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge

5.3.2 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

5.3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge

Im Zuständigkeitsbereich des **Fdl Tübingen Hbf** befinden sich folgende BÜSA:

in km	Sicherungsart	im Abschnitt im Bf / Üst	Besonderheiten
Im Bf Tübingen Hbf			
0,488	Hp-überwacht mit TV-Anlage	TT	
0,674	Hp-überwacht	TT	Akustik

Im Zuständigkeitsbereich des **Fdl ATB** befinden sich folgende BÜSA:

BÜ/RÜ in km	Sicherungsart	im Abschnitt im Bf / Üst	Besonderheiten
Im Bf Tübingen West			
1,462	Hp-überwacht	TTW	Akustik
1,563	Hp-überwacht	TTW	RÜ TTW, Akustik
2,044	Hp-überwacht	TTW	Akustik
Im Abschnitt Tübingen West – Üst Ammertal			
2,784	lokführerüberwacht	TTW – TAMT	Grundsteller
auf der Überleitstelle Ammertal			
4,101	Hp-überwacht	TAMT	Akustik
4,620	Hp-überwacht	TAMT	Akustik
Im Abschnitt Üst Ammertal – Üst Unterjesingen			
5,048	Hp-überwacht	TAMT - TUJM	Akustik
5,515	Hp-überwacht	TAMT - TUJM	Akustik
auf der Überleitstelle Hp Unterjesingen-Mitte			
6,048	Hp-überwacht	TUJM	Akustik
BÜ/RÜ in km	Sicherungsart	im Abschnitt im Bf / Üst	Zuständiger Fdl / Besonderheiten
6,255	Hp-überwacht	TUJM	Akustik
Im Abschnitt Üst Unterjesingen-Mitte - Pfäffingen			

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.11.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

6,585	lokführerüberwacht	TUJM - TPG	Grundsteller, Akustik
Im Bf Pfäffingen			
7,289	Hp-überwacht	TPG	BÜSTRA, Akustik
7,430	Hp-überwacht	TPG	RÜ TPG, Akustik
7,736	Hp-überwacht	TPG	
Im Abschnitt Pfäffingen - Entringen			
9,014	lokführerüberwacht	TPG - TENT	Grundsteller
Im Bf Entringen			
9,635	Hp-überwacht	TENT	Akustik
10,120	Hp-überwacht	TENT	Akustik
Im Abschnitt Entringen – Üst Hardtwald			
11,232	Hp-überwacht	TENT - THW	Akustik
auf der Überleitstelle Hardtwald			
12,640	Hp-überwacht	THW	Akustik
Im Bf Altingen			
13,827	Hp-überwacht	TENT - THE	Akustik
14,262	Hp-überwacht	TENT - THE	Akustik
14,698	Hp-überwacht	TENT - THE	Akustik
Im Abschnitt Altingen - Herrenberg			
16,240	lokführerüberwacht	TAG - THE	Grundsteller
16,866	lokführerüberwacht	TAG - THE	Grundsteller, Akustik
17,211	lokführerüberwacht	TAG - THE	RÜ TGU, Grundsteller, Akustik
17,460	lokführerüberwacht	TAG - THE	Grundsteller, Akustik
17,600	lokführerüberwacht	TAG - THE	Akustik

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

5.3.2 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

Lässt die Wetterlage vermuten, dass Spurrillen nach größeren Zugpausen vereist sein könnten, ist wie folgt zu verfahren:

1. Nach den Vorschriften und dem Arbeitsplan für die Bahnunterhaltung sind Spurrillen auf freier Strecke und auf Bahnübergängen schnee- und eisfrei zu halten. Wo dies nach Arbeitsruhe oder nach einer größeren Pause vor dem ersten Zug nicht restlos durchgeführt werden kann, sind von den ersten Zügen vereiste Spurrillen auf freier Strecke und auf Bahnübergängen (BÜ), welche mit Kraftfahrzeugen regelmäßig befahren werden (auch Übergänge in den Bahnhöfen), besonders vorsichtig– erforderlichenfalls mit ermäßigter Geschwindigkeit - zu befahren und zu melden.

Nach einer größeren Dienstruhe (Nachtruhe) sind vor dem ersten Zug, wenn dies ein **Triebwagenzug** ist und von der Bahnmeisterei oder den Beauftragten Eisbildungen gemeldet worden, insbesondere die BÜ, welche mit Kraftfahrzeugen regelmäßig befahren werden, besonders **vorsichtig mit 20 km/h** zu befahren. Gefährliche Eisbildungen sind vom Triebwagenführer sofort über Funk zu melden. Wenn nach der Meldung des Triebwagenführers gefährliche Eisbildungen nicht ausgeschlossen werden können, ist beim nächsten Zug, wenn er ein Triebwagenzug ist, die gleiche Verfahrensweise anzuwenden.

