

Wettbewerbsprojekt Südthüringen-Unterfranken-Netz (SUN)

Anlage LB–1.8

Unterlagen der Rennsteigbahn GmbH&Co.KG (RBG)

Quelle: Bundesnetzagentur, Stand 01/2025

Liste der Unterlagen

- Schienennetz-Benutzungsbedingungen Allgemeiner Teil (SNB-AT)
 - Schienennetz-Benutzungsbedingungen Besonderer Teil (SNB-BT)
 - Anlage Trassenentgeltliste für die Netzfahrplanperiode 2024/2025
 - Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen Allgemeiner Teil (NBS-AT)
 - Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen Besonderer Teil (NBS-BT)
 - Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Teil A und Teil B
(Enthalten sind bspw.:
 - o Betriebliche Regelungen
 - o VzG
 - o Verzeichnis der Einschränkungen der Radsatz- und Meterlasten
 - o Verzeichnis der Gleisneigungen
 - o Lageplanskizzen)
 - Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach - Schleusingen
 - Bildfahrplankopf
-

Schienennetz-Benutzungsbedingungen

Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab: 15.12.2024 Fahrplanperiode 2024/2025

Verzeichnis der Abkürzungen

| | |
|--------|--|
| Abs. | Absatz |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AT | Allgemeiner Teil |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| BGBI. | Bundesgesetzblatt |
| BOA | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen |
| BT | Besonderer Teil |
| bzw. | beziehungsweise |
| DV/DS | Dienstvorschrift/Druckschrift |
| e. V. | eingetragener Verein |
| EBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung |
| EBOA | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen |
| EIBV | Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung |
| ESBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| ff. | folgende |
| FV-NE | Fahrdienstvorschrift Nichtbundeseigener Eisenbahnen |
| GGVSEB | Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt |
| HPfIG | Haftpflichtgesetz |
| La | Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten |
| Nr. | Nummer |
| RSBG | Rennsteigbahn GmbH & Co.KG |
| RID | Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter |
| S. | Seite |
| SbV | Sammlung betrieblicher Vorschriften |
| SNB-AT | Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil |
| TEIV | Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung |
| usw. | und so weiter |
| ZB | Zugangsberechtigte |
| z. B. | zum Beispiel |

| | |
|--|----|
| Verzeichnis der Abkürzungen | 2 |
| Allgemeiner Teil (SNB-AT) | 4 |
| 1 Zweck und Geltungsbereich..... | 4 |
| 2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen..... | 4 |
| 3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur..... | 10 |
| 4 Nutzungsentgelt | 15 |
| 5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien..... | 15 |
| 6 Haftung | 19 |
| 7 Gefahren für die Umwelt..... | 21 |
| Besonderer Teil (SNB-BT)..... | 23 |
| 1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT..... | 23 |
| 2 Beschreibung Infrastruktur und Zugangsbedingungen..... | 24 |
| 3 Entgeltgrundsätze..... | 26 |

Allgemeiner Teil (SNB-AT)

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1. Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
 - die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2. Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der RSBG und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen / Personenbahnsteigen – und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3. Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der RSBG.
- 1.4. Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

- 2.1. Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung
 - 2.1.1. Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
 - a) einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder

- b) einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
- c) einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- d) einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
- e) einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.
- f) Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist. Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich zu versichern, dass es
- g) schon vor dem 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- h) die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde, die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.
- i) Will das EVU Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr gemäß § 14 Abs. 3 Nr. 1 AEG erbringen, weist es seine Zugangsberechtigung durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie des nach Maßgabe des § 14g AEG ergangenen Bescheides der Regulierungsbehörde nach.

2.1.2. Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige

Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- a) einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
- b) einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder
- c) einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- d) einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
- e) einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.
- f) Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist. Bedarf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er
- g) schon vor dem 1. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- h) die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2003 erfolgte und die Aufsichtsbehörde, die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

- 2.1.3. Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt die RSBG die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hiervon abweichend legt die RSBG gegebenenfalls im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen sie auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.
- 2.1.4. Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU der RSBG unverzüglich schriftlich mit.

2.2. Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der RSBG unverzüglich schriftlich an.

2.3. Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

- 2.3.1. Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss
- a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
 - b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)
 - c) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

2.3.2. Wer ein Eisenbahnfahrzeug auf der Infrastruktur der RSBG führt, bedarf

- a) der Erlaubnis gemäß VDV Schrift 753,
- b) nachgewiesene Kenntnisse der FV-NE,
- c) Streckenkenntnis,
- d) mit Prüfung nachgewiesene Kenntnisse der "Richtlinie Steilstrecke" der RSBG, wenn Steilstreckenabschnitte der Infrastruktur befahren werden sollen.

Hinweis: Liegt die letzte Befahrung der Strecke durch den Führer des Triebfahrzeugs mehr als 12 Monate zurück, sind die Kenntnisse der Richtlinie Steilstrecke, gemäß derselben, erneut mit Prüfung nachzuweisen.

2.3.3. Die RSBG vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Sie kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Die RSBG verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn sie hierzu Regelungen im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4. Anforderungen an die Fahrzeuge

2.4.1. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

- a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

- b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)
- c) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt.

2.4.2. Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschriebenen baulichen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3. Die Mitführung eines Schlüssels DB21 ist erforderlich. Der Schlüssel dient der Bedienung der Schrankenanlage km 20,4, Bahnhof-Ilmenau-Bad, in Richtung Ilmenau Hauptbahnhof.

2.4.4. Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen der RSBG.

2.5. Sicherheitsleistung

2.5.1. Die RSBG macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

2.5.2. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen

- a) bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,

- b) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
 - c) bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahren.
- 2.5.3. Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.
- 2.5.4. Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.
- 2.5.5. Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist die RSBG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.
- 2.5.6. Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1. Allgemeines

- 3.1.1. Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2. Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften der RSBG.
- 3.1.3. Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich

sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt die RSBG dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.

- 3.1.4. Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der RSBG auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

- 3.2.1. Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2. Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die RSBG fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.
- 3.2.3. Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.
- 3.2.4. Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung der RSBG gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

3.3. Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- 3.3.1. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis

spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei der RSBG eingegangen sein.

- 3.3.2. Die RSBG erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3. Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.
- 3.3.4. Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift die RSBG innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- 3.3.5. Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt die RSBG unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.4. Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

- 3.4.1. Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.
- 3.4.2. Die RSBG gibt
 - a) bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
 - b) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (§ 14 Abs. 2 EIBV) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen

ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.4.3. Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann die RSBG in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:

- a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
- b) außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
- c) Probefahrten (Versuchszüge),
- d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen, sofern in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen– Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.

3.4.4. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

3.4.5. Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Abweichend davon kann das Angebot bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV).

3.5. Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird die RSBG im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Sie wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

3.6. Rahmenverträge

- 3.6.1. Mit der RSBG können Rahmenverträge zur Nutzung der Infrastruktur geschlossen werden.
- 3.6.2. Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von der RSBG im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzulegenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert die RSBG nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 3.7 getroffenen Regelungen.
- 3.6.3. Im Übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages nach Maßgabe des § 13 Abs. 11 EIBV gestellt werden.

3.7. Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht die RSBG im Rahmen des § 9 Abs. 3 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Die RSBG nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Die RSBG kann einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen.
- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 9 Abs.4 bis 6 EIBV.

4 Nutzungsentgelt

4.1. Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der RSBG.

4.2. Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der RSBG eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch die RSBG.

4.3. Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der RSBG zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4. Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von der RSBG zu bestimmendes Konto zu überweisen. Die RSBG kann im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

4.5. Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1. Grundsätze

- 5.1.1. Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt

und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

5.1.3. Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2. Information zu einzelnen Zugfahrten

5.2.1. Die RSBG stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
- b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
- c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage).

5.2.2. Das EVU stellt sicher, dass die RSBG zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),

- c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3. Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1. Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die RSBG und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die RSBG unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
- 5.3.2. Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.
- 5.3.3. Zur Beseitigung der Störung wendet die RSBG die Regelungen an, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz-Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4. Zur Beseitigung der Störung kann die RSBG insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.
- 5.3.5. Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegengebliebene Züge). In jedem Falle ist auch die RSBG jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung

auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

- 5.3.6. Die RSBG wird Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich beseitigen.

5.4. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die RSBG hat auf ihrem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der RSBG Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5. Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1. Die RSBG bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6. Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Die RSBG ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert sie die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7. Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1. Die RSBG führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass

negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

- 5.7.2. Die RSBG nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU auf der Homepage der RSBG unter folgendem Link bekannt gegeben: "www.rennsteigbahn.de/rbg/eiu/". An dieser Stelle erfolgen Angaben zu den betreffenden Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.
- 5.7.3. Die RSBG kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Sie informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).

6 Haftung

6.1. Grundsatz

- 6.1.1. Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 6.1.2. Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.
- 6.1.3. Im Verhältnis zwischen der RSBG und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn

der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2. Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3. Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4. Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der RSBG oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5. Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1. Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2. Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der RSBG zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen der RSBG notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3. Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die RSBG die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4. Ausgleichspflicht zwischen der RSBG und EVU

Ist die RSBG als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der RSBG entstehenden Kosten. Hat die RSBG zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

Besonderer Teil (SNB-BT)

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

1.1. Ergänzung zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

1.1.1. Inhalt, Form Anmeldungen

Anmeldungen für Trassennutzung müssen zum Anmeldetermin schriftlich vorliegen und mindestens enthalten:

- a) betrieblich-technische Angaben,
- b) Angabe der Nutzungsdauer,
- c) Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von Nutzungskonflikten abzugeben.

1.1.2. Fehlende Angaben

Fehlende Angaben fordert die RSBG bei den vom ZB / EVU/AT-SPNV benannten Personen oder stellen unverzüglich nach. Die ZB / EVU sind verpflichtet, fehlenden Angaben innerhalb von 5 (fünf) Werktagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermitteln die ZB / EVU innerhalb dieser Frist die Angaben nicht, behandelt die RSBG die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung.

1.1.3. Änderung von Anmeldungen

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Sie sind Grundlage für die Trassenkonstruktion. Ändern die ZB / EVU/der AT-SPNV nach dem Beginn der Trassenkonstruktion ihre Anmeldung ganz oder teilweise, geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf die ZB / EVU/den AT-SPNV über. Änderungen, die sich aus systembedingten und üblichen Netzabhängigkeiten (insbesondere bei vertakteten Verkehren) nach Ablauf der Anmeldefrist ergeben, gelten für alle Beteiligten als verbindlich, wenn dadurch die ursprüngliche Anmeldung nicht wesentlich verändert wird.

1.2. Ergänzung zu Punkt 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT

1.2.1. Als Arbeitstage gelten die Wochentage Montag bis Freitag.

1.3. Ergänzung zu Punkt 7.2 SNB-AT

1.3.1. Als besetzte Betriebsstelle gilt der Bahnhof Rennsteig (Zugleiter).

1.3.2. Die Betriebsstelle Zugleiter wird nach Bedarf besetzt.

2 Beschreibung Infrastruktur und Zugangsbedingungen

2.1. Strecke und Anbindung

2.1.1. Der durch die RSBG betriebene Schienenweg ist Teil der Strecke 6694 Plaue/Thür. – Themar.

2.1.2. Es bestehen Anbindungen an das Streckennetz der DB AG im Bahnhof Ilmenau in Höhe km 19,400 und im Bahnhof Themar im km 61,545.

2.2. allgemeine Merkmale

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Eingleisig
- Regelspur
- ohne Elektrifizierung
- keine Zugbeeinflussung
- Regellichtraum gemäß EBO
- Zugleiterbetrieb, Streckentelefon

2.3. besondere Merkmale

- Steilstreckenabschnitte >40 Promill
- 50 km/h Höchstgeschwindigkeit
- mit abschnittsbezogenen Streckengeschwindigkeiten

- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen

| | Ilmenau – Stützerbach | Stützerbach - Schleusingen | Schleusingen - Themar |
|-----------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Reisezüge | 90 m | 90 m | 90 |
| Güterzüge | 200 m | 100 m | 250 m |

- Einschränkungen der Radsatz- und Meterlasten

| von | bis | Radsatzlast | Meterlast |
|--------------|--------------|-------------|-----------|
| Ilmenau | Schleusingen | 18 t | 6,4 t/m |
| Schleusingen | Themar | 20 t | 8,0 t/m |

2.4. Zugangsbedingungen

2.4.1. Technische und betriebliche Richtlinien

Für die Nutzung gelten die technischen und betrieblichen Richtlinien der RSBG. Von denen für seine Verkehrsleistungen notwendigen Sbv / La wird je 1 Exemplar kostenfrei an ZB / EVU übergeben. Weitere Unterlagen / Regelwerke werden den ZB / EVU von der RSBG gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Bei ihrer Zusammenstellung berät die RSBG die ZB / EVU.

2.4.2. Orts- und Streckenkenntnis

Die RSBG vermittelt dem Personal des ZB/EVU die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis gegen Entgelt. Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich nach Vorgabe der

RSBG Streckenkenntnis einmalig kostenfrei durch Begehen der Infrastruktur anzueignen. Für jede zusätzliche Leistung hinsichtlich der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis verlangt die RSBG ein für alle ZB/EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Die ZB/EVU können ihren Personalen die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis in Absprache mit der RSBG auch selbst vermitteln.

2.4.3. Anforderungen an Fahrzeuge

Für den Streckenabschnitt Stützerbach – Schleusingen müssen die Fahrzeuge der jeweilig gültigen Steilstreckenvorschrift der RSBG entsprechen.

2.4.4. Anforderungen an Personale

Für den Streckenabschnitt Stützerbach – Schleusingen müssen Personale nach Steilstreckenvorschrift der RSBG geprüft sein.

3 Entgeltgrundsätze

3.1. Preisbildung / Kalkulation

Die Preisbildung der in der Entgeltliste enthaltenen Preise erfolgt auf Grundlage der Kosten zum Betrieb und der laufenden Unterhaltung der Schienenwege und wird von jedem Nutzer gleichermaßen erhoben.

3.2. Berechnungsgrundlage

Grundlage für Berechnungen der Trassenentgelte ist die durch die RSBG veröffentlichte Entgeltliste und nachfolgende Entgeltregelungen.

3.3. Jährliches Entgelt für die Vorhaltung von Infrastrukturanschlüssen

Bei der Erhebung des Entgeltes wird zwischen folgenden Anschlusskategorien unterschieden:

- a) Anschluss durch stellwerksbediente Weichen
- b) Anschluss durch handbediente, stellwerksabhängige Weichen

c) Anschluss durch Handweichen

3.4. Leistungsabhängige Entgelte

3.4.1. Zuschläge / Pauschalen

- a) Zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen je angefangener Stunde.
Eine zusätzliche Besetzung liegt vor, wenn es sich nicht um Werktage zwischen 07:00 Uhr und 16:00 Uhr handelt.
- b) Für Fahrten unter besonderen Bedingungen gemäß FV-NE § 32 (7) und Anl. 17 wird ein pauschales Bearbeitungsentgelt für die Fahrwegsprüfung erhoben.
- c) Für jede Änderung von fertigen Trassenkonstruktionen die dem Zugangsberechtigten übermittelt wurden.

3.5. Stornierung

Bei Abbestellung vereinbarter Trassen werden ab 6 Monate vor dem Verkehrstag Stornierungsentgelte berechnet.

Trassenentgeltliste

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG (RSBG)

Gültig ab: 15.12.2024 / Fahrplanperiode 2024/2025

1. Trassenentgelte Zugtrassen

| Streckennummer | von - nach | Länge km | Entgelt für Zugtrassen in EURO/km | Verkehrsdienst |
|----------------|------------------|----------|-----------------------------------|----------------|
| 1 | Ilmenau – Themar | 41,7 | 86,02 € | SGV |
| | | | 29,94 € | SPFV |
| | | | 29,94 € | SPNV |
| | | | 29,94 € | Andere |

2. Anschlussentgelte

| Art der Anbindung | Entgelte für Anschlusskategorie jährlich [EUR] | | |
|-----------------------|--|----------|----------|
| | a | b | c |
| einseitige Anbindung | 5.300,00 | 2.500,00 | 2.000,00 |
| zweiseitige Anbindung | 10.600,00 | 5.000,00 | 4.000,00 |

Anschlusskategorien:

a: Anschluss durch stellwerksbediente Weichen

b: Anschluss durch handbediente, stellwerksabhängige Weichen

c: Anschluss durch Handweichen

3. Bahnhofsnebenleise

14,80 EUR/lfd. Meter

Bei längerfristiger verbindlicher Bestellung gelten folgende Ermäßigungen:

| Bestellung für mehr als | Preisnachlass [%] |
|-------------------------|-------------------|
| 2 Jahre | 2 |
| 3 Jahre | 3 |
| 4 Jahre | 4 |
| 5 Jahre | 5 |

4. Zuschläge / Pauschalen

| Grund / Referenz SNB-BT | Preis in EUR / Zuschlag in % |
|--|------------------------------|
| Zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen / 3.4.1 a) | 60,00 |
| Machbarkeitsstudie für Fahrten unter besonderen Bedingungen / 3.4.1 b) | 1.200,00 |
| Änderung fertiger Trassenkonstruktionen / 3.4.1 c) | 50,00 |

5. Stornierung

Bei Abbestellung vereinbarter Trassen werden ab 6 Monate vor dem Verkehrstag folgende Stornierungsentgelte berechnet:

| Abmeldung vor dem Verkehrstag | Stornoentgelt vom gültigen Trassenpreis |
|----------------------------------|---|
| bis 5 Monate | 5 % |
| bis 4 Monate | 10 % |
| bis 3 Monate | 15 % |
| bis 2 Monat | 20 % |
| bis 1 Monat | 30 % |
| 30 bis 15 Tage | 40 % |
| 14 bis 7 Tage | 60 % |
| 6 bis 1 Tage | 70 % |
| unter 24 h | 80 % |

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Allgemeiner Teil (NBS-AT)

Besonderer Teil (NBS-BT)

Gültig ab: 09.12.2022 Fahrplanperiode 2022/2023

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Verzeichnis der Abkürzungen | 5 |
| Allgemeiner Teil (NBS-AT) | 6 |
| 1 Zweck und Geltungsbereich | 6 |
| 2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen | 6 |
| 2.1 Genehmigung | 6 |
| 2.2 Haftpflichtversicherung | 8 |
| 2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis | 8 |
| 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge | 8 |
| 2.5 Sicherheitsleistung..... | 9 |
| 3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur | 10 |
| 3.1 Allgemeines | 10 |
| 3.2 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen..... | 10 |
| 3.3 Grundsätze des Koordinierungs- und Entscheidungsverfahrens | 10 |
| 4 Nutzungsentgelt | 11 |
| 4.1 Bemessungsgrundlage | 11 |
| 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge | 11 |
| 4.3 Umsatzsteuer..... | 11 |
| 4.4 Zahlungsweise | 12 |
| 4.5 Aufrechnungsbefugnis..... | 12 |
| 5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien | 12 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5.1 | Grundsätze..... | 12 |
| 5.2 | Information zu den vereinbarten Nutzungen..... | 12 |
| 5.3 | Störungen in der Betriebsabwicklung..... | 13 |
| 5.4 | Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis..... | 14 |
| 5.5 | Mitfahrt im Führerraum | 14 |
| 5.6 | Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur..... | 14 |
| 5.7 | Instandhaltungs- und Baumaßnahmen | 14 |
| 6 | Haftung | 15 |
| 6.1 | Grundsatz..... | 15 |
| 6.2 | Mitverschulden..... | 15 |
| 6.3 | Haftung der Mitarbeiter | 15 |
| 6.4 | Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher | 15 |
| 6.5 | Abweichungen von der vereinbarten Nutzung | 16 |
| 7 | Gefahren für die Umwelt | 16 |
| 7.1 | Grundsatz..... | 16 |
| 7.2 | Umweltgefährdende Einwirkungen..... | 16 |
| 7.3 | Bodenkontaminationen..... | 16 |
| 7.4 | Ausgleichspflicht zwischen RSBG und EVU..... | 17 |
| | Besonderer Teil (NBS-BT) | 18 |
| 1 | Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT | 18 |
| 1.1 | Ergänzung zu Punkt 2.5.5.2 und 2.5.5.3 NBS-AT | 18 |
| 1.2 | Ergänzung zu Punkt 3.2.1 NBS—AT | 18 |
| 1.3 | Ergänzung zu Punkt 7.3 NBS-AT..... | 19 |
| 2 | Beschreibung Infrastruktur/Serviceeinrichtungen und Zugangsbedingungen | 19 |
| 2.1 | Strecke und Anbindung | 19 |
| 2.2 | allgemeine Merkmale..... | 19 |

| | | |
|----------|---------------------------------|-----------|
| 2.3 | besondere Merkmale | 19 |
| 2.4 | Serviceeinrichtungen | 20 |
| 2.5 | Zugangsbedingungen..... | 20 |
| 3 | Entgeltgrundsätze..... | 21 |
| 3.1 | Preisbildung / Kalkulation..... | 21 |
| 3.2 | Berechnungsgrundlage..... | 21 |

Verzeichnis der Abkürzungen

| | |
|----------|---|
| Abs. | Absatz |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AT | Allgemeiner Teil |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| BGBI. | Bundesgesetzblatt |
| BOA | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen |
| BT | Besonderer Teil |
| bzw. | Beziehungsweise |
| e. V. | eingetragener Verein |
| EBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung |
| EBOA | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen |
| EIU | Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| EIGV | Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem |
| ERegG | Eisenbahnregulierungsgesetz |
| ESBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| ff. | Folgende |
| GGVSEB | Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt |
| H-NBS-BT | Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil |
| HPfIG | Haftpflichtgesetz |
| NBS-AT | Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil |
| NBS-BT | Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil |
| Nr. | Nummer |
| RID | Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter |
| RSBG | Rennsteigbahn GmbH & Co. KG |
| S. | Seite |
| usw. | und so weiter |
| VDV | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. |
| z. B. | zum Beispiel |

Allgemeiner Teil (NBS-AT)

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung von Serviceeinrichtungen und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der RSBG und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtungen und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (NBS-AT) und einen unternehmensspezifischen Besonderen Teil (NBS-BT).
- 1.4 **Die NBS-AT ergänzende sowie etwaige von den NBS-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den NBS-BT. Regelungen in den NBS-BT gehen den Regelungen in den NBS-AT vor.**
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der RSBG.
- 1.6 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Fahrzeughalter.
- 1.7 Allein rechtsverbindlich sind die Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache. Werden die Nutzungsbedingungen in einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union veröffentlicht, dient dies lediglich der besseren Information von Zugangsberechtigten.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung

- 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:
- einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2.

September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG);

- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zur RSBG unterhält.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

- 2.1.2 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der Fahrzeughalter durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter ist. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG).

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Fahrzeughalter aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zur RSBG unterhält.

Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

- 2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Unternehmensgenehmigung verlangt die RSBG die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Unternehmensgenehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU der RSBG unverzüglich schriftlich mit.

- 2.1.5 Informationen bezüglich der Beantragung von Unternehmensgenehmigungen nach § 6 AEG sowie von Sicherheitsbescheinigungen und nationalen Bescheinigungen nach § 7a AEG stellt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Webseite (www.eba.bund.de) zur Verfügung.

2.2 Haftpflichtversicherung

- 2.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.
- 2.2.2 Eines jährlichen Nachweises gemäß Punkt 2.2.1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu der RSBG unterhält.
- 2.2.3 Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt das EVU der RSBG unverzüglich schriftlich mit.

2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3 Die RSBG vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Die RSBG verlangt für die Vermittlung der Ortskenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 16 ff. EIGV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen der RSBG.

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Die RSBG macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 Buchstaben a und c ERegG.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen

— bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung.

2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes für bereits vereinbarte oder erfahrungsgemäß in Anspruch genommene Leistungen. Dabei gilt Folgendes:

2.5.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.

2.5.3.2 Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.

2.5.5 Die RSBG macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:

2.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein.

2.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Arbeitstage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.

2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Arbeitstage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.

2.5.6 Kann die RSBG die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist es ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.

- 2.5.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften der RSBG.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die für die Benutzung der Serviceeinrichtung erforderlich sind, stellt die RSBG dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der RSBG auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen

- 3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen richten sich nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die RSBG fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.