2. Im Fall 2. sind die betreffenden Züge durch schriftlichen Befehl zu unterweisen.
3. Besonders wird darauf hingewiesen, dass die Fahrdienstleiter unabhängig von der vorgesehenen Unterrichtung durch die genannten Stellen auch selbst z.B. durch Beauftragung Fahrbahnpersonal oder Tf Erkundung über den Zustand der Spurrillen durchführen und bei gefahrdrohender Witterung im Sinne dieser Verfügung handeln sollen.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Heim

5.4 Verzeichnis der Streckenkilometrierung, Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

Streckenkilometrierung

Betriebsstelle	Kürzel Ril 100	km durchgehend	Betr.-St./ Betr.-St.
Tübingen Hbf (DB InfraGO AG)	TT	0,000	
Tübingen West (TTW)	TTW	1,629	1,5
Überleitstelle Ammertal	TAMT	4,400	2,8
Unterjesingen Sandäcker	TUJS	5,419	1,1
Unterjesingen Mitte Hp+Üst	TUJM	5,955	0,4
Pfäffingen	TPG	7,494	1,5
Entringen	TENT	9,984	2,5
Überleitstelle Hardtwald	THW	12,800	2,9
Altingen	TAG	14,524	1,7
Gültstein	TGU	17,273	2,7
Herrenberg- Zwerchweg	TZWE	19,000	1,9
Herrenberg	THEZ	21,155	2,1

Bahnsteiglängen und Abkürzungen der Betriebsstellen

Betriebsstelle	Abkürzung	Bahnsteiglänge (m)
Tübingen Hbf	TT	110
Tübingen-West	TTW	110
Unterjesingen-Sandäcker	TUJS	110 (Gl. 1 Richtung Herrenberg 90m)
Unterjesingen-Mitte Hp+Üst	TUJM	110
Pfäffingen	TPG	110
Entringen	TENT	110 (Gl. 32 Ri Tübingen: 100m)
Altingen	TAG	110
Gültstein	TGU	110
Herrenberg-Zwerchweg	TZWE	110
Herrenberg	THEZ	110

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

5.5 Merkblatt Schienenbrüche

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten.

Für die Beurteilung eines baulich gesicherten Schienenbruchs sind Maßnahmen bei Schienenbrüchen sowie das Merkblatt für Schienenbrüche aus der Oberbaurichtlinie (Obri NE; AzObri 37) zu beachten. Diese sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsbedienstete des EIU treffen.

Auszug aus der VDV-Schrift 612 – Obri-NE:

13.6 Sofortmaßnahmen bei Schäden am Oberbau

13.6.1 Schienenbruch

Ein Schienenbruch ist ein Durchbruch der ganzen Schiene oder ein Ausbruch von Teilen des Schienenkopfes.

Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem „Merkblatt für Schienenbrüche“ (Tab. 13-1) aufgeführt.

13.6.1.1 Befahrbarkeit

Es ist zu unterscheiden zwischen befahrbaren und unbefahrbaren Schienenbrüchen.

Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn:

- a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu erwarten ist.
- b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches während des Befahrens nicht möglich ist.

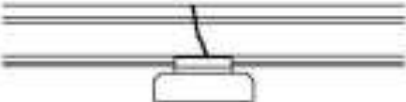
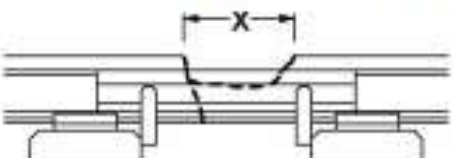
Entscheidung über die Befahrbarkeit

Der EBL / ABL legt fest, welche seiner Mitarbeiter zur Entscheidung über die Befahrbarkeit eines Schienenbruches berechtigt sind. Das betreffende Personal muss darüber besonders unterwiesen sein.

Die Beurteilung des Schienenbruchs bezüglich seiner Befahrbarkeit erfolgt durch das vom EBL / ABL dazu berechnigte Personal. Dieses beobachtet die Bruchstelle während des Befahrens.