3.3 Grundsätze des Koordinierungs- und Entscheidungsverfahrens

- 3.3.1 Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht die RSBG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung gemäß Art. 10 bis 12 der DVO (EU) 2017/2177 vor. Ein Koordinierungsverfahren wird auch in den Fällen durchgeführt, in denen ein Antrag mit einer bereits zugewiesenen Kapazität in Konflikt steht.
- 3.3.1.1 Die RSBG nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- 3.3.1.2 Die RSBG kann in begründeten Ausnahmefällen abweichend von Punkt 3.3.1.1 einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den

beantragten Nutzungen abweichen. Der Grund für die Ausnahme muss dem betroffenen Zugangsberechtigten in Textform mitgeteilt werden. Die RSBG muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

- 3.3.1.3 Kommt eine Einigung nicht zustande, wird anhand der durch den Betreiber der Serviceeinrichtung festgelegten Vorrangkriterien entschieden (vgl. Art. 11 DVO (EU) 2017/2177). Die Kriterien, nach denen die Kapazitätszuweisung erfolgt, befinden sich im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen.
- 3.3.1.4 Kann dem Antrag eines Zugangsberechtigten nicht entsprochen werden, prüfen der Betreiber der Serviceeinrichtung und dieser Zugangsberechtigte gemeinsam, ob tragfähige Alternativen bestehen (vgl. Art. 12 DVO (EU) 2017/2177).
- 3.3.2 Ein Zugangsberechtigter, dessen Antrag ganz oder teilweise abgelehnt werden soll, kann nach Zugang der Ablehnung eine Beschwerde auf Kapazitätszuweisung bei der Regulierungsbehörde einlegen (§ 13 Abs. 3 ERegG i.V.m. Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 3 i.V.m. Art. 14 DVO (EU) 2017/2177).“

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze und Entgelte der RSBG. Die Darlegung der Entgeltgrundsätze erfolgt in den NBS-BT. Die Darlegung der Entgelte erfolgt in der als Anlage zu den NBS genommenen Liste der Entgelte.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der RSBG eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch die RSBG.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der RSBG zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von der RSBG zu bestimmendes Konto zu überweisen. Die RSBG kann im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

- 5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- 5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
- 5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen

- 5.2.1 Die RSBG stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Betrieb des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
 - Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
 - Leistungseinschränkungen (z. B. Ausfall von Umschlageinrichtungen oder Fahrgastinformationssystemen),
 - Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass die RSBG zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),
 - etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen),
 - Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die RSBG und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die RSBG unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.
- 5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet die RSBG die Regelungen an, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die RSBG innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll die RSBG die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.3 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.
- 5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegengebliebene Züge). In jedem Falle ist auch die RSBG jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge). Zu diesem Zweck können dazu legitimierte Personale der RSBG - soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen - Fahrzeuge des EVU betreten, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.
- 5.3.6 Die RSBG hat Leistungseinschränkungen und Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Umschlageneinrichtungen, Fahrgastinformationssystemen, Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen oder Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die RSBG hat auf ihrem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der RSBG, Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

5.5.1 Die RSBG bzw. ihre von ihr dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.

5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Die RSBG ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert sie die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Die RSBG kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jederzeit durchführen. Sie führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Die RSBG informiert über Nutzungseinschränkungen aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jeweils unverzüglich. Dies gilt nicht im Falle von Ad-hoc-Maßnahmen, die nur mit kurzzeitigen oder sonst geringfügigen Nutzungseinschränkungen verbunden sind. Der Informationsweg ergibt sich aus dem Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen.

5.7.3 Für Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gilt Punkt 6.5.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen RSBG und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und - im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der RSBG oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in

dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart oder im Rahmen des Anreizsystems gemäß § 39 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 ERegG nichts anderes geregelt ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der RSBG zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen der RSBG notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, veranlasst die RSBG die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen RSBG und EVU

Ist die RSBG als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt das EVU die der RSBG entstehenden Kosten. Hat die RSBG zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

Besonderer Teil (NBS-BT)

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT

1.1 Ergänzung zu Punkt 2.5.5.2 und 2.5.5.3 NBS-AT

1.1.1 Als Arbeitstage gelten die Wochentage Montag bis Freitag.

1.2 Ergänzung zu Punkt 3.2.1 NBS—AT

1.2.1 Inhalt, Form Anmeldungen

Anmeldungen für Nutzungen müssen 5 (fünf) Arbeitstage vor dem Anmeldetermin schriftlich vorliegen und mindestens enthalten:

- a) Firmenangaben, Leistungsart,
- b) Angabe zum Zeitpunkt und der Nutzungsdauer,
- c) Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von Nutzungskonflikten abzugeben.

1.2.2 Fehlende Angaben

Fehlende Angaben fordert die RSBG bei den vom ZB / EVU/AT-SPNV benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Die ZB / EVU sind verpflichtet, fehlenden Angaben innerhalb von 5 (fünf) Arbeitstagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermitteln die ZB / EVU innerhalb dieser Frist die Angaben nicht, behandelt die RSBG die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung.

1.2.3 Änderung von Anmeldungen

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Ändern die ZB / EVU/der AT-SPNV nach dem Beginn der Trassenkonstruktion ihre Anmeldung ganz oder teilweise, geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf die ZB / EVU/den AT-SPNV über und berechtigt die RSBG, (von ZB / EVU) den ihr durch die Veränderung der Anmeldung entstandenen Aufwand ersetzt zu verlangen.

1.3 Ergänzung zu Punkt 7.3 NBS-AT

1.3.1 Als besetzte Betriebsstelle gilt der Bahnhof Rennsteig (Zugleiter).

1.3.2 Die Betriebsstelle Zugleiter wird nach Bedarf besetzt.

2 Beschreibung Infrastruktur/Serviceeinrichtungen und Zugangsbedingungen

2.1 Strecke und Anbindung

2.1.1 Der durch die RSBG betriebene Schienenweg ist Teil der Strecke 6694 Plaue/Thür. – Themar.

2.1.2 Es bestehen Anbindungen an das Streckennetz der DB AG im Bahnhof Ilmenau in Höhe km 19,400 und im Bahnhof Themar im km 61,545.

2.2 allgemeine Merkmale

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Einleisig
- Regelspur
- ohne Elektrifizierung
- keine Zugbeeinflussung
- Regellichtraum gemäß EBO
- Zugleiterbetrieb, Streckentelefon

2.3 besondere Merkmale

- Steilstreckenabschnitte >40 Promill
- 50 km/h Höchstgeschwindigkeit
- mit abschnittsbezogenen Streckengeschwindigkeiten
- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen

| | Ilmenau – Stützerbach | Stützerbach - Schleusingen | Schleusingen - Themar |
|-----------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Reisezüge | 90 m | 90 m | 90 m |
| Güterzüge | 200 m | 100 m | 250 m |

- Einschränkungen der Radsatz- und Meterlasten

| von | bis | Radsatzlast | Meterlast |
|--------------|--------------|-------------|-----------|
| Ilmenau | Schleusingen | 18 t | 6,4 t/m |
| Schleusingen | Themar | 20 t | 8,0 t/m |

2.4 Serviceeinrichtungen

2.4.1 Personenbahnsteige

Die RSBG betreibt ausschließlich Personenbahnsteige an 5 Haltepunkten und 6 Bahnhöfen. Lage und Anschluss sind in der SbV Teil B ersichtlich.

2.4.2 Personenbahnhöfe / Haltepunkte

Die RSBG betreibt ausschließlich sonstige Einrichtungen an Bahnhöfen und Haltepunkten

2.4.3 Wasserkräne

Die RSBG betreibt 4 Wasserkräne, davon 2 im Bahnhof Stützerbach und 2 im Bahnhof Schleusingerneundorf.

2.4.4 Abstellgleise

Die RSBG betreibt 6 Abstellgleise. Lage / Anschluss und Nutzungslängen sind in der SbV Teil B ersichtlich

2.4.5 Laderampe

Die RSBG betreibt 1 Laderampe im Bahnhof Schleusingen

2.5 Zugangsbedingungen

2.5.1 Technische und betriebliche Richtlinien

Für die Nutzung gelten die technischen und betrieblichen Richtlinien (Sbv) der RSBG. Von denen für seine Verkehrsleistungen notwendigen Sbv / La wird je 1 Exemplar kostenfrei an ZB / EVU übergeben. Weitere Exemplare werden den ZB / EVU von der RSBG gegen Entgelt zur Verfügung gestellt.

2.5.2 Orts- und Streckenkenntnis

Die RSBG vermittelt dem Personal des ZB/EVU die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis gegen Entgelt. Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich nach Vorgabe der RSBG Streckenkenntnis einmalig kostenfrei durch Begehen der Infrastruktur anzueignen. Für jede zusätzliche Leistung hinsichtlich der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis verlangt die RSBG ein für alle ZB/EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Die ZB/EVU können ihren Personalen die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis in Absprache mit der RSBG auch selbst vermitteln.

2.5.3 Anforderungen an Fahrzeuge

Für den Streckenabschnitt Stützerbach – Schleusingen müssen die Fahrzeuge der jeweilig gültigen Steilstreckenvorschrift der RSBG entsprechen.

2.5.4 Anforderungen an Personale

Für den Streckenabschnitt Stützerbach – Schleusingen müssen Personale nach Steilstreckenvorschrift der RSBG geprüft sein.

2.5.5 Öffnungszeiten

Arbeitstäglich 06:00 – 18:00 Uhr

Außerhalb der Öffnungszeit auf Anfrage und Kostenübernahme für zusätzliche Personalaufwände.

3 Entgeltgrundsätze

3.1 Preisbildung / Kalkulation

Die Preisbildung der in der Entgeltliste enthaltenen Preise erfolgt auf Grundlage der Kosten zum Betrieb und der laufenden Unterhaltung der Serviceeinrichtungen und wird von jedem Nutzer gleichermaßen erhoben.

3.2 Berechnungsgrundlage

Grundlage für Berechnungen der Nutzungsentgelte ist die durch die RSBG veröffentlichte Entgeltliste und nachfolgende Entgeltregelungen.

3.2.1 Personenbahnsteige

Die Abrechnung erfolgt je Nutzungsfall. Für sonstige Einrichtungen wird kein Nutzungsentgelt erhoben.

Bei endenden und beginnenden Zügen gilt es als ein Nutzungsfall, wenn zwischen Ankunft und Abfahrt kein Wegsetzen des Zuges erfolgt.

3.2.2 Sonstige Einrichtungen an Personenbahnhöfen / Haltepunkten

Für die sonstigen Einrichtungen fallen keine Nutzungsentgelte an.

3.2.3 Bahnhofsnebengleise

Die Abrechnung erfolgt je Vertragslaufzeit.

3.2.4 Wasserkräne

Die Abrechnung erfolgt je Nutzungsfall. Grundlage für die Berechnung ist die entnommene Wassermenge. Der Preis je m³ beinhaltet den Versorgerpreis zuzüglich 20 % Gemeinkosten. Es fallen keine zusätzlichen Nutzungsentgelte an.

3.2.5 Abstellgleise

Als Nutzungsfall gilt das Abstellen länger als 2 Stunden.

Die Abrechnung erfolgt nach Anzahl der abgestellten Wagen je Tag.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

**Sammlung
betrieblicher Vorschriften
(SbV)**

**für die Strecken der
Rennsteigbahn GmbH & Co. KG**

Teil A

Gültig ab 01.Januar 2004

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil A

Herausgeber:

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
Bf Rennsteig
Am Rennsteig 3
98711 Schmiedefeld
Tel.: 036782 70666
Fax: 036782 70660
Rennsteigbahn@t-online.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (FH) Lothar Fröhlich

Die SbV wird eingeführt von der Betriebsleitung der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG und ist vom 01.01.2004 gültig. Sie ist von allen Mitarbeitern der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG und von Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Strecken der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG befahren, anzuwenden.

Die in dieser Sammlung verwendeten Dienst- und Tätigkeitsbezeichnungen beziehen sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Die Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Sammlung ist ohne Genehmigung der Betriebsleitung der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG verboten.

Bf Rennsteig, 28. 11. 2003

gez. Dipl.-Ing. (FH) Hans Christian Hagans
Eisenbahnbetriebsleiter

Verteilungsplan

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften ist

(1) je einmal zuzuteilen:

- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht des Freistaates Thüringen
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Zugleiter der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
- beteiligte Fahrdienstleiter der DB AG
- sonstige beteiligte Fachdienste der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
- für die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG tätige Dritte, soweit erforderlich
- zuständige Dienststellen der Bundespolizei

(2) persönlich zuzuteilen:

- Mitarbeitern mit Leitungs- und Überwachungsfunktionen
- Mitarbeitern, die Fahrpläne und Bauanordnungen erstellen
- Zugpersonal

(3) zugänglich zu machen:

- allen übrigen im Betriebsdienst tätigen Beschäftigten
- Lehrkräfte im Bahnbetrieb

Es obliegt der Betriebsleitung der infrastrukturnutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), ihren im Fahrdienst tätigen Mitarbeitern, diese SbV zuzuteilen bzw. zugänglich zu machen.

Berichtigungen

| Lfd. Nr. der Berichtigung | Bekanntgegeben durch | Gültig voman | Berichtigt am | durch |
|---------------------------|----------------------|--------------------|---------------|---------------|
| 1 | | 01.03.2004 | | eingearbeitet |
| 2 | Neuherausgabe | 01.02.2008 | | eingearbeitet |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Inhalt

- Vorbemerkungen
- I. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE
 - II. Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch
 - III. Zusätzliche Bestimmungen für sonstige Betriebsvorschriften
 - a) Zusätzliche Bestimmungen zur SIG-VG-NE
 - IV. Sonstige zusätzliche Bestimmungen
 - a) Dienstanweisung Kommunikation
 - b) Besondere Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb
 - c) Dienstanweisung Fahrplanbearbeitung
 - d) Merkblatt für die Behandlung von Schienenbrüchen
 - e) Merkblatt für die Aufnahme des Fahrbetriebes nach Betriebsruhe

Vorbemerkungen

- (1) Für den Betriebsdienst auf den Strecken der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG gelten folgende Vorschriften:
- a) Eisenbahnbahn – Bau- und Betriebsordnung (EBO)
 - b) Gemeinsames Signalbuch (SB) – DS/DV 301
 - c) Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
 - d) Vorschriften für die Bedienung der Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
 - e) Bremsen im Betrieb bedienen, prüfen und warten (DS 915 01 der DB AG)
 - f) Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
 - g) Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter veranlassen (DB Rili 424)
 - h) Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen – Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)
 - i) Unfallverhütungsvorschriften VBG 11 - Schienenbahnen (UVV)
 - j) Unfallverhütungsvorschrift VGB 38a - Arbeiten in Bereich von Gleisen
 - k) Telekommunikationsanlagen im Bahnbetrieb bedienen (DB Rili 481)
 - l) Zugbeeinflussungsanlagen bedienen (Rili 483)
 - m) Eisenbahnführerscheinrichtlinie (VDV-Schrift 753 vom 01.08.02)
 - n) VDV-Schrift 755 - Streckenkenntnisrichtlinie - ●
- (2) Für den Betriebsdienst auf angrenzenden Anschlussbahnen gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) und die vom Anschlussbahnleiter herausgegebenen Anweisungen für die Bedienung. Soweit ● die Bestimmungen von denen der Vorschrift zu (1) abweichen, sind sie in die SbV aufgenommen.
- (3) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) zusätzlich zu den Vorschriften nach (1) herausgegebener Bestimmung.
- (4) Der Inhalt der Sammlung ist in Teil A und B gegliedert.
- (5) Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie der Ziffern der ESO und der Ausführungsbestimmungen des SB, bez. der Paragraphen der DS/DV 301 geordnet.

I. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

1. Allgemeines

Zusätzliche und vorübergehende Bestimmungen

Zu FV-NE § 1 (3)

Bestimmungen, die vorübergehende Bedeutung haben oder die bis zu ihren Aufnahmen in die SbV angeordnet werden, werden schriftlich als „Betriebliche Anordnungen“ oder bei Bauarbeiten als „Betriebs- und Bauanweisung (Beta)“ bekannt gegeben.

Ein Auftragbuch wird beim Zugleiter Bf Rennsteig geführt.
Zusätzlich befindet sich ein Auftragsbuch im Melderaum Ilmenau für das Fahrpersonal.

Triebfahrzeugführern werden vorübergehende Besonderheiten durch das wöchentliche herausgegebene „Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La)“ bekannt gegeben.

Bestimmungen für den elektrischen Bahnbetrieb

Zu FV-NE § 1 (4)

- (1) Für Streckenabschnitte, die elektrisch betrieben werden, gelten die „Besonderen Bestimmungen für den elektrischen Bahnbetrieb“ (SbV Teil A IV b). Die überspannten Gleise sind im Teil B I der SbV beziehungsweise in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408 benannt.
- (2) Das beteiligte Betriebspersonal der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG muss mit den besonderen Gefahren, die von den Anlagen des elektrischen Zugbetriebes ausgehen, vertraut sein.
- (3) Für den genannten Personenkreis gelten deshalb die „Besonderen Bestimmungen für den elektrischen Bahnbetrieb“ (SbV Teil A IV b).
- (4) Die Betriebsbediensteten, die auf elektrisch betriebenen Strecken Dienst leisten, müssen über die Anlagen des Zugbetriebes, ihrer Aufgaben entsprechend, unterwiesen sein. Sie müssen die Gefahren der unter Spannung stehenden Anlagen kennen und in der Lage sein, offensichtliche Schäden und Unregelmäßigkeiten zu erkennen und zu melden. Das Thema ist mindestens alle 4 Jahre im Fortbildungsunterricht zu behandeln. Die Unterweisung und Fortbildung ist aktenkundig zu machen.

Befähigung der Betriebsbediensteten

Zu FV-NE § 2 (4)

Bevor ein Betriebsbediensteter erstmals im Betriebsdienst eingesetzt wird, müssen die erforderlichen Fähigkeiten zum Abschluss der Ausbildung von dem EBL festgestellt worden sein. Die erforderlichen Kenntnisse müssen in der Verwendungsprüfung nachgewiesen werden, die der EBL oder ein von ihm beauftragter Bediensteter abnimmt.

- Bevor ein Stellwerkswärter oder Zugleiter erstmals oder nach größeren Änderungen
- seine Tätigkeit selbstständig ausüben darf, muss er die Befähigung durch eine praktische Prüfung an Ort und Stelle vorm EBL oder einem vom EBL beauftragten Bediensteten nachweisen.

Prüfen der Uhrzeit

Zu FV-NE § 2 (7)

Die Betriebsbediensteten überprüfen den richtigen Gang ihrer Uhr und Dienstuhr mindestens zu jedem Dienstanfang.

Begriffserklärungen

Zu FV-NE § 3 (14) u. (15)

Eine Übersicht über die Zuglaufmeldestellen und Zuglaufstellen auf den Strecken der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG ist in der SbV Teil B Anlage 2 aufgestellt.

Kleinlokomotiven

Zu FV-NE § 3 (19)

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven mit einer Motorleistung bis 480 kW (650 PS).

Kleinwagen

Zu FV-NE § 3 (21)

- Kleinwagen dürfen nur Anhänger befördern, die mit wirkender Druckluftbremse ausgerüstet sind. Im Störfall der Druckluftbremse des Anhängers darf mit 10 km/h bis zum nächsten Bahnhof gefahren werden. Für den Betrieb der Kleinwagen auf den Steilstrecken der RBG gilt die „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen der Rennsteig GmbH & Co. KG“.

Regelfahrzeuge dürfen von Kleinwagen nur als Rangierfahrt oder als Sperrfahrt mit Schrittgeschwindigkeit und nur dann bewegt werden, wenn der Kleinwagen mit besonderen Kuppelstangen ausgerüstet ist.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil A

Kleinwagen sollen nach Absprache mit den zuständigen

| Zugleiter

in Stumpf- oder betrieblich genutzten Abstellgleisen abgestellt werden. Der Führer des Kleinwagens muss diese durch:

- Aufstellen einer Wärterhaltscheibe (Signal Sh 2) und
- Stellen der Weiche in abweisender Stellung gegen Anfahren sichern, sofern keine betrieblichen Gründe dagegensprechen.

Einteilung der Züge

Zu FV-NE § 4 (4)

Die Einteilung der Züge in Zugarten und Zuggattungen geht aus der DA-Fahrplanbearbeitung (SbV Teil A IV c) hervor.

Fahrplanunterlagen

Zu FV-NE § 5 (2)

Die mit einem

| Zugleiter

besetzten Betriebstellen werden mit Bild- und Buchfahrplänen ausgestattet. Das Zugpersonal erhält Buchfahrpläne. Die Verteilung an das Zugpersonal obliegt der Betriebsleitung des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Die Buchfahrpläne sind aufgeteilt in den Fahrplan für Regelzüge und in den Vergleichsfahrplan für Sonderzüge.

Die in den Fahrplänen verwendeten Abkürzungen der Zuggattungen siehe DA-Fahrplanbearbeitung (SbV Teil A IV c).

Bahnhofsfahrordnung

Zu FV-NE § 5 (4)

Die Fahrordnung der Züge auf den Bahnhöfen regelt der

| Zugleiter.

Die

Zugleiter und
Örtlichen Betriebsbediensteten

führen auf regelmäßig besetzten Betriebsstellen eine Merktafel.

Zu den sonstigen betrieblichen Hinweisen, die auf der Merktafel bekannt gegeben werden, gehören insbesondere:

- Betriebliche Anordnungen und Bauanordnungen
- Züge mit Lü-Sendung
- Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen und
- Anordnungen und Aufträge über Ausstellen von schriftlichen Befehlen.

Erledigte Aufträge werden durchgestrichen.

Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen und Triebfahrzeuge

Zu FV-NE § 6 (1)

-
-
-

Es werden die „Meldebücher für den Zugleiter“ nach Anlage 1 und Anlage 2 zur SBV Teil A geführt

Zu FV-NE § 6 (2)

Das

„Fernsprechbuch für Zugleitbetrieb“ wird jedem Triebfahrzeug zugeordnet. Die Zuglaufmeldungen sind entsprechend dem Vordruck einzutragen.

Zu FV-NE § 6 (3)

- Auf dem Dienstposten „Zugleiter Rennsteig“ ist ein Fernsprechbuch zu führen. Besonderheiten sind, soweit erforderlich, in der SbV Teil B geregelt.

2. Fahrdienst auf den Betriebstellen

Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

Zu FV-NE § 7 (1)

Die Sorge für die Einhaltung der Betriebsvorschriften und für die Unterrichtung der Mitarbeiter obliegt dem örtlichen Betriebsleiter.

Reisendensicherung

Zu FV-NE § 7 (5)

Die Sorge für die Sicherung ein- und aussteigender Reisender beim Überschreiten der Gleise obliegt dem Zugpersonal. Die Reisendensicherung erfolgt durch das Zugpersonal des zuerst einfahrenden Zuges bis zu dessen Abfahrt. Dazu sind die Reisenden örtlich durch das Zugpersonal zu warnen.

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Zu FV-NE § 8 (2), Anlage 9

Die fahrdienstliche Verständigung auf den Strecken der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG erfolgt nach der „Dienstanweisung Kommunikation“ der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG (SbV Teil A IV a).

Zu FV-NE § 8 (3)

Ein fahrdienstlicher Auftrag muss für jeden Einzelfall besonders erteilt und darf nicht allgemein im Voraus oder bedingt gegeben werden.

Zugmeldungen

Zuglaufmeldungen

werden durch das vorangestellte Wort

„Zugmeldung“
begonnen.

„Zuglaufmeldung“

Jede Wiederholung ist einzuleiten, durch die Worte „Ich wiederhole“. Die Richtigkeit ist durch das Wort „Richtig“ zu bestätigen.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG SbV Teil A

Zugmeldungen

Zuglaufmeldungen

und andere fahrdienstliche Meldungen werden auf dem
Zugmeldefernsprecher

über Mobiltelefon oder
Zuglauffernsprecher

an den

Fahrdienstleiter

Zugleiter

abgegeben.

Zu FV-NE § 8 (5)

Zuglaufmeldungen sind durch den
Zugführer in das
„Fernsprechbuch für Zugleitbetrieb“
einzutragen. Wird ausnahmsweise
kein Fernsprechbuch geführt, ist
die Zuglaufmeldung auf der
Rückseite des Befehlsvordrucks
einzutragen. Der Befehlsvordruck
ist auf der Vorderseite mit der
Zugnummer, dem Datum und der
Unterschrift zu versehen.

Der Zugführer trägt dann eine
Ankunftsmeldung in der Form
„... (Uhrzeit) an Zlr ... (Name des Zlr):

... (Zugnummer) in ...(Name der Zlmst)“

und eine Fahrerlaubnis in der Form
„von Zlr ... (Name des Zlr)
... (Zugnummer) darf ... Uhr bis...
fahren“ auf der Rückseite
des Befehlsvordruckes unter Hinzu-
setzung seines Namenszeichens ein.

-
-
-
-
-
-

Verkehrt auf der Zugleitstrecke Ilmenau -
Rennsteig – Themar nur ein Zug,
wird für das Fahren im Abschnitt
von Ilmenau bis Ilmenau Bad zugelassen,
dass nur das Zugmeldebuch nach
Anlage 3 zur SbV Teil A geführt wird.

Schriftliche Weisungen an Züge

Zu FV-NE § 9 (1)

Verschiedene Befehle an eine Zug- oder Sperrfahrt dürfen zusammen auf einem Befehlsvordruck erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; ansonsten sind mehrere Vordrucke zu verwenden. Diese sind fortlaufend zu nummerieren (z.B. „Vordruck 1 von 3 Vordruck(en)“) und auf dem letzten Vordruck ist zu unterschreiben.

Namen von Betriebsstellen dürfen nur wie im Buchfahrplan abgekürzt werden.

Wenn sich der Betriebsbedienstete, dem der Befehl diktiert wurde, an einem anderen Ort befindet als der Fahrdienst- bzw. Zugleiter, so sind auf dem unteren Abschnitt des Befehls vom Fahrdienst- bzw. Zugleiter und von diesen Bediensteten beide Orte einzutragen und zwar der Dienstort des Fahrdienst- bzw. Zugleiters zuerst und unter einem Bruchstrich der Ort, an dem sich der Bedienstete, der den Befehl erhält, befindet.

Bei der Verwendung von Schiebelokomotiven erhält der Triebfahrzeugführer des schiebenden Fahrzeugs eine Ausfertigung des Befehls.

Der

| Zugleiter

vermerkt auf dem Stamm die Übermittlungsart.

Zu FV-NE § 9 (2)

Erledigte Befehle sind durchzukreuzen und wegzulegen. Der Zugführer muss seine Ausfertigung der Befehle bis nach Abschluss der Zugfahrt bei seinen Unterlagen aufbewahren.

Meldungen nach dem Zugleitverfahren

Zu FV-NE § 10 (1 – 4)

Zuglaufmeldungen sind gemäss Fahrplan oder schriftlichen Befehl abzugeben. Soweit erforderlich, können zusätzlich Fahrwegsicherungsmeldung und Rangiererlaubnisanfrage vorgeschrieben sein.

Die regelmäßig abzugebenden Zuglaufmeldungen sind in der SbV Teil B Anlage 2 tabellarisch dargestellt

Zu FV-NE § 10 (5)

Rangiererlaubnis

Für Züge, die nach der Ankunft auf einer Zuglaufstelle rangieren müssen, enthält Teil B Abschnitt I der SbV nähere Weisungen.

Muss rangiert werden, so ist die Rangiererlaubnis durch den jeweiligen Triebfahrzeugführer beim Zugleiter einzuholen. Die Rangiererlaubnisanfrage lautet: „... (Name der Zuglaufstelle). Darf Zug ... (Nr.) / Rangierabteilung rangieren?“

Die Rangiererlaubnis lautet: „Rangieren in ... (Name Zlfst) erlaubt“

Das Beenden des Rangierens ist vom Triebfahrzeugführer dem Zugleiter mit dem Wortlaut „... (Name der Zuglaufstelle): Rangieren beendet, Hauptgleise frei“ bzw. „... (Name der Zuglaufstelle): Rangieren beendet, Gleis(e)...(Nr.) besetzt“ zu melden.

Zu FV-NE § 10 (6)

bleibt frei

Zu FV-NE § 10 (7)

Legt der Zugleiter für einen Zug eine neue Zuglaufmeldestelle fest, verlegt oder hebt er eine Zuglaufmeldung auf, so ist dem Zugpersonal dieses durch schriftlichen Befehl bekannt zu geben.

-
-
-

Meldebuch für den Zugleiter

Zu FV-NE § 11 (1)

Der Zugleiter führt die „Meldebücher für den Zugleiter“ nach Anlage 1 und Anlage 2 zur SbV Teil A.

Das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ ist im Zug auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

-
-
-

Zu FV-NE § 11 (2)

- Die „Meldebücher für den Zugleiter“ •
- nach Anlage 1 oder Anlage 2 zur •
- SbV Teil A bzw. das Zugmeldebuch •

werden bei durchgehendem Dienst täglich um 24.00 Uhr, bei unterbrochenem Dienst nach Dienstschluss durch einen Schwarzstrich abgeschlossen. Der neue Tag wird darunter auf einer besonderen Zeile vorgetragen.

Zu FV-NE § 11 (3)

Meldungen größeren Umfangs können über den ganzen Spaltenbau des

- Die „Meldebücher für den Zugleiter“ •
- nach Anlage 1 oder Anlage 2 zur •
- SbV Teil A bzw. das Zugmeldebuch •

hinweg geschrieben werden.

Prüfung des Fahrweges

Zu FV-NE § 14 (1)

Der Durchrutschweg zwischen dem Gefahrenpunkt und dem gewöhnlichen Halteplatzes des Zuges, gekennzeichnet durch Signal So 8, beträgt bei einer Einfahrgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h 15 m.

Zu FV-NE § 14 (4)

Bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (5)

Ein Einfahrgleis ohne selbsttätige Gleisfreimeldeanlage ist sofort durch Anbringen von Hilfssperren an den Fahrstraßenhebeln zu sichern, wenn das Gleis voraussichtlich 10 min oder länger besetzt bleibt.

- Näheres ist in der SbV Teil B I bestimmt.

Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zu FV-NE § 15 (1)

Wegen der Bedienung und Prüfung der Signal- und Sicherungsanlagen siehe SIG-VB-NE.

Zu FV-NE § 15 (2)

Handweichen unter Abhängigkeit eines Stellwerkes sind zusätzlich im weißen Feld des Hebelgewichtes durch ein schwarzes W gekennzeichnet.

Zu FV-NE § 15 (3)

Näheres ist in der SbV Teil B Abschnitt I geregelt

Zu FV-NE § 15 (4)

Alle Weichen in Hauptgleisen sind bei Zugfahrten durch Handverschluss zu sichern.

Zu FV-NE § 15 (5)

Die Ersatzschlüssel werden beim Zugleiter unter Siegelverschluss aufbewahrt.

Zu FV-NE § 15 (10)

Zugführerschlüssel für unbesetzte Betriebsstellen werden in den Einsatzstellen Ilmenau und Schleusingen unter Verschluss aufbewahrt.

Verhinderte Ein- oder Durchfahrt

Zu FV-NE § 17 (1)

Stehen der Durchfahrt oder der Einfahrt eines Zuges auf einer Zuglaufstelle Hindernisgründe entgegen, (z.B. Rangierarbeiten, Bauarbeiten), so ist für den Zug durch Befehl „Halt an der Trapeztafel“ und „Zuglaufmeldung“ anzuordnen.

Die Einfahrt erfolgt anschließend auf Signal Zp 6.

Der Zugführer des nun einfahrenden Zuges gibt die Ankunftsmeldung für den Zug ab und holt sich erforderlichenfalls die Fahrerlaubnis ein.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil A

Einfahrt in besetzte Gleise

Zu FV-NE § 17 (3)

Über die ausnahmsweise Einfahrt in ein Gleis, das nicht auf seiner ganzen Länge frei ist, ist ein Zug durch schriftlichen Befehl Nr. 9 zu verständigen.

Verständigung von Schrankenposten

Zu FV-NE § 18 (1)

Schrankenwärter werden durch die fernmündliche Ankündigung der Ab- und Durchfahrtszeit der Züge an der vorgelegenen Betriebstelle durch den zuständigen

| Zugleiter

verständigt.

Verständigung bei Unregelmäßigkeiten

Zu FV-NE § 19 (1)

Bei Unregelmäßigkeiten ist sofort der zuständige

| Zugleiter

zu verständigen.

Kreuzungen und ihre Verlegung

Zu FV-NE § 20 (2)

Kreuzungen sind auf Bahnhöfen möglich, die in der SbV Teil B I dafür zugelassen sind.

Auf Bahnhöfen mit höhengleichen Bahnsteigzugängen ist stets der Fahrplan derart zu gestalten, dass jener Zug, der in seinem Fahrweg den Bahnsteigzugang kreuzt, als erster einfährt.

Ist dies nicht möglich, enthält Teil B der SbV Weisungen zur Reisendensicherung.

Zu FV-NE § 20 (3)

Bleibt offen

Zu FV-NE § 20 (4)

Bleibt offen

Zu FV-NE § 20 (5)

Zur Reisendensicherung gibt der zuerst einfahrende Zug am Bahnsteiganfang das Achtungssignal (Zp 1). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird ab Bahnsteiganfang auf 30 km/h festgelegt.

Überholungen und ihre Verlegung

Zu FV-NE § 21 (2)

Bahnhöfe, die für planmäßige Überholungen zugelassen sind, sind in der SbV Teil B Abschnitt I aufgeführt.

Verkehren von Sonderzügen und Ausfall von Zügen

Zu FV-NE § 25 (1)

Für Sonderzüge werden gesonderte Fahrpläne erstellt, sofern nicht der Fahrplan eines geeigneten Regelzuges als Vergleichsplan oder eine Vergleichsfahrplantrasse verwendet werden kann.

Zu FV-NE § 25 (2)

Das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen obliegen dem örtlich zuständigen

Zugleiter.

Sperren von Gleisen

Zu FV-NE § 26 (2)

Die Anordnung einer planmäßigen Gleissperrung geschieht durch Fahrplan für planmäßige Sperrfahrten, Betriebliche Anordnung oder durch Bauanordnung. Die

- Erklärung zum Baugleis erfolgt durch Bauanordnung, nach Antrag durch den
- jeweilig Technisch Berechtigten.
- Der Technisch Berechtigte muss namentlich benannt und ständig erreichbar sein.

Der

Zugleiter

- darf eine Strecke auch ohne Anordnung planmäßig sperren, wenn der Technisch Berechtigte die Sperrung beantragt hat und der Zugverkehr durch die Sperrung nicht beeinträchtigt wird. Er hat sich zu vergewissern, dass in der vorgesehenen Sperrzeit keine Sonderzüge verkehren werden.
- Zwischen dem Technisch Berechtigten und dem

Zugleiter

- ist der Zeitpunkt zu vereinbaren, zu dem sich der Technisch Berechtigte zu melden hat, oder zu dem er die Strecke freizugeben hat.

Bei Sperrung von Hauptgleisen auf Bahnhöfen werden die Zugangsweichen in abweichender Stellung verschlossen oder es werden Hilfssperren angebracht. Im Übrigen gelten die Bestimmungen für die Sperrung der freien Strecke.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil A

Baugleise sind von allen gleisseitigen Zufahrten durch Sh 2-Scheiben abzugrenzen. Die Aufstellung erfolgt durch den Technisch Berechtigten. ●

Sofern es in der Bau- und Betriebsanweisung zugelassen ist, darf sich die Abgrenzung auf den Bremswegabstand der Strecke beschränken.

Für den Einsatz von Zweiwegefahrzeugen ist die Strecke stets zu sperren und als Baugleis zu erklären. ●

Zu FV-NE § 27 (3)

Sperrfahrten werden durch Befehl Nr. 9 verständigt, wenn sich im gesperrten Gleis eine unbefahrbare Stelle oder Fahrzeuge befinden oder mehrere Sperrfahrten in das gesperrte Gleis eingelassen werden sollen und das Fahren auf Sicht anzuordnen ist.

Weitere Sperrfahrten dürfen erst in das Gleis eingelassen werden, wenn die erste Sperrfahrt durch Befehl vom Verkehren der weiteren Sperrfahrt(en) verständigt worden sind.

Zu FV-NE § 27 (7)

Sollen Sperrfahrten in der Einschaltstrecke einer Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage halten, ist die Anlage mit der Ausschalttaste (AT) oder der Hilfsausschalttaste (HAT) auszuschalten. Ist dies nicht möglich, fahren sie zunächst bis zum Ausschaltpunkt am Bahnübergang und dann zur Arbeitsstelle zurück. Wird der Bahnübergang später befahren, ist davor zu halten und die Anlage mit der Einschalttaste (ET), der Hilfseinschalttaste (HET) oder durch Befahren der Auto-HET einzuschalten. Ist keine Hilfseinrichtung vorhanden, so ist wie beim Ausfall der Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage zu verfahren.

Für das Befahren von Einschaltpunkten einer Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage durch Sperrfahrten ist zu beachten, dass die Wirksamkeit des Kontaktes von dem vorherigen Befahren eines weiteren Kontaktes abhängig sein kann.

Näheres ist, sofern erforderlich, in der SbV Teil B Abschnitt III geregelt.

Zu FV-NE § 27 (8)

Nachdem eine Sperrfahrt an der Trapeztafel angehalten hat, holt sie beim zuständigen Zugleiter mit folgendem Wortlaut die Erlaubnis zur Einfahrt in den jeweiligen Bahnhof:

„Darf Sperrfahrt ... um ... in den
(Uhrzeit)
Bahnhof ... einfahren?“

Zu FV-NE § 27 (12)

- Anweisungen für Fahrten zur Bedienung von Anschlüssen auf der freien Strecke
- enthält die „Bedienvorschrift für die Anschlussstelle des Hauptanschließers WHF
 - GbR – Wald Holz Forst“

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist nicht zulässig. Ausnahmen sind in der SbV Teil B Abschnitt I geregelt.

Zu FV-NE § 30 (3)

Fahrdienstlich werden Nebenfahrzeuge in Kleinwagen und Schwerkleinwagen eingeteilt.

Nebenfahrzeuge mit und ohne Kraftantrieb mit weniger als 3,5 t Radlast und solche, die aus oder eingesetzt werden können (Zweiwegefahrzeuge), gehören zu den Kleinwagen. Sie werden auf freier Strecke wie Sperrfahrten, in Bahnhöfen wie Rangierfahrten behandelt.

Mit Zug- und Stoßeinrichtungen der Regelbauart ausgerüstete Nebenfahrzeuge dürfen in Züge eingestellt werden, wenn es am Nebenfahrzeug angeschrieben ist oder aus der Anschriftentafel hervorgeht.

Zu FV-NE § 30 (7)

Das Nachfahren von Kleinwagen ist nicht zugelassen.

3. Zugfahrdienst

Zu FV-NE § 31 (2)

Triebfahrzeugführer und Zugführer müssen streckenkundig sein und dies schriftlich erklärt haben.

Bei fehlender Streckenkenntnis ist ein streckenkundiger Triebfahrzeugführer als Lotse beizustellen.

Als Mindestanforderung zum erstmaligen Erwerb der Streckenkenntnis gilt:

Insgesamt 4 Fahrten in jeder Richtung, davon mindestens eine je Richtung bei Dunkelheit.

Die Streckenkenntnis erlischt, wenn ein Triebfahrzeugführer die Strecke länger als 12 Monate nicht befahren hat.

Ist die Streckenkenntnis hiernach erloschen, sind innerhalb von 5 Jahren erneut Belehrungsfahrten – mindestens eine je Richtung – erforderlich. Über 5 Jahre ist ein Neuerwerb durchzuführen.

Das Fahren bei Unfällen oder Betriebsstörungen ohne streckenkundigen Triebfahrzeugführer bzw. ohne Lotsen wird nicht zugelassen.

Zu FV-NE § 32 (1)

Vor dem Ablassen eines Zuges, dessen Länge die Länge der auf der betreffenden Strecke vorhandenen Kreuzungsgleise überschreitet, muss sich der zuständige

| Zugleiter

vergewissern, dass keine Kreuzung mit einem zweiten solchen Zug ansteht.

Beschränkungen der Zuglängen sind in der SbV Teil B Abschnitt V aufgeführt.

Zu FV-NE § 32 (5)

Es dürfen höchstens 2 durch Ladung oder Steifkupplung verbundene Wagenpaare an den Schluss eines Güterzuges eingestellt werden. Ein Bremswagen darf jedoch folgen.

Zu FV-NE § 32 (8)

Auf dem Streckenabschnitt Ilmenau - Schleusingen ist die Radsatzlast auf 18 t festgelegt. Die zulässige Meterlast beträgt 6,4 t/m. Auf dem Streckenabschnitt Schleusingen – Themar ist die Radsatzlast auf 20 t und die Meterlast auf 8,0 t/m begrenzt. Einschränkungen sind ggf. in Teil B Abschnitt VI aufgeführt.

Zu FV-NE § 34 (2)

Regelungen für das Schieben von Zügen sind ggf. in der SbV Teil B I festgelegt.

Zu FV-NE § 34 (4)

Bei geschobenen Kleinwagenfahrten darf auf die Besetzung des vordersten Fahrzeugs verzichtet werden, wenn der Kleinwagenführer den Fahrweg mit seinen Signalen übersehen kann.

Zu FV-NE § 35 (2)

- Nachgeschoben werden darf zwischen Bf Ilmenau und Bf Rennsteig und zwischen Bf Themar und Bf Rennsteig.

Zu FV-NE § 35 (3)

Nachschiebende Triebfahrzeuge sind stets mit dem Zug zu kuppeln.

Zu FV-NE § 35 (7) u. (9)

- bleibt offen

Zu FV-NE § 36 (1)

- Zweiwegefahrzeuge und Kleinwagen müssen mit Mobiltelefon ausgerüstet sein.
- Die Rufnummern sind dem Zugleiter vor Fahrtbeginn bekannt zugeben.

Zu FV-NE § 36 (2)

Bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen, die auf die freie Strecke übergehen, müssen mitgeführte Hänger eine wirksame Bremse haben und an die Hauptluftleitung angeschlossen sein.

Das ordnungsgemäße Wirken der Bremsen ist durch eine Bremsprobe nach der Anlage 23 der FV-NE festzustellen. Für die Durchführung der Bremsprobe ist der Nebenfahrzeugführer verantwortlich.

Zu FV-NE § 38 (1)

Anstatt des Fahrtberichts wird das
„Fernsprechbuch für
Zuglaufmeldungen“ geführt. •

Zu FV-NE § 38 (3)

Die Fernsprechbücher für •
Zuglaufmeldungen verbleiben auf den
Triebfahrzeugen der
Rennsteigbahn. Bei Lotsenleistungen ist
es vom Lotsen mitzuführen. Diese
Fernsprechbücher lagern im Melderaum
der Fahrpersonale.

Zu FV-NE § 39 (1)

Zusätzliche Bestimmungen zur Bremsausrüstung der Triebfahrzeuge und Wagen
enthält die „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach –
Schleusingen“ der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG.

Zu FV-NE § 39 (4)

Ist bei Güterwagen mit selbsttätiger Lastabbremung das Gesamtgewicht des
Wagens geringer als das angeschriebene Bremsgewicht, so ist als Bremsgewicht nur
das Gesamtgewicht anzurechnen.

Zu FV-NE § 40

Zusätzliche Bestimmungen zu Bremsen im Zug enthält die „Richtlinie für den Betrieb
auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen“ der
Rennsteigbahn GmbH & Co. KG.

Zu FV-NE § 40 (3)

Die Bremsstellung, in denen die Züge gefahren werden, ist im Fahrplan
vorgeschrieben.

Zu FV-NE § 41

Zusätzliche Bestimmungen zur Bremsberechnung enthält die „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen“ der Rennsteigbahn GmbH & Co KG.

Zu FV-NE § 41 (1)

Die für die einzelnen Strecken gültigen Bremswege sind in der SbV Teil B Abschnitt IV (VzG) genannt.

Zu FV-NE § 42

Zusätzliche Bestimmungen zur Bremsprobe und zum Prüfen der Handbremse enthalten die „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen“ der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG.

Zu FV-NE § 44 (5)

An haltzeigenden oder gestörten Signalen mit weiß – rot – weißem Mastschild dürfen Züge nur auf schriftlichen Befehl oder, soweit vorhanden, auf Ersatzsignal vorbeifahren.

Zu FV-NE § 45 (1)

Die zulässigen Streckengeschwindigkeiten sind in der SbV Teil B Abschnitt IV (VzG) genannt.

Zu FV-NE § 45 (2)

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden dem Zugpersonal außer durch Langsamfahrsignale durch La-Verzeichnis bekanntgegeben.

Müssen Langsamfahrstellen unvorhergesehen eingerichtet werden, erhalten die Züge bis zur Herausgabe des La-Verzeichnisses durch Befehl Nr. 9 die Weisung zur Langsamfahrt und den Grund. Konnten noch keine Langsamfahrtsignale aufgestellt werden, wird im Befehl 10 zusätzlich vermerkt „Lf - Signale fehlen“.

Zur übersichtlichen Darstellung aller durch Betriebliche Anordnung oder Bauanordnung bekannt gegebenen vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen von längerer Dauer erhalten Zug- und Triebfahrzeugführer wöchentlich das „Verzeichnis der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La)“. Über Aufbau und Behandlung geben die Vorbemerkungen Aufschluss.

Das Verzeichnis der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen wird im Regelfall über die Betriebsleitung der Eisenbahnverkehrsunternehmen den Triebfahrzeugführern zugänglich gemacht.

Zu FV-NE § 45 (4h)

Vor einem befahrbaren, baulich nicht gesicherten, Schienenbruch ist zu halten. Die Bruchstelle darf dann unter Beobachtung eines Betriebsbediensteten mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Züge erhalten Befehl Nr. 9.

Verantwortlich für die Verständigung des Zuges ist der Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter, der die Fahrt zur Bruchstelle zulässt.

Im Übrigen ist nach dem Merkblatt für die Behandlung von Schienenbrüchen (SbV Teil A IV d) zu verfahren.

ZU FV-NE § 45 (7)

Die Bedingungen für Probefahrten werden im Einzelfall in einer Betrieblichen Anordnung festgelegt.

Zu FV-NE § 47 (6)

Für die Anzahl der anzuziehenden Hand- und Feststellbremsen gelten die Angaben in der SbV Teil B Abschnitt VII.

Zu FV-NE § 47 (8)

Kann ein auf freier Strecke liegende Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder müssen Zugteile zurückgelassen werden, ist das Gleis zu sperren.

Die Räumung des gesperrten Gleises wird nach Hereinholen des Zuges oder der Zugteile durch die Meldung über die Beendigung aller Sperrfahrten festgestellt. Wurde ein Zug in mehreren Teilen hereingeholt, ist außerdem durch einen Vergleich mit der Wagenliste festzustellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

4. Rangierdienst

Zu FV-NE § 51 (2)

Das Bewegen von Nebenfahrzeugen gemäß FV-NE § 30 (2) zählt ebenfalls zu den Rangierfahrten.

Zu FV-NE § 58 (3)

Stellen bzw. Gleise mit einer stärkeren Neigung als 2,5 Promille sind in der SbV Teil B Abschnitt VII aufgeführt. Dort ist auch die Art der Festlegung bestimmt.

Zu FV-NE § 58 (5)

(bleibt frei)

Zu FV-NE § 59 (2)

•

Das Rangieren über die Rangierhalttafel, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, ist nur mit mündlichen Auftrag des Zugleiters erlaubt

Zu FV-NE § 60 (2)

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

Zu FV-NE Anlage 13 (17)

(bleibt frei)

Zu FV-NE Anlage 17 (9)

Einschränkungen im Lichtraumprofil sind im Teil B Abschnitt VIII der SbV verzeichnet.

Rennsteigbahn GmbH & Co KG SbV Teil A

Zu FV-NE Anlage 9

Einzelheiten für den Funkbetrieb der Rennsteigbahn GmbH & Co KG sind in der DA Kommunikation (SbV Teil A IV a) bekannt gegeben.