Ein noch nicht gesicherter, aber befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

1	2	3	4
lfd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
1	Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagsplatte 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	Bruch Nr. 1, gesichert mit Notflaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	Querbruch innerhalb des Schwellenfaches 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	Bruch Nr. 2, gesichert mit Notflaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf (eingetreten oder zu befürchten) 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	Bruch Nr. 3, gesichert mit Notflaschenverband 	$x \leq 25 \text{ cm}$: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung $x > 25 \text{ cm}$: Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

1 lfd. Nr.	2 Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	3 Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahn- höfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
3b	eingebaute Ersatzschiene über 4 Schwellen- felder 	befahrbar im Außen- strang von Bögen mit $r < 500$ m bis höch- stens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außen- strang von Bögen mit $r < 500$ m bis höch- stens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 ²⁾	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 ²⁾	wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 ²⁾	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Außen- kante. Draufsicht auf die Schiene.  Draufsicht auf die Schiene	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung
¹⁾ Der EBL / ABL kann hiervon abweichende Festlegungen treffen. ²⁾ Nr. 4 bis 8: Ersatzschienen einbauen oder Schienen auswechseln.			

Tabelle 13.1 Merkblatt Schienenbrüche

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.14.102.20252		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

13.6.1.2 Maßnahmen bei Schienenbrüchen

Meldung

Die Lage (Gleis und km-Station) des festgestellten Schienenbruchs ist sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden.

Ist die Beseitigung eines Schienenbruchs nicht sofort durch Auswechslung der gebrochenen Schiene möglich, so sind vor dem Befahren der Gefahrenstelle die nachstehenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen durchzuführen.

Schiene behelfsmäßig befahrbar machen

Die gebrochene Schiene ist wie folgt behelfsmäßig befahrbar zu machen:

- Anbringen eines Notlaschenverbandes
Zu einem Notlaschenverband gehören ein Notlaschenverbinder bzw. zwei Schraubzwingen sowie zwei Flach- bzw. Bauchlaschen.
- wenn kein Notlaschenverband zur Verfügung steht: Unterschieben einer Nachbarschwelle oder eines Schwellenstücks. Die Nachbarschwelle oder das Schwellenstück ist unter die Bruchstelle zu schieben und zu unterstopfen. Die beiden Schienenenden sind mit Schienennägeln oder Schwellenschrauben gegen seitliches Verschieben festzulegen.
- bei gebrochenen Schweißungen: Anbringen von zwei Bauchlaschen
Dazu werden eine innere und eine äußere Bauchlasche sowie zwei Schraubzwingen / zwei Notlaschenverbinder benötigt.
- Sicherung durch eine Schienenkopfhülse, wenn Teile des Schienenkopfes heraus gebrochen sind oder beim Befahren herausbrechen können.

Auf elektrisch betriebenen Strecken sind Erdungsverbinder für die Rückstromführung vorzusehen.

In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notverbinder leitend zu überbrücken. Das erforderliche Material (Notlaschenverbände, vorbereitete Holzschwellenstücke, Bauchlaschen und Schienenkopfhülsen) ist an geeigneten Stellen vorrätig zu halten.

Sind Schienenbrüche durch die genannten Maßnahmen behelfsmäßig befahrbar gemacht, ist durch hierfür Berechtigte der Gleisabschnitt für den Betrieb bedingt freizugeben. Diese Berechtigten sind vom EBL / ABL festzulegen.

weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, wie z. B. Information des Personals oder Einrichtung einer Langsamfahrstelle, sind entsprechend den betrieblichen Vorschriften festzulegen.

bauliche Sicherung

Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele dafür enthält das Merkblatt für Schienenbrüche (Tab. 13-1).

Einzuschweißende Ersatzschienen als endgültige Maßnahme müssen mindestens 3 m lang sein (→ Ob-Ri 7.2.5).

In durchgehend verschweißten Gleisen und Weichen sind Schweißungen zum Beseitigen von Brüchen als Schluss-Schweißungen auszuführen (→ VDV-Schrift 609).

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.12.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

5.6 Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten

Brandschutzmaßnahmen:

Der durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmer (EVU) ist für die Brandschutzmaßnahmen auf der Strecke Tübingen – Herrenberg verantwortlich.

Für Züge, die mit kohlebefeuerter Dampflokomotive bespannt sind, gelten folgende Bestimmungen:

- Das EVU sorgt für die ordnungsgemäße Indienststellung der Lok und der Wagen.
- Zur Vermeidung von Funkenflug und Herausfallen von glühenden Schlacken müssen die einschlägigen Vorschriften nach DAT erfüllt sein.
- während der Fahrt sind auf der Dampflok Handfeuerlöscher mitzuführen
- zur Verhütung von Flächenbränden weisen wir die Triebfahrzeugbediensteten besonders an, dass bei der Fahrt, insbesondere durch oder vorbei an Waldungen, feuergefährdeten Anlagen, Brückenbauwerken mit hölzernem Belag, Schwellen-stapeln usw. zur Verhinderung von Funkenflug möglichst nicht gefeuert, die Regler möglichst wenig geöffnet und die Aschkastenklappen geschlossen werden. Putzwolle und andere zu Flugfeuer Veranlassung gebende Stoffe dürfen nicht in die Feuer-büchse, glühende Schlacken nicht auf oder neben den Bahnkörper geworfen werden.
- Am Feuer ist mit allergrößter Sorgfalt zu arbeiten.
- Das Qualmen der Lok ist dort zu vermeiden, wo Personen belästigt werden könnten.
- Wenn die Gefahr von Bränden besteht, stellt das EVU bei allen Zügen mit Dampflok eine Brandwache, die sich auf der Plattform des letzten Wagens aufzuhalten hat und Sofortmaßnahmen gegen beginnende Brände durchführt, zusätzliche Begleitung der Züge auf der Straße durch Feuerwehr oder EVU mit entsprechender Brandbekämpfungsausrüstung. Die Brandwache hat mit dem Lokpersonal Funkkontakt zu halten.
- Besteht bei trockener Witterung unmittelbare Gefahr von Bränden, muss für die Dampflok eine Diesellok eingesetzt werden.
Bei anhaltender Trockenheit mit akuter Waldbrandgefahr (siehe aktuelle Wetterdaten, evtl. auch über DWD) sind alle Dampflok bespannten Züge durch Dieseltraktion zu ersetzen. Verantwortlich für die Einhaltung dieser Bestimmung ist das bestellende EVU.
- Des Weiteren ist das Merkblatt der DBAG „123.0117V01 Merkblatt zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven“ zu beachten.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm

Merkblatt

Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven unter dem besonderen Gesichtspunkt des Brandschutzes auf dem Streckennetz der DB AG

Heutige Situation

Nach Beendigung des Regelbetriebes mit Dampflokomotiven auf dem Streckennetz der DB und DR wurden die vorhandenen Wundstreifen nach und nach aufgelassen. Zeitgleich fanden bei der Planung von baulichen und technischen Anlagen an Strecken der DB AG die Gesichtspunkte des Dampfzugbetriebes keine besondere Berücksichtigung mehr. Hinzu kommt, dass heute aus Gewässer- und Naturschutzgründen nur noch das Schotterbett selbst vom Aufwuchs freigehalten wird. Die veränderten Rahmenbedingungen haben Einfluss bei der Gesamtbetrachtung des Brandrisikos beim Betrieb mit rostgefeuerten Dampflokomotiven.

Da die Brandgefahren in erster Linie vom technischen Zustand der zum Einsatz kommenden Dampflokomotiven ausgehen und zusätzlich von den Handlungen des Triebfahrzeugpersonals abhängig sind, müssen konkretisierte Anforderungen an Triebfahrzeuge und Personal gestellt werden.

Zweck

Dieses Merkblatt soll dazu dienen, Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Ihre personelle und organisatorische Verantwortung im vorbeugenden Brandschutz hinzuweisen.

Dieses soll auch das Triebfahrzeugpersonal nochmals auf wesentliche Verhaltensweisen im vorbeugenden Brandschutz sensibilisieren. Da in der Praxis - den äußeren Verhältnissen und Einflüssen entsprechend - weitaus detailliertere Kenntnisse erforderlich sind, ist eine qualifizierte Aus- und Fortbildung unumgänglich.

Wir weisen darauf hin, dass dieses Merkblatt nicht abschließend alle möglicherweise auftretenden Fälle berücksichtigen kann. Es entbindet die EVU daher nicht von der Anstellung eigener Sicherheitserwägungen.

1. Allgemeine Voraussetzungen des Triebfahrzeugpersonals

- Nachweisliche Qualifikation und Praxiserfahrung für das Führen der eingesetzten Dampflokomotive
- Nachweisliche Qualifikation des Heizers
- Nachweisliche Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers (Tf)
- Nachweisliche Streckenkenntnis des Heizers (bei Geschwindigkeiten größer 60 km/h)

Hinweise:

Der Triebfahrzeugführer benötigt neben der baureihenbezogenen Qualifikation auch umfassende Praxiserfahrung, um aus brandschutztechnischer Sicht eine optimale Sicherheit zu gewährleisten.

Als Qualifikationsstandard für Triebfahrzeugführer und Heizer wird beispielsweise die Ausbildung zum Dampflokführer und Heizer bei der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn anerkannt.

Gute Streckenkenntnisse sind erforderlich, damit für die unterschiedlichen Streckentopographien genügend Dampfenergie für die planmäßige Fortbewegung vorhanden ist. Dies erfordert vorausschauendes Feuern und richtige Feuerbehandlung.

Ausgabedatum		Erstellt	Geprüft	Freigabe
04.10.2025		Team SbV	A. Bleher	Thomas Helm