Zu FV-NE Anlage 13 (17)

(bleibt frei)

Zu FV-NE Anlage 17 (9)

Einschränkungen im Lichtraumprofil sind im Teil B Abschnitt VIII der SbV verzeichnet.

-bleibt frei-

II. Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch (SB) (DV 301)

1. Allgemeines

Zusätzliche örtliche Bestimmungen zum Signalbuch sind in der SbV Teil B Abschnitt I unter „Bestimmungen zum Signalbuch“ aufgeführt.

Zu SB § 1 (11) •

Die Vorbeifahrt an Halt zeigenden oder gestörten, mit weiß – rot - weißem Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignalen erfolgt im Geltungsbereich der FV-NE auf Ersatzsignal oder auf schriftlichen Befehl Nr. 2 (gemäß FV-NE Anlage 10 zu § 9 (1)).

Zu SB § 1 (13b)

Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden, mit weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten erfolgt im Geltungsbereich der FV-NE auf schriftlichen Befehl Nr. 2 (gemäß FV-NE Anlage 10 zu § 9 (1)).

2. Langsamfahrsignale

Zu SB § 22 (3)

Das Signal Lf 4 darf im Geltungsbereich der FV-NE in einem geringeren Abstand als dem Bremswegabstand der Strecke vor dem Signal Lf 5 aufgestellt werden, wenn die Geschwindigkeit vor einem Bahnübergang herabgesetzt werden muss. Der Abstand entspricht, gemäss § 8 (10) der BÜV NE, dem für das Abbremsen auf die ermäßigte Geschwindigkeit erforderlichen Weg.

Im Geltungsbereich der FV-NE werden dauernde Langsamfahrstellen vor Bahnübergängen durch Signale Lf 4 und Lf 5 gemäss DV 301 signalisiert. In der SbV Teil B IV (VzG) ist bei den betreffenden Langsamfahrstellen darauf hingewiesen.

3. Rangiersignale

Bleibt offen

4. Signale an Zügen

Zu SB § 45 (2)

Das Nachtzeichen des Signals Zg 1 ist bei allen Zügen auch am Tage anzuwenden.

Zu SB § 46 (6)

bleibt offen

5. Signale an Bahnübergängen

bleibt offen

6. Signale des Triebfahrzeugführers

bleibt offen

III. Zusätzliche Bestimmungen für sonstige Betriebsvorschriften

a) Zusätzliche Bestimmungen zur SIG-VB-NE

Zu SIG-VB-NE § 10 (7)

Aufzeichnungen über Arbeiten und Unregelmäßigkeiten werden in einem Arbeits- und Störungsbuch gemäß DS 482 der DB AG geführt. •

Zu SIG-VB-NE § 10 (7)

Störungen an Signalanlagen sind bei Offenbarwerden unverzüglich an den zuständigen Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter zu melden.
Der Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter meldet die Störung an den örtlichen Betriebsleiter.

Über Eingang und Weiterleitung der Meldungen führt der Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter Aufschreibungen.

IV a. Dienstanweisung Kommunikation

1. Allgemeines

- Für die Bedienung der Zuglauffernsprecher auf Strecken der Rennsteigbahn GmbH und Co KG gelten die Bestimmungen der Richtlinie 481 der DB AG „Telekommunikationsanlagen im Bahnbetrieb bedienen“.
- Es gilt ferner die Anlage 9 zur FV-NE „Richtlinien für den Funksprechverkehr“.

2. Zugelassene Kommunikationsmittel

- **Zuglauffernsprecher** – für alle Zuglaufmeldungen und Nothaltaufträge
- **Mobiltelefon** – für Nothaltaufträge, Zuglaufmeldungen bei Ausfall der Zuglauffernsprecher, Sonstige Gespräche mit dem Zugleiter bei Stillstand des Zuges, der Sperrfahrt oder Rangierfahrt

3. Nothaltaufträge

- Nothaltaufträge gehen allen anderen Gesprächen vor. Ein Nothaltauftrag ist bei einer drohenden Gefahr der Auftrag eines Triebfahrzeugführers, des Fahrdienstleiters, oder des Zugleiters an alle Triebfahrzeugführer im Zugleitbereich, sofort anzuhalten.
- Der Nothaltauftrag ist zu geben mit dem Wortlaut: „ Betriebsgefahr! Alle Züge zwischen (Betriebsstelle) und sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr! Alle Züge zwischen (Betriebsstelle) und sofort anhalten! Hier Zug (Nr.) bzw. Fahrdienst-/Zugleiter (Ort).

IV b. Besondere Bestimmungen für den elektrischen Bahnbetrieb

1. Allgemeines, Gefahren und Schutzmaßnahmen an elektrischen Anlagen und Fahrzeugen

- (1) Beim elektrischen Bahnbetrieb ist wegen der vom elektrischen Strom ausgehenden Gefahr erhöhte Vorsicht geboten. Die für den Betrieb und die Instandhaltung der Anlagen der Bahnversorgung (Versorgungsleitungen, Unterwerke, Schaltanlagen, Oberleitung usw.) und der elektrischen Triebfahrzeuge zuständigen Dienststellen oder Bediensteten werden vom OBI bekannt gegeben.
- (2) Es muss grundsätzlich angenommen werden, dass alle Leitungen von Anlagen des elektrischen Bahnbetriebes unter Spannung stehen, solange nicht einwandfrei festgestellt ist, dass alle betreffenden Teile abgeschaltet und bahngeerdet sind. Das gilt auch für Oberleitungsanlagen in Werkstätten, an Ladegleisen und Anschlussgleisen.
- (3) Jeder Betriebsbedienstete hat auf den ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen für den elektrischen Bahnbetrieb, insbesondere der Oberleitung (z.B. lose Hänger, angerissene Trag- und Spannseile, durchhängende Oberleitungen, gebrochene Isolatoren und Blitzschutzanlagen, schiefe Masten, Verschlüsse an Schaltern), zu achten. Über Mängel sind die zuständigen Stellen sofort zu verständigen. Bei Gefahr ist das Erforderliche für die Sperrung des Gleises und das Herbeiholen von Hilfe zu veranlassen.
- (4) Elektrische Triebfahrzeuge dürfen mit angelegten Stromabnehmern nur dann in einen Gleisabschnitt eingelassen werden, wenn die Oberleitung unter Spannung steht (s. aber (6)). Für den Bereich des Durchrutschweges darf die Oberleitung jedoch abgeschaltet sein. Gleise, deren Oberleitung abgeschaltet oder –ohne den Regellichtraum einzuschränken- gestört ist, sind nicht zu sperren. Es ist das Merkschild „Gleis für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmer nicht befahrbar“ an der Fernmeldeanlage anzubringen. Sollen Züge oder Rangierfahrten in ein solches Gleis eingelassen werden, so hat sich der Fahrdienstleiter vorher zu vergewissern, dass sie nicht von elektrischen Triebfahrzeugen mit angelegten Stromabnehmern befördert werden.
- (5) Elektrische Triebfahrzeuge dürfen in Gleise mit spannungslosen Oberleitungsabschnitten oder Oberleitungsabschnitten mit anderen Spannungen oder Stromsystemen nur eingelassen werden, wenn der Triebfahrzeugführer darüber z.B. durch Örtliche Richtlinie, Signale, Betriebsanweisungen, Befehle, unterrichtet ist und angewiesen wurde, den Stromabnehmer zu senken. Der Triebfahrzeugführer darf in einen

solchen Abschnitt nur einfahren, wenn er diesen mit Schwung durchfahren oder an der vorgesehenen Stelle anhalten kann.

2. Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen und elektrischen Fahrzeugen

- (1) Das Berühren unter Spannung stehender Teile (auch mit langen Gegenständen, Wasserstrahl usw.) ist lebensgefährlich. An spannungsführenden Teilen darf deshalb nur im spannungsfreien Zustand – z.B. unter Anwendung geeigneter spannungsisolierender Einrichtungen – gearbeitet werden.
- (2) Die vor und während des Arbeitens an elektrischen Teile durchzuführenden Maßnahmen, z.B. das Abschalten und Bahnerden von Oberleitungsanlagen oder Anlagenteilen, sind gemäß der DB-Richtlinie 462 „Betrieb des Oberleitungsnetzes“ durchzuführen. Elektrische Fahrzeugkupplungen dürfen nur in spannungslosen Zustand gekuppelt und entkuppelt werden; bei elektrischen Triebfahrzeugen muss der Stromabnehmer gesenkt sein.
- (3) Bei Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung oder anderer spannungsführender Anlagen ist von diesen Teilen auch mit Geräten und Werkzeugen nach allen Richtungen ein Abstand von mindestens 1,5 m einzuhalten.
- (4) Auf Gleisen mit Oberleitungen dürfen ohne vorherige Abschaltung und Bahnerdung, hochgelegene Teile von Fahrzeugen nicht bestiegen werden.

3. Maßnahmen bei Gefahren und bei Unfällen

- (1) Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die zuständigen Stellen unverzüglich zu unterrichten. Es ist dafür zu sorgen, dass die Oberleitung – soweit notwendig möglichst bald abgeschaltet wird; bis dahin sind Personen vor der Annäherung an spannungsführende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Menschen und Tiere sind fernzuhalten.
- (2) Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge dürfen nur mit dafür geeigneten Spezialfeuerlöschern oder nach Abschaltung der spannungsführenden Teile durchgeführt werden. Kann nicht abgeschaltet werden, so darf im Notfall mit Wasser gelöscht werden, wobei elektrische, besonders spannungsführende Teile nicht unmittelbar angespritzt werden dürfen.

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil A

- (3) Bei einer den Erdboden berührenden elektrischen Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannung (Schrittspannung). Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 m darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die spannungsführende Leitung abgeschaltet und geerdet ist.
- (4) Steht bei Unfällen durch den elektrischen Strom ein Verunglückter noch mit spannungsführenden Teilen in Verbindung, ist die Spannung unverzüglich abzuschalten und bahnzuerden.

IV c. Dienstanweisung Fahrplanbearbeitung

1. Allgemeines

- (1) Die Dienstanweisung Fahrplanbearbeitung regelt die Zuteilung von Zugnummern im Netz der Rennsteigbahn GmbH & Co KG und die bei der Konstruktion des Fahrplans einzuhaltenden Regelmäßigkeiten.
- (2) Es wird grundsätzlich unterschieden zwischen
- Reisezügen und
 - Güterzügen
- sowie
- Regelzügen: Züge, die an bestimmten, durch den Fahrplan festgelegten Verkehrstagen verkehren;
 - Bedarfszügen: Züge mit festem Fahrplan, die jedoch nur nach Bedarf verkehren;
 - Sonderzüge: Züge, die kurzfristig auf besondere Anforderung eingelegt werden.
- (3) Die Fahrpläne für Regelzüge und Bedarfszüge sind in Buchfahrplanheften zusammengestellt. Für Sonderzüge werden gesonderte Blattfahrpläne erstellt, sofern sie nicht auf Vergleichsfahrplantrassen verkehren.
- (4) Vergleichsfahrplantrassen sind Fahrpläne mit standardisierten Merkmalen, denen bei Bedarf Sonderzüge zugewiesen werden können.

2. Zuggattungen

(1) Hauptgattungskennzeichen

| Zug | | Merkmale | Anwendung z. B. |
|------------|----------------------------|--|---|
| D | Schnellzug | Fernreisezug mit wenigen Verkehrshalten | Touristische Fernzüge |
| E | Eilzug | Reisezug, hält nicht überall | Züge im ÖPNV mit wenigen Halten |
| P | Personenzug | Reisezug mit Halt an allen Zugangsstellen | Züge im ÖPNV |
| Ng | Nahgüterzug | Regionaler Güterzug | Bedienungsfahrten zu Unterwegsbahnhöfen |
| Üg | Übergabezug | Regionaler Güterzug | Bedienungsfahrt zu Anschlussstellen |
| Ne | Naheilgüterzug | Regionaler Güterzug ohne Bedienung von Unterwegshalten | Güterzüge in festen Relationen |
| Dst | Dienstzug | Innerbetrieblicher Verkehr | Innerbetriebliche Fahrten – Arbeitszug |
| Dsts | Dienstzug zu Sonderzwecken | Innerbetrieblicher Verkehr | Züge für Ausbildungszwecke |
| Sp | Sperrfahrt | Fahrten in gesperrten Streckenabschnitten | |
| Lr | Leerreisezug | Reisezüge ohne Fahrgastbeförderung | |
| Lz | Lokzug | Einzeln fahrende Triebfahrzeuge | |

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil A

(2) Nebengattungskennzeichen

| Kennzeichen | Anwendung |
|--------------------|------------|
| B (nach Zugnummer) | Bedarfszug |

3. Zugnummern

| Zugart | Zuggattung | Merkmal | Nummern |
|--------------|------------|--|---|
| Reisezug | P, E | ÖPNV | 200 – 799 |
| Reisezug | P, E | Regelzug, Sonderverkehre Regelzug, Saisonverkehre | 900 – 999 800 – 899 |
| Reisezug | D | Regelzug Sonderzug | 100 – 149 150 – 199 |
| Güterzug | Ng | Regelzug Bedarfszug Sonderzug | 6000 – 6499 6500 – 6699 6700 – 6999 |
| Güterzug | Ne | Regelzug Bedarfszug Sonderzug | 7000 – 7199 7500 – 7699 7700 – 7999 |
| Güterzug | Üg | Regelzug Bedarfszug Sonderzug | 8000 – 8399 8500 – 8699 8700 – 8999 |
| Dienstzug | Dst | | 9000 – 9299 |
| Dienstzug | Dsts | | 9300 – 9399 |
| Sperrfahrt | Sp | | 9600 – 9999 |
| Leerreisezug | Lr | | 9400 – 9499 |
| Lokzug | Lz | | 9500 – 9599 |

Des Weiteren gilt für die Zuweisung der Zugnummern:

- (1) Verkehren Üg zwischen bestimmten Betriebsstellen als Sperrfahrt, behalten sie ihre Zugnummer. Die Zuweisung einer Sperrfahrtnummer erfolgt in diesem Fall nicht.
- (2) Züge, die an bestimmten Tagen zu abweichenden Zeiten verkehren, müssen eine eigene Zugnummer erhalten.
- (3) Gerade Zugnummern sind zuzuweisen:
Zügen der West-Ost-Richtung
Zügen der Süd-Nord-Richtung

4. Fahrplankonstruktion

Beim Kreuzen von Zügen ist sicherzustellen, dass die Abfahrt von Zügen, die bei der Ausfahrt nicht gesicherte Bahnsteigzugänge befahren müssen, mindestens 1 min nach der Abfahrtszeit des kreuzenden Zuges liegt.

5. Bekanntgabe des Einlegens und des Ausfalls von Zügen

- (1) Der Ausfall von Regelzügen sowie das Verkehren von Sonderzügen wird den beteiligten Betriebsstellen durch „Anordnung über den Zugverkehr“ (Anlage 1) mitgeteilt.
- (2) Das Verkehren von Bedarfszügen bedarf keiner gesonderten schriftlichen Anordnung.
- (3) Verkehren Sonderzüge auf Vergleichstrassen, wird dies den beteiligten Stellen unter Nennung der Nummer der Fahrplantrasse und der Abfahrtszeit mitgeteilt.
- (4) Für die Bekanntgabe eines Fahrplans an das Zugpersonal in allen Fällen, in denen keine anderen Fahrplanunterlagen zur Verfügung stehen, wird der Vordruck „Blattfahrplan“ verwendet. Der Vordruck ist nach der Anleitung in Anlage 2 auszufüllen und darf dem Zugpersonal auch fernmündlich diktiert werden, wenn der Zug gemäß einem Vergleichsfahrplan fährt, der dem Zugpersonal vorliegen muss.

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

Anordnung über den Zugverkehr

Nr. _____

| | |
|----------------------------------|-------|
| An Betriebsstellen: _____ | _____ |
| _____ | _____ |
| _____ | _____ |

vom _____
für den _____ (Verkehrstag)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | neu | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

noch Anlage 2

Anleitung zum Ausfertigen des Blattfahrplans

- (1) Mit dem Vordruck Blattfahrplan wird der Fahrplan eines Zuges dem Zugpersonal bekannt gegeben, wenn keine anderen Fahrplanunterlagen zur Verfügung stehen. Die Übermittlung an das Zugpersonal erfolgt durch Aushändigung durch den Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter oder fernmündlich.
- (2) Der Vordruck wird am Zusanfangs- oder Weiterleitungsbahnhof ausgefertigt. Die Ausfertigung erfolgt zweifach im Durchschreibeverfahren bei Übergabe an das Zugpersonal. Die Durchschrift verbleibt bei der ausfertigenden Stelle • Das Diktieren des Fahrplans mittels Zuglauffernsprecher oder Mobiltelefon • ist zulässig. Für die fernmündliche Übermittlung gelten die Grundsätze für die Übermittlung schriftlicher Befehle gemäß § 9 FV-NE.
- (3) Im Vordruck sind mindestens die Angaben im Fahrplankopf, die Abfahrtszeit vom Zusanfangs- oder Weiterleitungsbahnhof sowie im Zuggleitbetrieb die Angaben über Zuglaufmeldungen, Zugkreuzungen, Überholungen, Halt vor So 5 in den Spalten 6 und 7 auszufüllen.
- (4) Auf das Ausfüllen der Spalten 1 und 2 kann verzichtet werden, wenn der Zug gemäß bekannten Vergleichsfahrplan verkehrt. Müssen die Spalten 1 und 2 ausgefüllt werden, sind alle den Zug betreffenden Geschwindigkeitswechsel und die zulässigen Geschwindigkeiten einzutragen.
- (5) In Spalte 3 a und b sind alle Betriebsstellen einzutragen, an denen Verkehrs- oder Betriebshalte stattfinden, an denen BÜSA einzuschalten sind. Verkehrt der Zug nach einem bekannten Vergleichsfahrplan, genügt die Eintragung des Zusanfangs- oder Weiterleitungsbahnhofs.
- (6) In den Spalten 4 und 5 sind die den Betriebsstellen in Spalte 3 zugehörigen An- und Abfahrtszeiten einzutragen. Ist für das Einschalten der BÜSA zu halten, ist in Spalte 4 „Halt“ einzutragen.
- (7) Wird der Fahrplan ausgehändigt, ist der Empfang des Originals auf der Durchschrift zu quittieren.

IV d. Merkblatt für die Behandlung von Schienenbrüchen

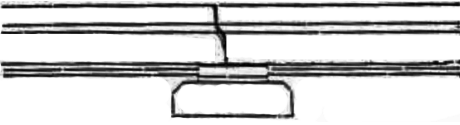




1. Ob ein Schienenbruch befahrbar oder unbefahrbar ist, dürfen entscheiden:
 - a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken der OBI.
 - b) bei allen anderen Gleisen und Weichen alle Eisenbahnbetriebsbeamten im Sinne der EBO.
2. Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn
 - a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit 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 befürchten ist.
 - b) auf Brücken und in Tunneln aufgrund beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruchs während des Befahrens nicht möglich ist.
3. Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.
In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notleiter zu überbrücken.
4. Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt dargestellt.
5. Art – befahrbar oder unbefahrbar – und die Lage des Schienenbruchs sind unverzüglich dem zuständigen Fahrdienstleiter oder Zugleiter zu melden. Dessen Weisungen sind abzuwarten.
6. Die Bruchstelle ist unverzüglich nach beiden Richtungen durch Sh 2 – Scheiben abzuriegeln.
7. Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete so lange an der Bruchstelle, wie es vom zuständigen Fahrdienst- oder Zugleiter angeordnet ist, in der Regel so lange, bis eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet ist.
8. Der Bedienstete an der Bruchstelle muss
 - a) Fahrzeuge stellen und die Fahrzeugführer über die Bruchstelle unterrichten, bis ihm der zuständige Fahrdienst- bzw. Zugleiter meldet, dass alle weiteren Fahrten durch schriftlichen Befehl unterrichtet werden.
 - b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und nötigenfalls Haltsignal geben.
9. Wird ein Schienenbruch gemeldet, veranlasst der zuständige Fahrdienst- oder Zugleiter
 - a) bei einem unbefahrbaren Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrzeuge.
 - b) bei einem befahrbaren, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch, die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil A

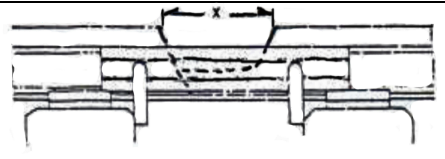
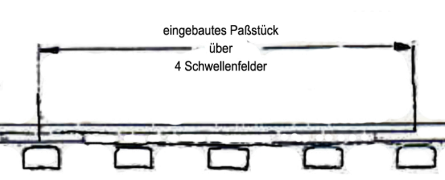
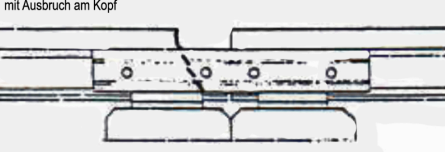
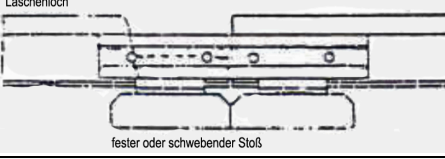
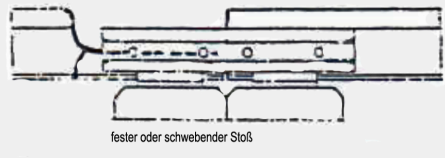


- Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren.
- c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit.
 - d) die Verständigung der Bahnmeisterei, um die Beseitigung des Schienenbruchs zu veranlassen.
10. Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele enthält das nachstehende Merkblatt.
11. Wenn zur Beseitigung des Schienenbruchs ein Passstück eingeschweißt werden muss, so sollen die Passstücke in den Schwellenfeldern liegen. Das Passstück muss mindestens 2 m lang sein.
12. In durchgehend geschweißten Gleisen und Weichen sind bei Schienenbrüchen beiderseits der Bruchstelle in je 5 m Entfernung je 10 Wanderklemmen auf Druck anzubringen. Schweißungen zur Beseitigung von Schienenbrüchen sind als Schlusschweißungen auszuführen.
13. Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Passstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der zuständige Bahnmeister oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruchs und unter Beachtung der Hinweise im nachstehenden Merkblatt.

Rennsteigbahn GmbH & Co KG
SbV Teil A

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---------|---|--|--|
| Lfd Nr. | Darstellung des Schienenbruches | Gleis der freien Strecke und in Bahnhöfen | Gleise auf Brücken und Tunneln |
| 1 |  | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung |
| 1a |  | befahrbar mit höchstens 20 km/h | befahrbar mit höchstens 20 km/h |
| 2 |  | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung |
| 2a |  | befahrbar mit höchstens 20 km/h | mit höchstens 20 km/h |
| 3 |  | unbefahrbar | unbefahrbar |

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil A

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---------|--|--|---|
| Lfd Nr. | Darstellung des Schienenbruches | Gleis der freien Strecke und in Bahnhöfen | Gleise auf Brücken und Tunneln |
| 3a |  | x) Bis 25 cm Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung Über 25 cm Bruchlücke unbefahrbar | unbefahrbar |
| 3b |  | befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit | befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit |
| 4 1) | Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung | unbefahrbar |
| 5 1) | Wie Nr. 4 jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung | unbefahrbar |
| 6 1) | Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß | unbefahrbar | unbefahrbar |
| 7 1) |  Fahrkante Draufsicht auf die Schiene | unbefahrbar | unbefahrbar |
| 8 1) |  Fahrkante Draufsicht auf die Schiene | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung | befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung |

1) Nr.4 bis 8 Paßschiene einbauen oder Schienen auswechseln

IV e) Merkblatt für die Aufnahme des Fahrbetriebes nach Betriebsruhe

1) Betriebsruhe größer als 24 Stunden

Wird der Eisenbahnbetrieb nach einer Betriebsunterbrechung von mehr als 24 Stunden wieder aufgenommen, ist die Befahrbarkeit der Strecke durch eine Sperrfahrt mit dem SKL 25 oder einer Zugfahrt zu überprüfen.

Der Zugleiter beauftragt die Sperrfahrt oder den Zug mit Befehl 9.1.

Dabei ist eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und Fahren auf Sicht vorzuschreiben.

Das Ergebnis der Überprüfung ist auf allen Zuglaufmeldestellen sofort an den Zugleiter zu melden.

Die beteiligten Betriebsbediensteten achten auf Besonderheiten am Gleis und der Strecke, wie z.B. Gefährdung durch Bäume, fehlende Signale, Vandalismusschäden an Einrichtungen der Rennsteigbahn GmbH & Co KG sowie die Beschaffenheit der Bü.

Nach einer Unwetterwarnung ist die Überprüfungsfahrt als Sperrfahrt nur mit dem SKL oder einem Tfz durchzuführen.

2) Betriebsruhe kleiner als 24 Stunden

Nach einer Unwetterwarnung ist eine Überprüfungsfahrt nach Abschnitt 1 durchzuführen.

**Sammlung
betrieblicher Vorschriften
(SbV)**

**für die Strecken der
Rennsteigbahn GmbH & Co KG**

Teil B

Gültig ab 01. Januar 2004

Rennsteigbahn GmbH und Co KG

SbV Teil B

Herausgeber: Rennsteigbahn GmbH & Co KG
Bf Rennsteig
Am Rennsteig 3
98711 Schmiedefeld
Tel.: 036782 70666
Fax: 036782 70660
Rennsteigbahn@t-online.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) Lothar Fröhlich

Die SbV wird eingeführt von der Betriebsleitung der Rennsteigbahn GmbH und ist vom 01.01.2004 an gültig. Sie ist von allen Mitarbeitern der Rennsteigbahn GmbH und von Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Strecken der Rennsteigbahn GmbH befahren, anzuwenden.

Die in dieser Sammlung verwendeten Dienst- und Tätigkeitsbezeichnungen beziehen sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Die Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Sammlung ist ohne Genehmigung der Betriebsleitung der Rennsteigbahn GmbH verboten.

Bf Rennsteig, 01. Dezember 2003

gez. Dipl.-Ing. (FH) Hans Christian Hagans
Eisenbahnbetriebsleiter

Verteilungsplan

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften ist

(1) je einmal zuzuteilen:

- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht
- Betriebsleiter infrastrukturnutzender EVU und Vereinigungen
- Zugleiter der Rennsteigbahn GmbH & Co KG •
- Beteiligte Fahrdienstleiter der DB AG
- Sonstige beteiligte Fachdienste der Rennsteigbahn GmbH & Co KG •
- Für die Rennsteigbahn GmbH & Co KG tätige Dritte, soweit erforderlich •
- zuständige BGS-Dienststellen

(2) persönlich zuzuteilen:

- Mitarbeiter mit Leitungs- und Überwachungsfunktionen
- Mitarbeitern, die Fahrpläne und Bauanordnungen erstellen

(3) zugänglich zu machen:

- allen übrigen im Betriebsdienst tätigen Beschäftigten
- Lehrkräfte im Bahnbetrieb

Es obliegt der Betriebsleitung der infrastrukturnutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), ihren im Fahrdienst tätigen Mitarbeitern, diese SbV zuzuteilen bzw. zugänglich zu machen.

Berichtigungen

| Lfd. Nr. der Berichtigung | Bekannt gegeben durch | Gültig voman | Berichtigt am | durch |
|---------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|---------------|
| 1 | | 01.08.2004 | | eingearbeitet |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Inhalt

| | Seite | |
|------|---|----|
| I. | Örtliche Bestimmungen zur FV-NE und zur SbV Teil A | 6 |
| | Strecke Ilmenau – Themar | |
| | 1. Bahnhof Ilmenau | 7 |
| | 2. Haltepunkt Ilmenau Bad | 12 |
| | 3. Haltepunkt Manebach | 15 |
| | 4. Bahnhof Stützerbach | 17 |
| | 5. Bahnhof Rennsteig | 23 |
| | 6. Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig | 30 |
| | 7. Haltepunkt Thomasmühle | 37 |
| | 8. Bahnhof Schleusinger Neundorf | 39 |
| | 9. Bahnhof Hinternah | 44 |
| | 10. Haltepunkt Schleusingen Ost | 50 |
| | 11. Bahnhof Schleusingen | 51 |
| | 12. Haltepunkt Rappelsdorf | 58 |
| | 13. Haltepunkt Veßra | 61 |
| | 14. Bahnhof Themar | 62 |
| II. | Örtliche Richtlinien zur DV 408 | |
| | Bahnhof Ilmenau | 65 |
| | Bahnhof Themar | 67 |
| III. | Verzeichnis der Bahnübergänge der Strecke Ilmenau – Themar | 69 |
| IV. | Verzeichnis der zulässigen Streckengeschwindigkeiten und dauernden Langsamfahrstellen (VzG) | 71 |
| V. | Verzeichnis der zulässigen Zuglängen und Zuglasten | 77 |
| VI. | Verzeichnis der Einschränkungen der Radsatz- und Meterlasten | 77 |
| VII. | Verzeichnis der Gleisneigungen | 78 |

Anhang I Merkblatt der RBG zum Verschieben von Fahrzeugen

Anlage 1 Lageplanskizzen der Betriebsstellen

I. Örtliche Bestimmungen zur FV-NE, zum Signalbuch
• DV 301 und zur SbV Teil A

Strecke (Ilmenau) – Schleusingen – (Themar)

Die Strecke ist eine eingleisige Nebenbahn.

Die Infrastrukturgrenzen sind km 19,400 (Bf Ilmenau) und km 61,545 (Bf Themar Grenzzeichen der Weiche 24).

Die Strecke ist Geltungsbereich der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) und des Signalbuch DV 301.

Für das Befahren der Steilstrecken zwischen Stützerbach und Schleusingen gilt die „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen“ der Rennsteigbahn GmbH & Co KG.

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben.

- Der Zugleiter leitet den Zugbetrieb vom Bahnhof Rennsteig aus.
- Im Bahnhof Rennsteig befindet sich der Sitz des örtlichen Betriebsleiters.
- Alle Züge und Sperrfahrten, die den Bereich des Zugleitbetriebes befahren, müssen ein Mobiltelefon mitführen. Die Streckentriebfahrzeuge müssen zusätzlich mit Zugbahnfunk ausgerüstet sein.

Für die Bahnsteige der Bahnhöfe zwischen Ilmenau Bad und Themar werden

- **Züge, die Reisende befördern, mit einer maximalen Zuglänge von 90 m zugelassen.**
- Ausnahmen davon werden im Bedarfsfall mit einer betrieblichen Anweisung geregelt.
- Der Bremsweg beträgt auf der gesamten Strecke 400 m.
- Ausnahmen:
In der Fahrtrichtung Ilmenau Bad nach Ilmenau beträgt der Vorsignalabstand zum Einfahrsignal F des Bf Ilmenau 700 m.
- Der Bremswegabstand zwischen Kreuztafel und Einfahrsignal K des Bahnhof Themar beträgt ebenfalls 700 m.

Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Ilmenau

a) Beschreibung, Lage

- Der Bf Ilmenau ist Zuglaufmeldestelle **außerhalb** der Zugleitstrecke. ●
- Die örtlichen Besonderheiten zur Konzernrichtlinie 408 sind im Abschnitt ●
- Örtliche Richtlinien zur Konzernrichtlinie 408 zu dieser SbV beschrieben. ●

- Am Grenzzeichen der Weiche 3 (W 3) in Richtung GS I beginnt der ●
- Werkzaun des Betriebswerkes Ilmenau (Bw) der RBG. ●
- Ab hier gelten die Bestimmungen der FV-NE für das Rangieren. ●
- Durch die Gleissperre GS I (hinter Weiche 3) wird der Bereich des Bw ●
- betriebl. von den Gleisen 1 -5 abgegrenzt. ●
- Im Bw werden nur Rangierfahrten durchgeführt. ●
- Der Schlüssel für die Weiche 3 befindet sich beim Fdl „In“. ●
- Alle Weichen werden ortsgestellt. ●

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

- In Richtung Themar: Zlmst Hp Ilmenau Bad ●

c) Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

- Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich ●
- in Stützerbach sowie Elgersburg (Bf der DB Netz AG). ●

d) Fernmeldeeinrichtungen

- Der Zugleiter Rennsteig ist nur über Festnetzrufnummer erreichbar. ●
- Zur Verbindung mit dem Fdl Ilmenau steht auf dem Bahnsteig 2 eine ●
- Bahnhofringleitung zur Verfügung. ●

e) Gleise und Nutzlängen ●

| Hauptgleis Nr. | Nebengleis Nr. | Verfügbare Gleislänge (m) | Nutzbare Gleislänge (m) | Zweckbestimmung | Betriebsführer |
|----------------|----------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------|
| 1 | | 1100 | 700 (230) | Ein- und Ausfahrgleis | DB Netz AG |
| 2 | | 973 | 700 (300) | Ein- und Ausfahrgleis | DB Netz AG |
| | 5 | 200 | | Abstellgleis | DB Netz AG |
| | 13 | 260 | | Abstellgleis | RBG |
| | 14 | 180 | | Ladegleis | RBG |
| | 15 | 110 | | Ladegleis | RBG |
| | 16 | 100 | | Abstellgleis | RBG |
| | 17 | 30 | | Lokschuppengleis | RBG |
| | 17a | 30 | | Lokschuppengleis | RBG |
| | 18 | 120 | | Abstellgleis | RBG |

Der Klammerwert gibt die Bahnsteiglänge an.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

f) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

- Die wirtschaftliche Grenze zum Bereich der DB Netz AG befindet sich in km 19,400 des Bahnhof Ilmenau.
- Die betriebliche Grenze mit Wechsel der Gültigkeitsbereiche der Vorschriften befindet sich am Standort des Einfahrsignal F in km 19,520.
- Ab Standort Einfahrsignal F in Richtung Themar gilt das Regelwerk der RBG.

g) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 9 (1)

- Schriftliche Weisungen für Züge, die ab Ilmenau auf die Strecke der RBG übergehen und deren Gültigkeit ab dem km 19,520 in Richtung Themar liegt, werden dem Zugführer durch den Zugleiter Rennsteig im Bahnhof Ilmenau fernmündlich übermittelt. Der Fdl Ilmenau erstellt keine Befehle für den Geltungsbereich der FV-NE.

Zu FV-NE § 10 (4)

- Der Zugführer führt auf dem Bf Ilmenau die Fahranfrage an den Zugleiter Rennsteig durch. Er darf den Zug in Richtung Ilmenau Bad erst dann das Abfahrtsignal geben, wenn er die Fahrerlaubnis des Zugleiters erhalten und der Fahrdienstleiter Ilmenau die Zustimmung zur Abfahrt erteilt hat. Bei Zügen ohne Zugführer ist analog zu verfahren.

Zu FV-NE § 15 (10)

- Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form „b“ wird in den Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter Verschluss.
- Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden.
- Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben.
- Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus weiterfahren, das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine Kreuzung mit anderen Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug auf dem laut Fahrplan zu befahrenden Streckenabschnitt befindet.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: Zlmst Hp Ilmenau Bad. ●

Es darf ein Zug bis zum Hp Ilmenau Bad folgen, wenn der vorausgefahrere Zug für die Zlmst Bf Stützerbach eine Ankunftsmeldung abgegeben hat. ●

Es darf ein Zug auch dann bis zum Haltepunkt Ilmenau Bad folgen, wenn der vorausgefahrere Zug für die Zuglaufstelle Manebach eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter Rennsteig abgegeben hat. Dafür ist für den vorausfahrenden Zug im Fahrplan oder durch Befehl im Haltepunkt Manebach eine Zuglaufmeldung anzuweisen. ●

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig zwischen Ilmenau und Stützerbach nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln. ●

h) Rangieren im Bw Ilmenau

Zu FV-NE § 51 (12)

Als Rangierseite wird die dem Empfangsgebäude zugewandte Seite festgelegt. ●

Zu FV-NE § 51 (13)

Beim Rangieren sind alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung anzuschließen und die Bremsen sind, soweit technisch möglich, einzuschalten. ●
Handbremsen dürfen erst nach dem Kuppeln mit dem Triebfahrzeug gelöst werden. ●

Zu FV-NE § 52 (1)

Der Triebfahrzeugführer, in seinem Auftrag der Rangierbegleiter, unterrichtet den Fahrdienstleiter Ilmenau über die beabsichtigten Rangierfahrten vom Bw in den Bf Ilmenau und umgekehrt. ●
Wenn die Rangierfahrten vom Fdl Ilmenau zugelassen werden, bringt er den Schlüssel der Weiche 3 mit, stellt W 3 um und anschließend die GS I. ●
Nach Abschluss des Rangierens sind die Gleissperre sowie die Weiche in Grundstellung zu legen und der Schlüssel W 3 beim Fdl abzugeben. ●

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

•

Zu FV-NE § 53 (5)

| 1 | 2 | | 3 | |
|---------------------------------------|---|-----------------------|--|--|
| Bereich: | Maßgebende Neigung: | | Höchste zulässige Geschwindigkeit | |
| Gesamter Gleisbereich der RBG | 5,5 ‰ | | 10 km/h | |
| 4 | 5 | | 6 | |
| Wenn rangiert wird mit der Baureihe : | Achsenzahl, die ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden darf: | | Stärkere Wagengruppen als in Spalte 5 genannt: | |
| | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t |
| 310 | 0 | 0 | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse |
| 323 (15 t BrG) | 2 | 2 | | |
| 323 (17 t BrG) | 4 | 2 | | |
| 311, 323 (21 t BrG) | 4 | 4 | | |
| 312.0, 332 | 4 | 4 | | |
| 312.1-2, 333/335 | 6 | 4 | | |
| andere Baureihen | 6 | 4 | | |

Zu FV-NE § 53 (11 bis 13)

- In den Gleisen 13,14,15,16 und 18 dürfen bis zu zwei gekuppelte
- Wagen verschoben werden. Der Anhang I enthält das Merkblatt der RBG.

Zu FV-NE § 56 (1)

- Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist auf allen Gleisen verboten.

Zu FV-NE § 58 (3)

- Für je angefangene 200 t oder 8 Achsen ist eine Hand- oder
- Feststellbremse zu bedienen.

Zu FV-NE § 59 (3)

bleibt offen

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

i) Bestimmungen zum Signalbuch

Zu DV 301 § 42 (2)

Die Weichensignale sind nicht beleuchtet und nicht rückstrahlend. •

j) Weitere zusätzliche Bestimmungen

bleibt offen

Örtliche Bestimmungen für den Hp Ilmenau Bad

a) Beschreibung und Lage

Ilmenau Bad ist ein Haltepunkt und unbesetzte Zuglaufmeldestelle.
Der Haltepunkt liegt in km 20,485. Die gewöhnlichen Halteplätze sind in beiden Fahrtrichtungen durch Signale So 8 bestimmt.

- Die Bahnsteiglänge beträgt 115 m.

Anlage1: Lageplanskizze

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

- In Richtung Themar: Zlmst Bf Stützerbach
- In Richtung Ilmenau: Zmst Bf Ilmenau

c) Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich in Stützerbach und Ilmenau (Bf der DB Netz AG)

d) Fernmeldeeinrichtungen

Am Bahnsteigende Richtung Ilmenau befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Der Fahrdienstleiter Ilmenau kann mithören.

Neben dem Fernsprechkasten befindet sich der Schlüsselschalter zur Handeinschaltung des Bü km 20,400 Richtung Ilmenau.

e) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

- Die wirtschaftliche Grenze zum Bereich der DB Netz AG befindet sich in km 19,400 des Bahnhof Ilmenau.
- Die betriebliche Grenze mit Wechsel der Gültigkeitsbereiche der Vorschriften befindet sich am Standort des Einfahrsignal F in km 19,520.
- Ab Einfahrsignal F in Richtung Ilmenau gilt das Regelwerk der DB AG.

f) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Haltepunkt Ilmenau Bad ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig. Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 10 (8)

Rückmelden nach Ilmenau: Das Rückmelden an den Fdl Ilmenau durch den Zugleiter für Züge in der Fahrtrichtung nach Stützerbach darf erst erfolgen, wenn für Ilmenau Bad eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter Rennsteig abgegeben wurde. •

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: Zlmst Bf Stützerbach.

Es darf ein Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bf Stützerbach folgen, wenn der vorausgefahrte Zug in den Bf Stützerbach eingefahren ist und der Zugleiter eine Ankunftsmeldung erhalten hat. •

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Stützerbach **ohne Halt an der Trapeztafel** folgen, wenn der vorausgefahrte Zug vollständig in den Bf Rennsteig eingefahren ist. •

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Stützerbach erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine Ankunftsmeldung für den Bf Stützerbach abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet. •

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet: •
„Bahnhof Stützerbach: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“. •

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

- Es darf ein Zug auch dann bis zum Haltepunkt Manebach folgen, wenn
 - der vorausgefahrene Zug für die Zlmst Stützerbach eine Ankunftsmeldung
 - an den Zugleiter Rennsteig abgegeben hat und für den folgenden Zug im
 - Fahrplan oder durch Befehl im Haltepunkt Manebach eine Zuglaufmeldung
 - angewiesen wird.
-
- In Richtung Ilmenau: Zmst Bf Ilmenau.
 - Es darf ein Zug bis zum Einfahrtsignal F in km 19,520 des
 - Bf Ilmenau folgen, wenn der vorausgefahrene Zug in Ilmenau
 - eingefahren ist und die Rückmeldung durch Fdl Ilmenau an den
 - Zugleiter Bf Rennsteig erfolgte

**Zu FV-NE § 27
(14)**

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Örtliche Bestimmungen für den Hp Manebach

a) Beschreibung, Lage

Manebach ist ein Haltepunkt und unbesetzte Zuglaufstelle.
Der Haltepunkt liegt in km 23,550. Die gewöhnlichen Halteplätze sind in beiden Fahrrichtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Die Bahnsteiglänge beträgt 95 m. •

Anlage 1: Lageplanskizze

b) Fernmeldeeinrichtungen

Am Empfangsgebäude (Gleisseite) befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.
Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.
Der Fahrdienstleiter Ilmenau kann mithören.

c) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Haltepunkt Manebach ist unbesetzte Zuglaufstelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig.
Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: Zlmst Bf Stützerbach.

Es darf ein Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bf Stützerbach folgen, wenn der vorausgefahrne Zug in den Bf Stützerbach eingefahren ist und der Zugleiter eine Ankunfts meldung erhalten hat. •

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Stützerbach **ohne Halt an der Trapeztafel** folgen, wenn der vorausgefahrne Zug vollständig in •

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

den Bf Rennsteig eingefahren ist. ●

- Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs
- Stützerbach erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine
- Ankunftsmeldung für den Bf Stützerbach abgegeben hat und die
- Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug
- meldet.

- Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug
- lautet:
- „Bahnhof Stützerbach: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ...
- (Gleis.- Nr.) gesichert“.

- In Richtung Ilmenau: Zlmst Hp Ilmenau Bad.
- Es darf ein Zug bis zum Haltepunkt Ilmenau Bad
- folgen, wenn der vorausgefahrte Zug vollständig in Ilmenau
- eingefahren ist und die Rückmeldung durch Fdl Ilmenau an den
- Zugleiter Bf Rennsteig erfolgte

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Örtliche Bestimmungen für den Bf Stützerbach

a) Beschreibung, Lage

Stützerbach ist ein Bahnhof und unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

Der Bahnhof ist durch Trapeztafeln So 5 jeweils in km 28,704 aus Richtung Ilmenau sowie in km 29,262 von Rennsteig gegen die freie Strecke abgesichert.

Der Bahnhof ist mit Handweichen ausgerüstet.

Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis.

Die gewöhnlichen Halteplätze der Züge sind in beiden Richtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Zwischen den Gleisen 2 und 3 befinden sich zwei Wasserkräne.

Anlage 1: Lageplanskizze

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

In Richtung Themar: ZImst Bf Rennsteig. ●

In Richtung Ilmenau: ZImst Hp Ilmenau Bad. ●

c) Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich in Rennsteig sowie in Ilmenau (Bf der DB Netz AG).

d) Fernmeldeeinrichtungen

Am Empfangsgebäude (Gleisseite) befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Der Fahrdienstleiter Ilmenau kann mithören. ●

e) Gleise und Nutzlängen

| Gleis | Kategorie | von | bis | Nutzlänge |
|-------|--------------------------|----------|----------------|---------------|
| 1 | Nebengleis | Weiche 5 | Weiche 6 | 90 m |
| 1a | Kopframpe | Weiche 5 | Gleisabschluss | 50 m |
| 1b | Nebengleis | Weiche 6 | Gleisabschluss | 130 m |
| 2 | Durchgehendes Hauptgleis | Weiche 4 | Weiche 7 | 200 m (105 m) |
| 3 | Hauptgleis | Weiche 2 | Weiche 9 | 235 m (105 m) |

Der Klammerwert gibt die Bahnsteiglänge an.

f) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

bleibt offen

g) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Bahnhof Stützerbach ist Zugaufmeldestelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig. Zugaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Der Bahnhof Stützerbach ist unbesetzt. Zugaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer an den Zugleiter durchgeführt.

Zu FV-NE § 7 (5)

Muss der Reisendenüberweg durch einen einfahrenden Zug befahren werden, ist durch das Zugpersonal des ersteingefahrenen Zuges die Sicherung durchzuführen.

- Im Fahrplan oder durch Befehl wird vorsichtige Einfahrt vorgeschrieben (vE). Vor dem Befahren ist durch das führende Triebfahrzeug Achtungssignal zu geben.

Zu FV-NE § 10 (8)

- Bevor der Zugleiter Rennsteig einem Zug in Fahrtrichtung Ilmenau die Erlaubnis zur Fahrt geben darf, muss der Zugleiter den Zug beim Fahrdienstleiter Ilmenau anbieten und dieser muss den Zug annehmen.

Zu FV-NE § 14 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (5)

Besetzte Einfahrgleise sind durch Eintrag „ Gleis ... (Nr.) besetzt. (Uhrzeit)“ •
im „Meldebuch für den Zugleiter“ zu kennzeichnen, wenn die Belegung •
voraussichtlich mehr als 20 Minuten beträgt. •

Zu FV-NE § 15 (1)

Die Weichen werden vom Zugführer bedient. Bei Zügen ohne Zugführer •
stellt der Tfz-Begleiter bzw. Rangierbegleiter im Auftrag des •
Triebfahrzeugführers die Weichen. •

Zu FV-NE § 15 (3) und (10)

Während der Zugfahrten müssen alle Weichen (auch die Schutzweichen)
in der Stellung für den entsprechenden Fahrweges verschlossen sein.

Zu FV-NE § 15 (10)

Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form b wird in den •
Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres •
Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter •
Verschluss. •
Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt •
Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden. •

Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten •
Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein •
Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von •
Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben. •

Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus •
weiterfahren, das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine •
Kreuzung mit anderen Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug •
auf dem laut Fahrplan zu befahrenden Streckenabschnitt befindet. •

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

- In Richtung Themar: Zlmst Bf Rennsteig.
Ein Zug darf bis zum Einfahrsignal A des Bf Rennsteig folgen, wenn der vorausgefahrne Zug im Bf Rennsteig vollständig eingefahren ist.
- In Richtung Ilmenau: Zlmst Hp Ilmenau Bad.
Es darf ein Zug bis zum Haltepunkt Ilmenau Bad folgen, wenn der Zugleiter Rennsteig für den vorausgefahrenen Zug eine Rückmeldung vom Fahrdienstleiter Ilmenau über die Ankunft in Ilmenau erhält.
- Es darf ein Zug bis zum Haltepunkt Manebach nur dann folgen, wenn der vorausgefahrne Zug für die Zlmst Ilmenau Bad eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter Rennsteig abgegeben hat und für den folgenden Zug im Fahrplan oder durch Befehl im Haltepunkt Manebach eine Zuglaufmeldung angewiesen wird.

Zu FV-NE § 20 (2)

Das Kreuzen von Zügen ist zulässig. Der zuerst einfahrende Zug fährt nach Gleis 2. Der als zweiter einfahrende Zug hält vor der Trapeztafel so lange, bis er mit Zp 6 oder mündlich zur Einfahrt nach Gleis 3 beauftragt wird bzw. er wurde durch Fahrplan bzw. Befehl zur Einfahrt ohne Halt vor So 5 beauftragt.

Zu FV-NE § 21 (2)

Das Überholen von Zügen ist zulässig. Dabei benutzen die zu überholenden Züge Gleis 2, die überholenden Züge Gleis 3.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Zu FV-NE § 32 (1)

Siehe Verzeichnis der zulässigen Zuglängen und Höchstlasten, Abschnitt V.

Zu FV-NE § 32 (7) und (8)

Einschränkungen von Radsatz- und Meterlasten sind im Abschnitt VI zusammengestellt.

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig zwischen Stützerbach und Rennsteig nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Zu FV-NE § 51 (12)

Als Rangierseite wird die vom Empfangsgebäude abgewandte Seite festgelegt. ●

Zu FV-NE § 51 (13)

Beim Rangieren sind alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung anzuschließen und die Bremsen sind, soweit technisch möglich, einzuschalten. ●
Handbremsen dürfen erst nach dem Kuppeln mit dem Triebfahrzeug gelöst werden. ●

Zu FV-NE § 53 (5)

| 1 | 2 | | 3 | |
|---|--|------------------------------|--|--|
| Bereich: | Maßgebende Neigung: | | Höchste zulässige Geschwindigkeit | |
| Gesamter Bahnhof | 24,94 ‰ | | 25 km/h | |
| 4 | 5 | | 6 | |
| Wenn rangiert wird mit der Baureihe: | Achsenzahl, die ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden darf: | | Stärkere Wagengruppen als in Spalte 5 genannt: | |
| | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t |
| 310 | 0 | 0 | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse |
| 323 (15 t BrG) | 2 | 2 | | |
| 323 (17 t BrG) | 4 | 2 | | |
| 311, 323 (21 t BrG) | 4 | 4 | | |
| 312.0, 332 | 4 | 4 | | |
| 312.1-2, 333/335 | 6 | 4 | | |
| andere Baureihen | 6 | 4 | | |

Das Triebfahrzeug muss sich dabei stets auf der Talseite (Richtung Ilmenau) befinden, wenn sich Wagen ohne wirksame Bremse in der Rangierabteilung befinden und in den Hauptgleisen rangiert werden sollen. ●
Ausnahme: Rangieren von Wagen nach Gleis 1a aus Richtung der Einfahrweiche 9 über die Weichen 7 und 6 und Gleis 1. ●
Die Weiche 5 muss dabei in Grundstellung liegen. ●

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Zu FV-NE § 53 (11 bis 13)

- In Gleis 1a und Gleis 1 b dürfen bis zu zwei gekuppelte Wagen verschoben
- werden. Der Anhang I enthält das Merkblatt der RBG.

Zu FV-NE § 55 (2)

Beim Befahren des höhengleichen Bahnsteigzugangs durch Rangierabteilungen ist dieser durch den Rangierbegleiter vor dem Befahren zu sichern.

Zu FV-NE § 56 (1)

- Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist auf allen Gleisen verboten.

Zu FV-NE § 58 (2)

- An beiden Wasserkränen sind jeweils 2 Hemmschuhe verschlossen
- gelagert. Die Schlüssel befinden sich am Zugführerbrett.

Zu FV-NE § 58 (3)

- Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.
- In den Hauptgleisen ist das Abstellen von Fahrzeugen bis zu 2 Stunden
- zulässig.

Zu FV-NE § 59 (3)

Gleichzeitige Zug- und Rangierfahrten sind im gesamten Bahnhofsbereich nicht zulässig.

h) Bestimmungen zum Signalbuch

Zu DV 301 § 42 (2)

- Die Weichensignale sind nicht beleuchtet und nicht rückstrahlend.

i) Weitere zusätzliche Bestimmungen

bleibt offen

Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Rennsteig

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Rennsteig ist Kopfbahnhof und Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Ilmenau – Themar.

Der Bahnhof Rennsteig ist Zugleitstelle für die Strecke (Ilmenau – Themar). Die Zugleitstelle ist nach dem jeweils gültigem Dienstplan besetzt. Es erfolgt unterbrochener Dienst.

Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal A in km 33,142 aus Richtung Stützerbach sowie das Einfahrsignal B in km 33,755 aus Richtung Schmiedefeld gegen die freie Strecke abgesichert.

Der Bahnhof ist mit Handweichen ausgerüstet.

Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis.

Der Stellwerksraum befindet sich im Empfangsgebäude. Er ist ausgerüstet mit einem Kurbelwerk mit zwei Riegelkurbeln und zwei Fahrstraßenhebeln sowie einem Stellpult für Lichtsignale.

Weiterhin befindet sich die Überwachung und Handeinschaltung für den Bü in km 33,095 aus Richtung Stützerbach im Stellwerksraum.

Bahnofs- und Streckenblock sind nicht vorhanden.

Die gewöhnlichen Halteplätze der Züge sind durch Signale So 8 bestimmt.

Anlage 1: Lageplanskizze

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

In Richtung Themar: Zlmst Bf Schmiedefeld am Rennsteig.

In Richtung Ilmenau: Zlmst Bf Stützerbach

c) Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich in Stützerbach sowie in Schmiedefeld am Rennsteig.

d) Fernmeldeeinrichtungen

Als Fernsprechmittel stehen dem Zugleiter im Dienstraum zur Verfügung:

- a. Telekomtelefon Festnetz
- b. Zuglauffernsprecher

e) Gleise und Nutzlängen

| Gl | Kategorie | von | bis | Nutzlänge (m) |
|----|------------|----------|----------------|------------------|
| 1 | Nebengleis | Weiche 5 | Gleisabschluss | 105 |
| 2 | Hauptgleis | Weiche 5 | Weiche 9 | 135 (120) |
| 3 | Hauptgleis | Weiche 4 | Weiche 9 | 135 (120) |
| 4 | Nebengleis | Weiche 2 | Weiche 9 | 150 |

Der Klammerwert gibt die Bahnsteiglängen an.

f) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

bleibt offen

g) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Bahnhof Rennsteig ist Zugleitstelle.

Zu FV-NE § 7 (2)

Der Bahnhof Rennsteig ist mit einem Zugleiter besetzt.

Zu FV-NE § 7 (5)

Muss der Reisendenüberweg durch einen einfahrenden Zug befahren werden, ist durch das Zugpersonal des ersteingefahrenen Zuges die Sicherung durchzuführen.

Im Fahrplan wird vorsichtige Einfahrt vorgeschrieben (vE). Vor dem Befahren ist durch das führende Triebfahrzeug Achtungssignal zu geben.

Zu FV-NE § 14 (1)

- Der Bahnhof Rennsteig umfasst einen Fahrwegprüfbezirk. Die Prüfung
- obliegt dem Zugleiter. Bei der Prüfung ist vor jeder Zugfahrt die Stellung
- des Kurbelwerkes, die Stellung und Verriegelung (Verschluss) der Weichen
- und Gleissperren sowie die Grenzzeichenfreiheit durch Besichtigung
- zu prüfen. Das Festlegen abgestellter Fahrzeuge ist an den Fahrzeugen
- direkt zu prüfen.

Zu FV-NE § 14 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (5)

Besetzte Einfahrgleise sind durch Eintrag „ Gleis ... (Nr.) besetzt. (Uhrzeit)“ im „Zugmeldebuch für den Zugleiter“ zu kennzeichnen, wenn die Belegung voraussichtlich mehr als 20 Minuten beträgt. ●

Zu FV-NE § 15 (1)

Die Weichen 9 und 10 werden grundsätzlich vom Tfz-Begleiter (Heizer) ●
umgestellt. ●
Die anderen Weichen und Gleissperren werden vom Zugführer oder ●
Rangierbegleiter bedient. ●

Zu FV-NE § 15 (3) und (10)

Während der Zugfahrten müssen alle Weichen (auch die Schutzweichen) ●
und Gleissperren in der Stellung für den entsprechenden Fahrweges ●
verschlossen bzw. verriegelt sein. ●

Zu FV-NE § 15 (10)

Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form b wird in den ●
Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres ●
Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter ●
Verschluss. ●
Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt ●
Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden. ●

Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten ●
Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein ●
Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von ●
Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben. ●

Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus ●
weiterfahren, das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine ●
Kreuzung mit anderen Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug ●
auf dem laut Fahrplan zu befahrenden Streckenabschnitt befindet. ●

• **Zu FV-NE § 16 (6) Verzeichnis der Zugschlussstellen Bf Rennsteig**

./. bedeutet, dass die Einrichtung nur bedient werden darf, wenn der Zug zum Halten gekommen ist

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---------------------------|--------------|--|--|--|
| Bei der Fahrt eines Zuges | | Signal- Zugschlussstelle | Fahrstraßen-Zugschlussstelle | |
| auf Signal | nach | Signal auf Halt stellen oder Signalhebel zurücklegen, wenn der Zug mit Schlussignal vorbeigefahren ist | Fahrstraße auflösen wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist | Fahrstraßenhebel zurücklegen wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist |
| | | an | an | an |
| A | Gleis 2 | So 12 W 2 c/d | <i>./.</i> | <i>./.</i> |
| A | Gleis 3 | So 12 W 2 c/d | <i>./.</i> | <i>./.</i> |
| | | | | |
| B | Gleis 2 | So 12 W 2 c/d | <i>./.</i> | <i>./.</i> |
| B | Gleis 3 | So 12 W 2 c/d | <i>./.</i> | <i>./.</i> |
| | | | | |
| Aus Gleis 2 | Stützerbach | | Ra 10 Km 33,240 | Ra 10 Km 33,240 |
| Aus Gleis 3 | Stützerbach | | Ra 10 Km 33,240 | Ra 10 Km 33,240 |
| | | | | |
| Aus Gleis 2 | Schmiedefeld | | Ra 10 Km 33,645 | Ra 10 Km 33,645 |
| Aus Gleis 3 | Schmiedefeld | | Ra 10 Km 33,645 | Ra 10 Km 33,645 |

Zu FV-NE § 17 (5)

- Der Zug darf im Bahnhof Rennsteig erst abfahren, nachdem der Zugleiter
- dem Zugführer die Fahrerlaubnis mündlich erteilt und den Abfahrauftrag
- mit Signal Zp 9 gegeben hat.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: Zlmst Bf Schmiedefeld am Rennsteig.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig **ohne Halt**

- **an der Trapeztafel** folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine Ankunfts meldung für den Bf Schleusinger Neundorf abgegeben hat.
- Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs
- Schmiedefeld am Rennsteig erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug
- eine Ankunfts meldung für den Bf Schmiedefeld am Rennsteig abgegeben
- hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den
- folgenden Zug bestätigt.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet: •
•
„Bahnhof Schmiedefeld: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ... •
(Gleis.- Nr.) gesichert“ •

In Richtung Ilmenau: Zlmst Bf Stützerbach. •
Es darf ein weiterer Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Stützerbach folgen, nachdem der vorausgefahrte Zug in Stützerbach eine Ankunfts meldung abgegeben hat.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Stützerbach **ohne Halt an der Trapeztafel** erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine •
Ankunfts meldung für die Zuglaufmeldestelle Ilmenau Bad abgegeben hat.

Es darf auch dann ein Zug bis in den Bahnhof Stützerbach **ohne Halt an der Trapeztafel** folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine •
Ankunfts meldung für die Zuglaufstelle Manebach abgegeben hat. Er ist zur •
Abgabe der Zuglaufmeldung in Manebach durch Fahrplan oder Befehl zu •
beauftragen. •

Es darf ein Zug in den Bahnhof Stützerbach **ohne Halt an der Trapeztafel** erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine •
Ankunfts meldung für Stützerbach abgegeben hat und die Räumung •
sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet. •

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet: •
„Bahnhof Stützerbach: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ... •
(Gleis.- Nr.) gesichert“.

Zu FV-NE § 20 (2)

Das Kreuzen von Zügen ist zulässig. Der zuerst einfahrende Zug fährt nach Gleis 2.

Zu FV-NE § 21 (2)

bleibt offen

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Zu FV-NE § 32 (1)

Siehe Verzeichnis der zulässigen Zuglängen und Höchstlasten, Abschnitt V.

Zu FV-NE § 32 (7) und (8)

Einschränkungen von Radsatz- und Meterlasten sind im

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Abschnitt VI zusammengestellt.

Zu FV-NE § 35 (2)

Siehe Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Rennsteig der Rennsteigbahn.

Zu FV-NE § 51 (11)

- Als Rangierseite wird die vom Empfangsgebäude abgewandte Seite
- festgelegt.

Zu FV-NE § 51 (3)

Beim Rangieren sind alle brauchbaren Druckluftbremsen an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Handbremsen dürfen erst nach dem Kuppeln mit dem Triebfahrzeug gelöst werden.

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 15 km/h.

Zu FV-NE § 53 (5)

• Bremsen bei Rangierfahrten

| 1 | 2 | | 3 | |
|--------------------------------------|---|-----------------------|--|--|
| Bereich: | Maßgebende Neigung: | | Höchste zulässige Geschwindigkeit | |
| Gesamter Bahnhof | 18,52 ‰ | | 15 km/h | |
| 4 | 5 | | 6 | |
| Wenn rangiert wird mit der Baureihe: | Achsenzahl, die ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden darf: | | Stärkere Wagengruppen als in Spalte 5 genannt: | |
| | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t |
| 310 | 0 | 0 | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse |
| 323 (15 t BrG) | 2 | 2 | | |
| 323 (17 t BrG) | 4 | 2 | | |
| 311, 323 (21 t BrG) | 4 | 4 | | |
| 312.0, 332 | 4 | 4 | | |
| 312.1-2, 333/335 | 6 | 4 | | |
| andere Baureihen | 6 | 4 | | |

- Das Triebfahrzeug muss sich dabei stets auf der Talseite befinden, wenn
- sich Wagen ohne wirksame Bremse in der Rangierabteilung befinden.

Zu FV-NE § 55 (2)

Beim Befahren des höhengleichen Bahnsteigzugangs durch Rangierabteilungen ist dieser durch den Rangierbegleiter vor dem Befahren zu sichern.

Zu FV-NE § 56 (1d)

Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist verboten.

Zu FV-NE § 58 (2)

Im Fahrdienstleiterraum (unter dem Kurbelwerk) werden 4 Hemmschuhe zum Sichern abgestellter Fahrzeuge aufbewahrt. ●

Zu FV-NE § 58 (3)

Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen. ●
In den Hauptgleisen ist das Abstellen von Fahrzeugen bis zu 2 Stunden zulässig. ●
Das Abstellen von Wagen in Gleis 4 ist verboten. ●

Zu FV-NE § 59 (3)

Gleichzeitige Zug- und Rangierfahrten sind im gesamten Bahnhofsbereich nicht zulässig.

h) Bestimmungen zum Signalbuch

Zu DV 301 § 42 (2)

Die Weichensignale sind nicht beleuchtet und nicht rückstrahlend. ●

i) Weitere zusätzliche Bestimmungen

bleibt offen

Örtliche Bestimmungen für den Bf Schmiedefeld am Rennsteig

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig ist Bahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Ilmenau – Themar. Der Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig ist Zuglaufmeldestelle.

Der Bahnhof ist durch Trapeztafel in km 35,100 aus Richtung Rennsteig und Trapeztafel in km 35,550 aus Richtung Schleusinger Neundorf gegen die freie Strecke abgesichert.

Der Bahnhof ist mit Handweichen ausgerüstet.

- Der Stellwerksraum befindet sich im Empfangsgebäude. Er ist
- ausgerüstet mit einem Kurbelwerk mit zwei Riegelkurbeln und zwei
- Fahrstraßenhebeln.

Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Die gewöhnlichen Halteplätze der Züge sind in beiden Richtungen durch Signale So 8 bestimmt.

- Weiterhin ist der Bf Schmiedefeld am Rennsteig mit einer mechanischen
- Vollschanke ausgerüstet, die durch einen Schrankenwärter bedient wird.

Anlage 1: Lageplanskizze

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

- In Richtung Themar: Zlmst Schleusinger Neundorf
- In Richtung Ilmenau: Zlmst Rennsteig

c) Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich in Schleusinger Neundorf sowie in Rennsteig.

d) Fernmeldeeinrichtungen

Am Empfangsgebäude (Gleisseite) befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

e) Gleise und Nutzlängen

| Gleis | Kategorie | Von | bis | Nutzlänge |
|-------|------------|----------|----------------|-------------|
| 1 | Hauptgleis | Weiche 1 | Weiche 3 | 222 m (120) |
| 2 | Hauptgleis | Weiche 1 | Weiche 3 | 196 m (120) |
| 3 | Nebengleis | Weiche 2 | Gleisabschluss | 105 m |

Der Klammerwert gibt die Bahnsteiglänge an.

f) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

bleibt offen

g) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig ist Zuglaufmeldestelle.

Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig.

Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Der Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig ist unbesetzt. Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugbegleiter besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer an den Zugleiter durchgeführt.

Zu FV-NE § 7 (5)

Muss der Reisendenüberweg durch einen einfahrenden Zug befahren werden, ist durch das Zugpersonal des ersteingefahrenen Zuges die Sicherung durchzuführen.

Im Fahrplan wird vorsichtige Einfahrt vorgeschrieben (vE). Vor dem Befahren ist durch das führende Triebfahrzeug Achtungssignal zu geben.

Zu FV-NE § 14 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (5)

Besetzte Einfahrgleise sind durch Eintrag „Gleis ... (Nr.) besetzt. (Uhrzeit)“ im „Zugmeldebuch für den Zugleiter“ zu kennzeichnen, wenn die Belegung

- voraussichtlich mehr als 20 Minuten beträgt.

Zu FV-NE § 15 (1)

- Die Weichen und Gleissperren werden vom Zugführer bedient. Bei Zügen
- ohne Zugführer stellt der Tfz-Begleiter bzw. Rangierbegleiter im
- Auftrag des Triebfahrzeugführers die Weichen und Gleissperren.

- Das Kurbelwerk zum Verriegeln der Einfahrweichen wird durch
- eingewiesene Zugführer/Triebfahrzeugführer bedient.
- Der Zugleiter darf die Fahrerlaubnis erst erteilen, wenn der Zugführer bzw.
- Triebfahrzeugführer das Verriegeln der Fahrstraße für die Ausfahrt der Züge
- aus den Gleisen 1 bzw. 2 gemeldet hat.

Zu FV-NE § 15 (3) und (10)

Während der Zugfahrten müssen alle Weichen und Gleissperren in der

- Stellung für den entsprechenden Fahrweges verschlossen bzw.
- verriegelt sein.

Zu FV-NE § 15 (10)

- Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form b wird in den
- Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres
- Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter Verschluss.
- Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt
- Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden.

- Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten
- Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein
- Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von
- Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben.

- Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus weiterfahren,
- das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine Kreuzung mit anderen
- Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug auf dem laut Fahrplan zu
- befahrenden Streckenabschnitt befindet.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: Zlmst Schleusinger Neundorf ●

Es darf ein weiterer Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Schleusinger Neundorf folgen, nachdem der vorausgefahrne Zug in Schleusinger Neundorf eine Ankunfts meldung abgegeben hat. ●

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Schleusinger Neundorf **ohne Halt an der Trapeztafel** folgen, wenn der vorausgefahrne Zug eine Ankunfts meldung für den Bf Hinternah abgegeben hat. ●

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Schleusinger Neundorf erst folgen, wenn der vorausgefahrne Zug eine Ankunfts meldung für den Bf Schleusinger Neundorf abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet. ●

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet: ●
„Bahnhof Schleusinger Neundorf: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“. ●

In Richtung Ilmenau: Zlmst Rennsteig ●

Ein Zug darf bis zum Einfahr signal B des Bf Rennsteig folgen, wenn der vorausgefahrne Zug vollständig im Bf Rennsteig eingefahren ist. ●

Zu FV-NE § 18 (1)

Der Schrankenwärter wird von der Abfahrtszeit im Bf Rennsteig fernmündlich über Zuglauffernsprecher verständigt. ●

Für Züge in Richtung Rennsteig wird die Schranke nach erteilter Fahrerlaubnis von Schmiedefeld am Rennsteig nach Bf Rennsteig geschlossen. Der Schrankenwärter meldet dem Zugführer das Schließen der Schranke. ●

Für die Einfahrt aus Richtung Themar wird die Schranke wegen ausreichendem Durchrutschweg nicht geschlossen. ●

Zu FV-NE § 20 (2)

Das Kreuzen von Zügen ist zulässig. Der zuerst einfahrende Zug fährt nach Gleis 1. Der als zweiter einfahrende Zug hält vor der Trapeztafel so lange, bis er mit Zp 6 oder mündlich zur Einfahrt nach Gleis 2 beauftragt wird. ●

Zu FV-NE § 21 (2)

Das Überholen von Zügen wird in Schmiedefeld am Rennsteig zugelassen. ●
Der zu überholende Zug fährt nach Gleis 1 ein. Der überholende Zug fährt ●

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

durch Gleis 2. •

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Zu FV-NE § 32 (1)

Siehe Verzeichnis der zulässigen Zuglängen und Höchstlasten, Abschnitt V.

Zu FV-NE § 32 (7) und (8)

Einschränkungen von Radsatz- und Meterlasten sind im Abschnitt VI zusammengestellt.

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig zwischen Schmiedefeld und Rennsteig nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

Zu FV-NE § 51 (3)

Beim Rangieren sind alle brauchbaren Druckluftbremsen an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Handbremsen dürfen erst nach dem Kuppeln mit dem Triebfahrzeug gelöst werden.

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 25 Km/h.

Zu FV-NE § 51 (11)

- Als Rangierseite wird die vom Empfangsgebäude abgewandte Seite
- festgelegt.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
SbV Teil B

Zu FV-NE § 53 (5)

| 1 | 2 | | 3 | |
|---|--|------------------------------|--|--|
| Bereich: | Maßgebende Neigung: | | Höchste zulässige Geschwindigkeit | |
| Gesamter Bahnhof | 1,67 ‰ | | 25 km/h | |
| 4 | 5 | | 6 | |
| Wenn rangiert wird mit der Baureihe: | Achsenzahl, die ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden darf: | | Stärkere Wagengruppen als in Spalte 5 genannt: | |
| | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t |
| 310 | 0 | 0 | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse |
| 323 (15 t BrG) | 2 | 2 | | |
| 323 (17 t BrG) | 4 | 2 | | |
| 311, 323 (21 t BrG) | 4 | 4 | | |
| 312.0, 332 | 4 | 4 | | |
| 312.1-2, 333/335 | 6 | 4 | | |
| Andere Baureihen | 6 | 4 | | |

Das Triebfahrzeug muss sich dabei stets auf der Talseite befinden, wenn sich Wagen ohne wirksame Bremse in der Rangierabteilung befinden. ●
●
●

Zu FV-NE § 55 (2)

Beim Befahren des höhengleichen Bahnsteigzugangs durch Rangierabteilungen ist dieser durch den Rangierbegleiter vor dem Befahren zu sichern.

Zu FV-NE § 56 (1d)

Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist verboten.

Zu FV-NE § 58 (2)

Im Stellwerksraum (unter dem Kurbelwerk) werden zwei Hemmschuhe zur Sicherung der Fahrzeuge aufbewahrt. ●
●

Zu FV-NE § 58 (3)

Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.

- In den Hauptgleisen ist das Abstellen von Fahrzeugen bis zu
- 2 Stunden zulässig.

Zu FV-NE § 59 (3)

Gleichzeitige Zug- und Rangierfahrten sind im gesamten Bahnhofsbereich nicht zulässig.

h) Bestimmungen zum Signalbuch

Zu DV 301 § 42 (2)

- Die Weichensignale sind nicht beleuchtet und nicht rückstrahlend.

i) Weitere zusätzliche Bestimmungen

bleibt offen

Örtliche Bestimmungen für den Hp Thomasmühle

a) Beschreibung und Lage

Der Haltepunkt Thomasmühle liegt in km 39,000 und ist unbesetzte Zuglaufstelle.

Die gewöhnlichen Halteplätze sind in beiden Fahrtrichtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Anlage 1: Lageplanskizze

b) Fernmeldeeinrichtungen

Auf dem Bahnsteig befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

c) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Haltepunkt Thomasmühle ist unbesetzte Zuglaufstelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig.

Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Örtliche Bestimmungen für den Bf Schleusinger Neundorf

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Schleusinger Neundorf ist Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Ilmenau – Themar.
Der Bahnhof ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

Der Bahnhof ist durch Trapeztafel jeweils in km 42,550 aus Richtung Schmiedefeld am Rennsteig sowie in km 43,155 aus Richtung Hinternah gegen die freie Strecke abgesichert.

Der Bahnhof ist mit Handweichen ausgerüstet.

Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Die gewöhnlichen Halteplätze der Züge sind in beiden Richtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Zwischen den Gleisen 1 und 2 befinden sich zwei Wasserkräne.

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

In Richtung Themar: Zlmst Bf Hinternah.

In Richtung Ilmenau: Zlmst Bf Schmiedefeld am Rennsteig.

c) Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich in Hinternah sowie in Schmiedefeld am Rennsteig.

d) Fernmeldeeinrichtungen

Am Empfangsgebäude befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

e) Gleise und deren Nutzlängen

| Gleis | Kategorie | Von | Bis | Nutzlänge |
|-------|------------|----------|----------|--------------|
| 1 | Hauptgleis | Weiche 1 | Weiche 2 | 184 m (95 m) |
| 2 | Hauptgleis | Weiche 1 | Weiche 2 | 186 m (90 m) |

Der Klammerwert gibt die Bahnsteiglänge an.

f) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Schleusinger Neundorf ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig. Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 7 (5)

Muss der Reisendenüberweg durch einen einfahrenden Zug befahren werden, ist durch das Zugpersonal des ersteingefahrenen Zuges die Sicherung durchzuführen.

Im Fahrplan wird vorsichtige Einfahrt vorgeschrieben (vE). Vor dem Befahren ist durch das führende Triebfahrzeug Achtungssignal zu geben.

Zu FV-NE § 14 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (5)

Besetzte Einfahrgleise sind durch Eintrag „Gleis ... (Nr.) besetzt. (Uhrzeit)“ im „Zugmeldebuch für den Zugleiter“ zu kennzeichnen, wenn die Belegung voraussichtlich mehr als 20 Minuten beträgt.

Zu FV-NE § 15 (1)

Die Weichen und Gleissperren werden vom Zugführer bedient. Bei Zügen ohne Zugführer stellt der Tfz-Begleiter bzw. Rangierbegleiter im Auftrag des Triebfahrzeugführers die Weichen und Gleissperren.

Zu FV-NE § 15 (3) und (10)

Während der Zugfahrten müssen alle Weichen in der Stellung für den entsprechenden Fahrweges verschlossen sein.

Zu FV-NE § 15 (10)

Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form b wird in den Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter Verschluss.

Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden.

Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben.

Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus weiterfahren, das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine Kreuzung mit anderen Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug auf dem laut Fahrplan zu befahrenden Streckenabschnitt befindet.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: Zlmst Bf Hinternah.

Es darf ein weiterer Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Hinternah folgen, nachdem ein vorausgefahrener Zug im Bf Hinternah eine Ankunftsmeldung abgegeben hat.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Hinternah **ohne Halt an der Trapeztafel** erst folgen, wenn der vorausgefahrene Zug eine Ankunftsmeldung für den Bf Schleusingen abgegeben hat.

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** in den Bahnhof Hinternah erst folgen, wenn der vorausgefahrene Zug eine Ankunftsmeldung für den Bf Hinternah abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet.

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet:
„Bahnhof Hinternah: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach
Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

In Richtung Ilmenau: Zlmst Bf Schmiedefeld am Rennsteig.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig **ohne Halt an der Trapeztafel** folgen, wenn der vorausgefahrte Zug in den Bf Rennsteig eingefahren ist.

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** in den Bahnhof Schmiedefeld am Rennsteig erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine Ankunftsmeldung für Schmiedefeld am Rennsteig abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet.

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet:
„Bahnhof Schmiedefeld: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“.

Zu FV-NE § 20 (2)

Das Kreuzen von Zügen ist zulässig. Der zuerst einfahrende Zug fährt nach Gleis 1. Der als zweiter einfahrende Zug hält vor der Trapeztafel so lange, bis er mit Zp 6 oder mündlich zur Einfahrt nach Gleis 2 beauftragt wird.

Zu FV-NE § 21 (2)

Das Überholen von Zügen ist zulässig. Dabei benutzen die zu überholenden Züge Gleis 1, die überholenden Züge Gleis 2.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Zu FV-NE § 32 (1)

Siehe Verzeichnis der zulässigen Zuglängen und Höchstlasten, Abschnitt V.

Zu FV-NE § 32 (7) und (8)

Einschränkungen von Radsatz- und Meterlasten sind im Abschnitt VI zusammengestellt.

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig zwischen Schleusinger Neundorf und Schmiedefeld am Rennsteig nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Zu FV-NE § 51 (3)

Beim Rangieren sind alle brauchbaren Druckluftbremsen an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Handbremsen dürfen erst nach dem Kuppeln mit dem Triebfahrzeug gelöst werden.

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 15 Km/h.

Zu FV-NE § 51 (11)

Als Rangierseite wird die vom Empfangsgebäude zugewandte Seite festgelegt.

Zu FV-NE § 53 (5)

| 1 | 2 | | 3 | |
|--------------------------------------|---|-----------------------|--|--|
| Bereich: | Maßgebende Neigung: | | Höchste zulässige Geschwindigkeit | |
| Gesamter Bahnhof | 24,75 ‰ | | 15 km/h | |
| 4 | 5 | | 6 | |
| Wenn rangiert wird mit der Baureihe: | Achsenzahl, die ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden darf: | | Stärkere Wagengruppen als in Spalte 5 genannt: | |
| | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t |
| 310 | 0 | 0 | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse |
| 323 (15 t BrG) | 2 | 2 | | |
| 323 (17 t BrG) | 4 | 2 | | |
| 311, 323 (21 t BrG) | 4 | 4 | | |
| 312.0, 332 | 4 | 4 | | |
| 312.1-2, 333/335 | 2 | 4 | | |
| andere Baureihen | 4 | 4 | | |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Das Triebfahrzeug muss sich dabei stets auf der Talseite befinden, wenn sich Wagen ohne wirksame Bremse in der Rangierabteilung befinden.

Zu FV-NE § 55 (2)

Beim Befahren des höhengleichen Bahnsteigzugangs durch Rangierabteilungen ist dieser durch den Rangierbegleiter vor dem Befahren zu sichern.

Zu FV-NE § 56 (1d)

Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist verboten.

Zu FV-NE § 58 (3)

Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.
In den Hauptgleisen ist das Abstellen von Fahrzeugen bis zu 2 Stunden zulässig.

Zu FV-NE § 59 (3)

Gleichzeitige Zug- und Rangierfahrten sind im gesamten Bahnhofsbereich nicht zulässig.

g) Bestimmungen zum Signalbuch

Zu DV 301 § 42 (2)

Die Weichensignale sind rückstrahlend.

h) Weitere zusätzliche Bestimmungen

bleibt offen

Örtliche Bestimmungen für den Bf Hinternah

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof ist Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Ilmenau – Themar. Der Bahnhof Hinternah ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

Der Bahnhof ist durch Trapeztafel jeweils in km 46,916 aus Richtung Schleusinger Neundorf sowie in km 47,540 aus Richtung Schleusingen gegen die freie Strecke abgesichert.

Der Bahnhof ist mit Handweichen ausgerüstet.

Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Die gewöhnlichen Halteplätze der Züge sind in beiden Richtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Anlage 1: Lageplanskizze

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

In Richtung Themar: Zlmst Bf Schleusingen.

In Richtung Ilmenau: Zlmst Bf Schleusinger Neundorf

c) Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich in Schleusingen sowie in Schleusinger Neundorf.

d) Fernmeldeeinrichtungen

Am Empfangsgebäude befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

e) Gleise und Nutzlängen

| Gleis | Kategorie | Von | bis | Nutzlänge |
|-------|------------|----------|----------|--------------|
| 1 | Hauptgleis | Weiche 1 | Weiche 2 | 165 m (90 m) |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

| | | | | |
|---|------------|----------|----------|-------|
| 2 | Hauptgleis | Weiche 1 | Weiche 2 | 165 m |
|---|------------|----------|----------|-------|

Der Klammerwert gibt die Bahnsteiglängen an.

f) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Bahnhof Hinternah ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig. Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 7 (5)

bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (5)

Besetzte Einfahrgleise sind durch Eintrag „Gleis ... (Nr.) besetzt. (Uhrzeit)“ im „Zugmeldebuch für den Zugleiter“ zu kennzeichnen, wenn die Belegung voraussichtlich mehr als 20 Minuten beträgt.

Zu FV-NE § 15 (1)

Die Weichen und Gleissperren werden vom Zugführer bedient. Bei Zügen ohne Zugführer stellt der Tfz-Begleiter bzw. Rangierbegleiter im Auftrag des Triebfahrzeugführers die Weichen und Gleissperren.

Zu FV-NE § 15 (3) und (10)

Während der Zugfahrten müssen alle Weichen (auch die Schutzweichen) in der Stellung für den entsprechenden Fahrweges verschlossen sein.

Zu FV-NE § 15 (10)

Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form b wird in den Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter Verschluss.

Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden.

Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben.

Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus weiterfahren, das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine Kreuzung mit anderen Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug auf dem laut Fahrplan zu befahrenden Streckenabschnitt befindet.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: ZImst Bf Schleusingen.

Es darf ein weiterer Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Schleusingen folgen, nachdem ein vorausgefahrener Zug in Schleusingen eine Ankunftsmeldung abgegeben hat.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Schleusingen **ohne Halt an der Trapeztafel** erst folgen, wenn der vorausgefahrene Zug eine Ankunftsmeldung für ZImst Rappelsdorf abgegeben hat.

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** in den Bahnhof Schleusingen erst folgen, wenn der vorausgefahrene Zug eine Ankunftsmeldung für Schleusingen abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet.

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet: „Bahnhof Schleusingen: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“.

In Richtung Ilmenau: ZImst Bf Schleusinger Neundorf

Es darf ein weiterer Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Schleusinger Neundorf folgen, nachdem der vorausgefahrene Zug in Schleusinger Neundorf eine Ankunftsmeldung abgegeben hat.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Schleusinger Neundorf **ohne Halt an der Trapeztafel** erst folgen, wenn der vorausgefahrne Zug eine Ankunftsmeldung für Bf Schmiedefeld am Rennsteig abgegeben hat.

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** in den Bahnhof Schleusinger Neundorf erst folgen, wenn der vorausgefahrne Zug eine Ankunftsmeldung für Schleusinger Neundorf abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet.

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet:
„Bahnhof Schleusinger Neundorf: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“.

Zu FV-NE § 20 (2)

Das Kreuzen von Zügen, die keine Reisenden befördern, oder eines Reisezuges mit einem Zug, der keine Reisenden befördert, ist zulässig. Bei der Kreuzung von Zügen, die keine Reisenden befördern, fährt der zuerst einfahrende Zug nach Gleis 1. Der als zweiter einfahrende Zug hält vor der Trapeztafel so lange, bis er mit Zp 6 oder mündlich zur Einfahrt nach Gleis 2 beauftragt wird.

Bei der Kreuzung eines Reisezuges mit einem Zug, der keine Reisende befördert, fährt der Reisezug als erster Zug nach Gleis 1, der als zweiter einfahrende Zug hält vor der Trapeztafel so lange, bis er mit Zp 6 oder mündlich zur Einfahrt nach Gleis 2 beauftragt wird.

Die Kreuzung von zwei Reisezügen ist nicht zugelassen.

Zu FV-NE § 21 (2)

bleibt offen.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Zu FV-NE § 32 (1)

Siehe Verzeichnis der zulässigen Zuglängen und Höchstlasten, Abschnitt V.

Zu FV-NE § 32 (7) und (8)

Einschränkungen von Radsatz- und Meterlasten sind im Abschnitt VI zusammengestellt.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig zwischen Hinternah und Schleusinger Neundorf sowie Hinternah nach Schleusingen Ost nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

Zu FV-NE § 51 (3)

Beim Rangieren sind alle brauchbaren Druckluftbremsen an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Handbremsen dürfen erst nach dem Kuppeln mit dem Triebfahrzeug gelöst werden.

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 15 Km/h.

Zu FV-NE § 51 (11)

Als Rangierseite wird die vom Empfangsgebäude abgewandte Seite festgelegt.

Zu FV-NE § 53 (5)

| 1 | 2 | | 3 | |
|--------------------------------------|---|-----------------------|--|--|
| Bereich: | Maßgebende Neigung: | | Höchste zulässige Geschwindigkeit | |
| Gesamter Bahnhof | 2,5 ‰ | | 15 km/h | |
| 4 | 5 | | 6 | |
| Wenn rangiert wird mit der Baureihe: | Achsenzahl, die ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden darf: | | Stärkere Wagengruppen als in Spalte 5 genannt: | |
| | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t |
| 310 | 0 | 0 | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse |
| 323 (15 t BrG) | 2 | 2 | | |
| 323 (17 t BrG) | 4 | 2 | | |
| 311, 323 (21 t BrG) | 4 | 4 | | |
| 312.0, 332 | 4 | 4 | | |
| 312.1-2, 333/335 | 4 | 4 | | |
| andere Baureihen | 6 | 4 | | |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Das Triebfahrzeug muss sich dabei stets auf der Talseite befinden,
wenn sich Wagen ohne wirksame Bremse in der Rangierabteilung befinden.

bleibt offen

Zu FV-NE § 55 (2)

Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist verboten.

Zu FV-NE § 56 (1d)

Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets
festzulegen.
In den Hauptgleisen ist das Abstellen von Fahrzeugen bis zu 2 Stunden
zulässig.

Zu FV-NE § 58 (3)

Gleichzeitige Zug- und Rangierfahrten sind im gesamten Bahnhofsbereich
nicht zulässig.

Zu FV-NE § 59 (3)

g) Bestimmungen zum Signalbuch

Die Weichensignale sind nicht beleuchtet und nicht rückstrahlend.

Zu DV 301 § 42 (2)

h) Weitere zusätzliche Bestimmungen

bleibt offen

Örtliche Bestimmungen für den Hp Schleusingen Ost

a) Beschreibung und Lage

Schleusingen Ost ist ein Haltepunkt und unbesetzte Zuglaufstelle.
Der Haltepunkt liegt in km 49,010.

Die gewöhnlichen Halteplätze sind in beiden Fahrtrichtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Anlage1: Lageplanskizze

b) Fernmeldeeinrichtungen

Am Empfangsgebäude befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

c) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Haltepunkt Schleusingen Ost ist unbesetzte Zuglaufstelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig.
Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Örtliche Bestimmungen für den Bf Schleusingen

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Schleusingen ist Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Ilmenau – Themar. Der Bahnhof Schleusingen ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

Der Bahnhof ist durch Trapeztafel jeweils in km 50,540 aus Richtung Hinternah sowie in km 51,520 aus Richtung Themar gegen die freie Strecke abgesichert.

Der Bahnhof ist mit Handweichen ausgerüstet.

Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis.

Die gewöhnlichen Halteplätze der Züge sind in beiden Richtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Im Bahnhof Schleusingen beginnt ein Anschlussgleis in Richtung Suhl. Das Hauptgleis 3 des Bf Schleusingen ist durch eine Gleissperre gegen Rangierfahrten in dem Anschlussgleis gesichert.

In Richtung Ilmenau bzw. in Richtung Suhl befindet sich eine elektrische Vollschanke im Bahnhofsbereich.

Der Bf Schleusingen ist in Richtung Themar mit einer mechanischen Vollschanke ausgerüstet.

Die Bedienung der Schranken wird durch einen besonderen Schrankenwärter durchgeführt.

Anlage 1: Lageplanskizze

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

In Richtung Themar: ZImst Hp Rappelsdorf

In Richtung Ilmenau: ZImst Bf Hinternah

c) Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befindet sich in Themar (Bahnhof der DB Netz AG) und in Hinternah.

d) Fernmeldeeinrichtungen

Auf dem Bahnsteig 2/3 befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.

Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.

Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

e) Gleise und Nutzlängen

| Gleis | Kategorie | Von | bis | Nutzlänge |
|-------|---------------|-----------|----------------|---------------|
| 1 | Nebengleis | Weiche 32 | Gleisabschluss | 330 m |
| 2 | Hauptgleis | Weiche 3 | Weiche 30 | 250 m (200 m) |
| 3 | Hauptgleis | Weiche 3 | Weiche 30 | 225 m (215 m) |
| 4 | Nebengleis | Weiche 25 | Gleisabschluss | 190 m |
| 5 | Nebengleis | Weiche 29 | Gleisabschluss | 190 m |
| 6 | Nebengleis | Weiche 26 | Weiche 12 | 254 m |
| 9 | Schuppengleis | Weiche 8 | Gleisabschluss | 47 m |
| 10 | Schuppengleis | Weiche 8 | Gleisabschluss | 45 m |
| 11 | Schuppengleis | Weiche 9 | Gleisabschluss | 60 m |
| 17 | Ladegleis | Weiche 28 | Gleisabschluss | 134 m |
| 18 | Abstellgleis | Weiche 28 | Gleisabschluss | 183 m |

Der Klammerwert gibt die Bahnsteiglänge an.

f) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

Die Grenze zum Bereich der DB Netz AG befindet sich bei km 61,545 des Bahnhof Themar. Es ist der Wechsel der Gültigkeitsbereiche der Vorschriften am Standort des Einfahrsignal K in km 61,053 des Bf Themar zu beachten. Ab Einfahrsignal K in Richtung Themar gilt das Regelwerk der DB AG.

g) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Bahnhof Schleusingen ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig.

Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 7 (5)

Muss der Reisendenüberweg durch einen einfahrenden Zug befahren werden, ist durch das Zugpersonal des ersteingefahrenen Zuges die Sicherung durchzuführen.

Im Fahrplan wird vorsichtige Einfahrt vorgeschrieben (vE). Vor dem Befahren ist durch das führende Triebfahrzeug Achtungssignal zu geben.

Zu FV-NE § 10 (8)

Bevor der Zugleiter Rennsteig einem Zug in Richtung Themar die Erlaubnis zur Fahrt geben darf, muss der Zugleiter den Zug beim Fahrdienstleiter Themar anbieten und dieser muss den Zug annehmen.

Zu FV-NE § 14 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 14 (5)

Besetzte Einfahrgleise sind durch Eintrag „Gleis ... (Nr.) besetzt. (Uhrzeit)“ im „Zugmeldebuch für den Zugleiter“ zu kennzeichnen, wenn die Belegung voraussichtlich mehr als 20 Minuten beträgt.

Zu FV-NE § 15 (1)

Die Weichen und Gleissperren werden vom Zugführer bedient. Bei Zügen ohne Zugführer stellt der Tfz-Begleiter bzw. Rangierbegleiter im Auftrag des Triebfahrzeugführers die Weichen und Gleissperren.

Zu FV-NE § 15 (3) und (10)

Während der Zugfahrten müssen alle Weichen (auch die Schutzweichen) und Gleissperren in der Stellung für den entsprechenden Fahrweges verschlossen sein.

Zu FV-NE § 15 (10)

Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form b wird in den Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter Verschluss.

Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden.

Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben.

Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus weiterfahren, das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine Kreuzung mit anderen Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug auf dem laut Fahrplan zu befahrenden Streckenabschnitt befindet.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: ZImst Hp Rappelsdorf

Es darf ein Zug bis zur ZImst Rappelsdorf folgen, wenn der vorausgefahrte Zug in Themar eingefahren ist und die Rückmeldung durch Fdl Themar an den Zugleiter Bf Rennsteig erfolgte.

Es darf eine Sperrfahrt zum Zwecke der Bedienung der Anschlussstelle bis zur Anschlussweiche A 1 in km 51,778 folgen, wenn der vorausgefahrte Zug für die ZImst Rappelsdorf eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter Rennsteig abgegeben hat.

In Richtung Ilmenau: ZImst Bf Hinternah

Es darf ein weiterer Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Hinternah folgen, nachdem der vorausgefahrte Zug in Hinternah eine Ankunftsmeldung abgegeben hat.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Hinternah **ohne Halt an der Trapeztafel** erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine Ankunftsmeldung für ZImst Schleusinger Neundorf abgegeben hat.

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** in den Bahnhof Hinternah erst folgen, wenn der vorausgefahrte Zug eine Ankunftsmeldung im Bf Hinternah abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet.

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet:
„Bahnhof Hinternah: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach
Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“.

Zu FV-NE § 18 (1)

Der Zugleiter Rennsteig verständigt den Schrankenwärter Bf Schleusingen fernmündlich über die Zugmeldeleitung von der geplanten Abfahrtszeit in Schleusingen bzw. Rappelsdorf.
Bei Sperrfahrten zur Bedienung der Anschlussstelle in km 51,778 wird die Schrankenbedienung der mechanischen Vollschanke durch den Zugführer durchgeführt. Dazu ist vor und nach der Schranke mit der Sperrfahrt zu halten.

Zu FV-NE § 20 (2)

Das Kreuzen von Zügen ist zulässig. Der zuerst einfahrende Zug fährt nach Gleis 2. Der als zweiter einfahrende Zug hält vor der Trapeztafel so lange, bis er mit Zp 6 oder mündlich zur Einfahrt nach Gleis 3 beauftragt wird.

Zu FV-NE § 21 (2)

Das Überholen von Zügen ist zulässig. Dabei benutzen die zu überholenden Züge Gleis 2, die überholenden Züge Gleis 3.

Zu FV-NE § 27 (3)

Die Durchführung jeder Sperrfahrt wird durch Fahrplan oder schriftlichen Befehl geregelt. Die Übermittlung des Fahrplans auf das Fax-Gerät der Lok wird zugelassen. Der Triebfahrzeugführer bestätigt fernmündlich den Eingang und der Zugleiter trägt dieses ins Fernsprechbuch ein.

Zu FV-NE § 27 (12)

Für die Bedienung der Anschlussstelle in km 51,778 gilt die besondere Bedienungsanweisung der RBG.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Zu FV-NE § 32 (1)

Siehe Verzeichnis der zulässigen Zuglängen und Höchstlasten, Abschnitt V.

Zu FV-NE § 32 (7) und (8)

Einschränkungen von Radsatz- und Meterlasten sind im Abschnitt VI zusammengestellt.

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig zwischen Schleusingen und Hp Schleusingen Ost

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

Zu FV-NE § 51 (12)

Als Rangierseite wird die vom Empfangsgebäude zugewandte Seite festgelegt.

Zu FV-NE § 51 (13)

Beim Rangieren sind alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung anzuschließen und die Bremsen sind, soweit technisch möglich, einzuschalten. Handbremsen dürfen erst nach dem Kuppeln mit dem Triebfahrzeug gelöst werden.

Zu FV-NE § 53 (5)

| 1 | 2 | | 3 | |
|--------------------------------------|---|-----------------------|--|--|
| Bereich: | Maßgebende Neigung: | | Höchste zulässige Geschwindigkeit | |
| Gesamter Bahnhof | 13,05 ‰ | | 25 km/h | |
| 4 | 5 | | 6 | |
| Wenn rangiert wird mit der Baureihe: | Achsenzahl, die ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden darf: | | Stärkere Wagengruppen als in Spalte 5 genannt: | |
| | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t | Radsatzlast bis 15 t | Radsatzlast 16 - 20 t |
| 310 | 0 | 0 | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse | je angefangene 2 Achsen mit wirkender Druckluftbremse oder eine bediente Wagenhandbremse |
| 323 (15 t BrG) | 2 | 2 | | |
| 323 (17 t BrG) | 4 | 2 | | |
| 311, 323 (21 t BrG) | 4 | 4 | | |
| 312.0, 332 | 4 | 4 | | |
| 312.1-2, 333/335 | 6 | 6 | | |
| andere Baureihen | 8 | 8 | | |

Das Triebfahrzeug muss sich dabei stets auf der Talseite befinden, wenn sich Wagen ohne wirksame Bremse in der Rangierabteilung befinden.

Zu FV-NE § 55 (2)

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

bleibt offen

Zu FV-NE § 56 (1d)

Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist verboten.

Zu FV-NE § 58 (2)

Im Eingangsbereich des Lokschuppens werden 8 Hemmschuhe gelagert. Der Schlüssel zum Stellwerk befindet sich am Zugführerbrett.

Zu FV-NE § 58 (3)

Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.
In den Hauptgleisen ist das Abstellen von Fahrzeugen bis zu 2 Stunden zulässig.

Zu FV-NE § 59 (3)

Gleichzeitige Zug- und Rangierfahrten sind im gesamten Bahnhofsbereich nicht zulässig.

h) Bestimmungen zum Signalbuch

Zu DV 301 § 39 (1)

Der Bahnhof ist in beiden Fahrtrichtungen mit der Rangierhalttafel (Ra 10) Ausgerüstet.

Zu DV 301 § 42 (2)

Die Weichensignale sind rückstrahlend.

i) Weitere zusätzliche Bestimmungen

bleibt offen

Örtliche Bestimmungen für den Hp Rappelsdorf

a) Beschreibung und Lage

Rappelsdorf ist ein Haltepunkt und unbesetzte Zuglaufmeldestelle.
Der Haltepunkt liegt in km 53,100.
Die gewöhnlichen Halteplätze sind in beiden Fahrtrichtungen durch Signale So 8 bestimmt.

Anlage1: Lageplanskizze

b) Benachbarte Zuglaufmeldestellen

In Richtung Themar: Zmst Bf Themar

In Richtung Ilmenau: Zlmst Bf Schleusingen

c) Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Die nächsten Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten befinden sich in Themar (Bf der DB Netz AG) sowie in Schleusingen.

d) Fernmeldeeinrichtungen

Am Wartehaus befindet sich ein Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.
Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig erreicht.
Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

e) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

Die wirtschaftliche Grenze zum Bereich der DB Netz AG befindet sich bei km 61,545 des Bahnhof Themar.
Die betriebliche Grenze mit Wechsel der Gültigkeitsbereiche der Vorschriften befindet sich am Standort des Einfahrsignal K in km 61,053.
Ab Einfahrsignal K in Richtung Themar gilt das Regelwerk der DB AG.

f) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Haltepunkt Rappelsdorf ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle. Die zuständige Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig. Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer durchgeführt.

Zu FV-NE § 10 (8)

Rückmelden nach Themar:

Das Rückmelden an den Fdl Themar durch den Zugleiter für Züge in der Fahrtrichtung nach Schleusingen darf erst erfolgen, wenn für Rappelsdorf eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter Rennsteig abgegeben wurde.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Themar: Zmst Bf Themar

Es darf ein Zug bis zum Einfahrsignal K in km 61,053 folgen, wenn der vorausgefahrne Zug vollständig in Themar eingefahren ist und die Rückmeldung durch Fdl Themar an den Zugleiter Bf Rennsteig erfolgte.

In Richtung Ilmenau: Zmst Bf Schleusingen

Es darf ein weiterer Zug **mit Halt an der Trapeztafel** des Bahnhofs Schleusingen folgen, nachdem der vorausgefahrne Zug in Schleusingen eine Ankunftsmeldung abgegeben hat.

Es darf ein Zug bis in den Bahnhof Schleusingen **ohne Halt an der Trapeztafel** erst folgen, wenn der vorausgefahrne Zug eine Ankunftsmeldung für Zmst Hinternah abgegeben hat.

Es darf ein Zug **ohne Halt an der Trapeztafel** in den Bahnhof Schleusingen erst folgen, wenn der vorausgefahrne Zug eine Ankunftsmeldung im Bf Schleusingen abgegeben hat und die Räumung sowie die Einstellung der Fahrstraße für den folgenden Zug meldet.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

Die Fahrwegsicherungsmeldung durch den vorausgefahrenen Zug lautet:
„Bahnhof Schleusingen: Fahrweg für Zug ... (Zug-Nr.) nach
Gleis ... (Gleis.- Nr.) gesichert“.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Örtliche Bestimmungen für den Hp Veßra

a) Beschreibung und Lage

Veßra ist ein Haltepunkt und unbesetzte Zuglaufstelle.
Der Haltepunkt liegt in km 59,203.
Die gewöhnlichen Halteplätze sind in beiden Fahrrichtungen durch
Signale So 8 bestimmt.

Anlage1: Lageplanskizze

b) Fernmeldeeinrichtungen

An der dem Wartehaus gegenüberliegenden Gleisseite befindet sich ein
Streckenfernsprecher zur Abgabe der Zuglaufmeldungen.
Über diese Zugmeldeleitung wird der Zugleiter auf dem Bahnhof Rennsteig
erreicht.
Der Fahrdienstleiter Themar kann mithören.

c) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

Die Grenze zum Bereich der DB Netz AG befindet sich bei km 61,545
des Bahnhof Themar. Es ist der Wechsel der Gültigkeitsbereiche der
Vorschriften am Standort des Einfahrsignal K in km 61,053 des Bf Themar
zu beachten. Ab Einfahrsignal K in Richtung Themar gilt das Regelwerk
der DB AG.

d) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 1 (4)

bleibt offen

Zu FV-NE § 3 (14 und 15)

Der Haltepunkt Veßra ist unbesetzte Zuglaufstelle. Die zuständige
Zugleitstelle ist der Bahnhof Rennsteig.
Zuglaufmeldungen sind gemäß Anlage 2, Fahrplan oder schriftlichen Befehl
durchzuführen.

Zu FV-NE § 7 (2)

Zuglaufmeldungen werden durch den Zugführer, bei Zügen, die nur mit dem
Triebfahrzeugführer allein besetzt sind, durch den Triebfahrzeugführer
durchgeführt.

Zu FV-NE § 27 (14)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke findet regelmäßig nicht statt.

Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Themar

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Themar ist eine Zuglaufmeldestelle außerhalb der Zugleitstrecke. Die örtlichen Besonderheiten zur Konzernrichtlinie 408 sind im Abschnitt Örtliche Richtlinien zur Konzernrichtlinie 408 beschrieben.

b) Nähere Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 9 (1)

Schriftliche Weisungen für Züge, die ab Themar auf die Strecke der RBG übergehen und deren Gültigkeit ab dem km 61,053 in Richtung Ilmenau liegt, werden dem Zugführer durch den Zugleiter Rennsteig im Bahnhof Themar fernmündlich übermittelt. Der Fdl Themar erstellt keine Befehle für den Geltungsbereich der FV-NE.

Zu FV-NE § 10 (4)

Der Zugführer führt auf dem Bf Themar die Fahranfrage an den Zugleiter durch. Er darf den Zug in Richtung Veßra erst dann das Abfahrtsignal geben, wenn er die Fahrerlaubnis des Zugleiters erhalten und der Fahrdienstleiter Themar die Zustimmung zur Abfahrt erteilt hat. Bei Zügen ohne Zugführer ist analog zu verfahren.

Zu FV-NE § 15 (10)

Je ein Schlüsselbrett mit Zugführerschlüsseln Form b wird in den Lokschuppen Ilmenau und Schleusingen aufbewahrt. Ein weiteres Schlüsselbrett befindet sich beim Zugleiter im Bf Rennsteig unter Verschluss.

Die Zugführerschlüssel Form b sind auf dem Streckenabschnitt Ilmenau Bad – Schleusingen anzuwenden.

Der Zugleiter Rennsteig sorgt dafür, dass sich auf den Streckenabschnitten Ilmenau Bad – Rennsteig und Rennsteig – Schleusingen jeweils nur ein Schlüsselbrett in Gebrauch befindet. Dazu ist das Schlüsselbrett von Zügen, die über den Bf Rennsteig hinausfahren, beim Zugleiter abzugeben.

Es ist zugelassen, dass Züge, die über den Bf Rennsteig hinaus weiterfahren, das jeweilige Schlüsselbrett behalten, wenn sie keine Kreuzung mit anderen Zügen durchführen und sich kein weiterer Zug auf dem laut Fahrplan zu befahrenden Streckenabschnitt befindet.

Zu FV-NE § 17 (7)

Regelungen zur Zugfolge:

In Richtung Ilmenau: ZImst Hp Rappelsdorf.

Es darf ein Zug bis zum Hp Rappelsdorf folgen, wenn der vorausgefahrene Zug für die ZImst Bf Schleusingen eine Ankunftsmeldung abgegeben hat.

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig zwischen Themar und Schleusingen nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
SbV Teil B

bleibt frei

II. Örtliche Richtlinien zur Konzernrichtlinie 408 der DB AG

Bf Ilmenau

a) Beschreibung, Lage

Der Bahnhof Ilmenau ist Endbahnhof

der eingleisigen Strecke Plaue – Ilmenau,

und Anfangsbahnhof

der eingleisigen, im Zugleitbetrieb betriebenen, Nebenbahn Ilmenau –
Themar (Rennsteigbahn).

Der Bahnhof Ilmenau ist **Zuglaufmeldestelle außerhalb der Zugleitstrecke**.
In km 19,520 der Rennsteigbahn endet der Gültigkeitsbereich der KoRil 408
und es beginnt der Gültigkeitsbereich der FV-NE und der
Zuständigkeitsbereich der Rennsteigbahn GmbH & Co KG.

Im Bahnhof Ilmenau der DB AG gelten die Vorschriften der DB AG,
einschließlich der örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 für das
Zugpersonal – NL Südost.

Der Bremsweg beträgt 700 m.

b) Benachbarte Zugfolgestellen

In Richtung Stützerbach: Es darf ein Zug bis zum Signal So 8 der
Zuglaufmeldestelle Hp Ilmenau Bad folgen, nachdem der vorausfahrende Zug
in Stützerbach eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter der Rennsteigbahn
abgegeben hat und der Zugleiter dem Fdl Ilmenau die Erlaubnis zur Fahrt gibt.

c) Kreuzungsmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

Richtung Themar: Bf Stützerbach

Richtung Plaue: Bf Elgersburg

d) Fernmeldeeinrichtungen

Fernsprech- und Funkeinrichtungen

- Wechselsprechanlage zwischen Fdl und Zugpersonal an den
Gleisen 1 und 2
- Zuglauffernsprecher beim Fdl
- Faxgerät beim Fahrdienstleiter
- Kanal – Nummer Zugfunk E 79

e) Weitere nähere Bestimmungen zur DV 408

Zu DV 408.0221 (2) a

Zuglaufmeldungen sind über Zuglauffernsprecher an den Zugleiter der Rennsteigbahn zu geben.
Im Störfall dürfen Zuglaufmeldungen auf allen zur Verfügung stehenden Fernmeldeeinrichtungen gegeben werden.

Zu DV 408.0401 (2)

Anordnungen über den Zugverkehr der Rennsteigbahn werden von der Betriebsleitung oder dem Zugleiter der Rennsteigbahn an den Fdl über das Faxgerät übermittelt. Es werden Vordrucke gemäß SbV Teil A Abschnitt IV c Anlage 1 der Rennsteigbahn verwendet.
Die bekannt gegebenen Anordnungen über den Zugverkehr werden, soweit erforderlich, an weitere beteiligte Stellen bekannt gegeben.
Bei Dienstbeginn stimmen sich der Fdl Ilmenau und der Zugleiter Rennsteig ab.

Zu DV 408.0851 (4) b

Rangierabteilungen dürfen in Richtung Ilmenau Bad nicht über das Signal Ra 10 des Bahnhofes Ilmenau hinaus rangieren. Wird ein Rangieren über Ra 10 erforderlich, ist die Erlaubnis des Zugleiters Bahnhof Rennsteig einzuholen.

Bevor die Dienstruhe auf der Rennsteigbahn beginnt, erteilt der Zugleiter Rennsteig dem Fahrdienstleiter Bf Ilmenau die Erlaubnis zur Rangieren über Ra 10 bis km 19,400 (Betriebliche Grenze zwischen DB und RBG). Die erteilte Erlaubnis gilt während der Dienstruhe der Rennsteigbahn. Der Zugleiter vermerkt die erteilte Erlaubnis im „Meldebuch für den Zugleiter“.
Bei Dienstbeginn des Zugleiters der Rennsteigbahn nimmt dieser die Erlaubnis beim Fdl Ilmenau zurück und vermerkt die Zurücknahme im „Meldebuch für den Zugleiter“.

f) Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

bleibt offen

Bf Themar

a) Beschreibung, Lage

Der Bahnhof Themar ist Durchgangsbahnhof
der eingleisigen Strecke Eisenach - Sonneberg,
und Anfangsbahnhof

der eingleisigen, im Zugleitbetrieb betriebenen, Nebenbahn Ilmenau –
Themar (Rennsteigbahn)

Der Bahnhof Themar ist **Zuglaufmeldestelle außerhalb der Zugleitstrecke.**

Im km 61,053 (Standort Einfahrsignal K des Bf Themar) der Rennsteigbahn
endet der Gültigkeitsbereich der FV-NE und es beginnt der Gültigkeitsbereich
der KoRil 408 und der betriebliche Zuständigkeitsbereich der DB Netz AG
(Fahrtrichtung Ilmenau – Themar).

Die wirtschaftliche Grenze liegt im km 61, 545.

Im Bahnhof Themar der DB AG gelten die Vorschriften der DB AG,
einschließlich der örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 für das
Zugpersonal – NL Südost.

Der Bremsweg beträgt 700 m.

b) Benachbarte Zugfolgestellen

In Richtung Schleusingen: Es darf ein Zug bis zum Signal So 8 der
Zuglaufmeldestelle Hp Rappelsdorf folgen, nachdem der vorausfahrende Zug
in Schleusingen eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter der Rennsteigbahn
abgegeben hat und der Zugleiter dem Fdl Themar die Erlaubnis zur Fahrt
gibt.

c) Kreuzungsmöglichkeiten benachbarter Betriebsstellen

| | |
|-----------------------|-----------------|
| Richtung Ilmenau: | Bf Schleusingen |
| Richtung Grimmenthal: | Bf Grimmenthal |

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil B

d) Fernmeldeeinrichtungen

Fernsprech- und Funkeinrichtungen

- Zuglauffernsprecher beim Fdl
- Posthauptanschluss mit Fax
- Bahnhofsringleitung
- Fernsprecher an den Einfahrsignalen A, I, K
- Kanal – Nummer Zugfunk E 62

e) Weitere nähere Bestimmungen zur DV 408

Zu DV 408.0221 (2) a

Zuglaufmeldungen sind über Zuglauffernsprecher an den Zugleiter der Rennsteigbahn zu geben.

Im Störfall dürfen Zuglaufmeldungen auf allen zur Verfügung stehenden Fernmeldeeinrichtungen gegeben werden.

Zu DV 408.0401 (2)

Anordnungen über den Zugverkehr der Rennsteigbahn werden von der Betriebsleitung oder dem Zugleiter der Rennsteigbahn an den Fdl über das Faxgerät übermittelt. Es werden Vordrucke gemäß

SbV Teil A Abschnitt IV c Anlage 1 der Rennsteigbahn verwendet.

Die bekannt gegebenen Anordnungen über den Zugverkehr werden, soweit erforderlich, an weitere beteiligte Stellen bekannt gegeben.

Bei Dienstbeginn stimmen sich der Fdl Themar und der Zugleiter Rennsteig ab.

Zu DV 408.0851 (4) b

Rangierabteilungen dürfen in Richtung Schleusingen nicht über das Signal Ra 10 hinaus rangieren. Wird ein Rangieren über Ra 10 erforderlich, ist die Erlaubnis des Zugleiters Bahnhof Rennsteig einzuholen.

f) Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

Bleibt offen

**III. Verzeichnis der Bahnübergänge der
 Strecke Ilmenau – Themar**

a. technisch gesicherte Bahnübergänge

| Nr. | Lage Km | Kreuzende Straße | vorh. Bü Sicherung | V_{zulässig} | Sonstiges |
|------------|--------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|
| 1 | 19,700 | Ilmenau Krankenhaus | EBÜT 80 | 50 | |
| 2 | 20,400 | Ilmenau-Bad | HSA 64b | 50 | |
| 3 | 23,525 | Manebach B4 Po23 | EBUeT 80 | 50 | |
| 4 | 23,950 | Manebach Po24 | EBUeT 80 | 50 | |
| 5 | 26,600 | Manebach B4 | EBUeT 80 | 50 | |
| 6 | 33,095 | Rennsteig L1141 | EBUeT 80 | 40 | |
| 7 | 35,140 | Schmiedefeld L1140 | mVS (F) | 40 | |
| 8 | 41,895 | Schleusinger Neundorf B4 | EBUeT 80 | 40 | |
| 9 | 46,490 | Hinternah L2038 | EBUeT 80 | 40 | |
| 10 | 49,200 | Schleusingen/O B4 | EBÜT 80 | 40 | |
| 11 | 50,069 | Schleusingen B247 | BÜSTRA | 40 | |
| 12 | 50,238 | Schleusingen | EBÜT 80 | 40 | |
| 13 | 50,755 | Schleusingen L2035 | eVS/BI(O) | 40 | |
| 14 | 51,270 | Schleusingen | mVS/eIW/(F) | 50 | |
| 15 | 55,775 | Zollbrück L1025 | EBUÜ80 | 30 | |
| 16 | 58,470 | Kloster Veßra L1134 | EBÜT 80 | 40 | |

**Anmerkung: Auf Grund Oberbaumängel sind zur Zeit niedrigere
 zulässige Geschwindigkeiten an den Bü im VzG festgelegt.**

b) nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge

| Nr | Lage km | Kreuzende Straße | Pf 2 → Km | Pf 2 ← km | V zulässig nach Sichtverhältnissen | | Sonstiges |
|----|---------|----------------------|-----------|-----------|------------------------------------|----|-----------------|
| | | | | | → | ← | |
| 1 | 19,480 | Ilmenau Stadtstraße | 19,315 | 19,680 | 50 | | |
| 2 | 20,080 | Ilmenau Fußweg | 19,880 | 20,280 | 50 | | Mit Schikane |
| 3 | 20,830 | Ilmenau Fußweg | 20,645 | 20,987 | 50 | | |
| 4 | 21,204 | Ilmenau Fußweg | 21,054 | 21,362 | 50 | | Mit Schikane |
| 5 | 22,115 | Ilmenau Fußweg | 21,923 | 22,265 | 50 | | |
| 6 | 24,347 | Manebach Fußweg | 24,247 | 24,552 | 50 | | |
| 7 | 24,777 | Manebach Fußweg | 24,583 | 24,975 | 50 | | |
| 8 | 25,350 | Manebach Privatweg | 25,150 | 25,555 | 50 | | Straße 5 km/h ● |
| 9 | 25,735 | Manebach | 25,541 | 25,917 | 50 | | |
| 10 | 26,160 | Manebach | 25,922 | 26,265 | 50 | | |
| 11 | 27,545 | Stützerbach Feldweg | 27,390 | 27,700 | 30 | 50 | ● |
| 12 | 29,220 | Stützerbach | 29,070 | 29,540 | 30 | 20 | |
| 13 | 29,593 | Stützerbach | 29,437 | 29,800 | 10 | | |
| 14 | 29,850 | Stützerbach Fußweg | 29,700 | 30,000 | 50 | | |
| 15 | 33,925 | Schmiedefeld B 4 | 33,720 | 34,124 | 40 | | |
| 16 | 35,140 | Schmiedefeld | 34,930 | 35,300 | 0 | | mVS (F) defekt |
| 17 | 36,140 | Schmiedefeld Fußweg | 35,990 | 35,290 | 30 | | Mit Schikane |
| 18 | 37,235 | Schmiedefeld | 37,020 | 37,433 | 40 | | |
| 19 | 38,942 | Schmiedefeld | 38,748 | 39,150 | 40 | | |
| 20 | 40,188 | Schmiedefeld Fußweg | 40,052 | 40,327 | 40 | | |
| 21 | 42,387 | Schleus-Neundorf | 42,200 | 42,741 | 20 | 10 | |
| 22 | 43,067 | Schleus-Neundorf | 42,755 | ----- | 10 | | |
| 23 | 43,410 | Schleus-Neundorf | ----- | ----- | 10 | 10 | |
| 24 | 43,533 | Schleus-Neundorf | 43,375 | 43,640 | 20 | 10 | |
| 25 | 43,856 | Schleus-Neundorf | ----- | 44,055 | 20 | 10 | |
| 26 | 44,381 | Schleus-Neundorf | 44,160 | 44,625 | 40 | | |
| 27 | 45,001 | Hinternah Feldweg | 44,820 | 45,200 | 40 | | |
| 28 | 45,901 | Hinternah Feldweg | 45,680 | 46,063 | 40 | | |
| 29 | 46,221 | Hinternah | 46,028 | 46,364 | 40 | | |
| 30 | 46,726 | Hinternah | 46,520 | ----- | 20 | | |
| 31 | 46,995 | Hinternah | 46,840 | ----- | 10 | 20 | |
| 32 | 47,103 | Hinternah | ----- | ----- | 10 | 20 | |
| 33 | 47,495 | Hinternah | 47,350 | 47,885 | 40 | 20 | |
| 34 | 48,145 | Hinternah | 47,933 | 48,379 | 40 | | |
| 35 | 48,805 | Hinternah | 48,407 | 49,190 | 20 | 20 | |
| 36 | 50,615 | Schleusingen Fußweg | 50,490 | 50,700 | 40 | | |
| 37 | 51,767 | Schleusingen | 51,523 | 52,157 | 50 | 20 | |
| 38 | 53,056 | Rappelsdorf L2033 | 52,829 | 53,304 | 20 | | |
| 39 | 53,318 | Rappelsdorf | 53,178 | 53,510 | 50 | | |
| 40 | 54,479 | Zollbrück Feldweg | 54,250 | 54,700 | 20 | 50 | |
| 41 | 55,902 | Zollbrück Feldweg | 55,721 | 56,100 | 50 | | |
| 42 | 56,845 | Zollbrück Feldweg | 56,645 | 57,010 | 50 | | |
| 43 | 57,212 | Zollbrück Feldweg | 57,010 | 57,400 | 50 | | |
| 44 | 58,163 | Kloster Veßra | 57,973 | 58,366 | 50 | | |
| 45 | 59,156 | Kloster Veßra L 2076 | 58,898 | ----- | 10 | 20 | ● |
| 46 | 59,313 | Kloster Veßra | 59,158 | 59,545 | 50 | 20 | |

Anmerkung: Auf Grund Oberbaumängel sind zur Teil niedrigere zulässige Geschwindigkeiten an den Bü festgelegt (VzG).

IV. Verzeichnis der zulässigen Streckengeschwindigkeiten und dauernden Langsamfahrstellen (VzG)

Strecke Ilmenau - Themar

Zulässige Streckengeschwindigkeiten

| | | |
|--------------------------|---------|---|
| Ilmenau – km 31,000 | 50 km/h | |
| Km 31,000 – Rennsteig | 30 km/h | • |
| Rennsteig – Schleusingen | 30 km/h | • |
| Schleusingen – Themar | 30 km/h | |

Bremsweg: 400 m

a) Richtung Ilmenau → Themar

| V zulässig | Anfang Ende | Standort Lf 6 | Standort Lf 7 | Grund Besondere Maßnahmen | Abstand (m) Lf 6 zu Lf 7/Bü |
|---------------|------------------|------------------|------------------|---|--------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 50 | 19,350 28,740 | | 19,350 | | |
| 30 | 28,740 29,585 | 28,340 | 28,740 | Brückenmängel | 400 |
| 10 | 28,740 28,760 | | | Brückenmängel – nur lokbespannte Züge ; Lf 1, 2,3 aufgestellt; La - Eintrag | |
| 10 | 29,585 29,605 | 29,430 | 29,580 | nichttechnisch gesicherter Bü bei km 29,593 | 150 |
| 50 | 29,605 31,000 | | 29,605 | | |
| 40 | 31,000 33,400 | 30,600 | 31,000 | Rili Steilstrecke | |
| 30 | 33,400 42,380 | 33,600 | 34,000 | Rili Steilstrecke | 400 |
| 20 | 42,380 42,395 | 41,980 | 42,380 | nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 42,387; | 400 |
| 30 | 42,395 43,055 | | | | |
| 10 | 43,055 43,440 | 42,655 | 43,055 | 2 nichttechnisch gesicherte Bü bei Km 43,067 und 43,410; Lf 7 mit Tafel „Bü“: Pf 2 mit Wiederholungszeichen | 400 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
SbV Teil B

| | | | | | |
|-----------|------------------|--------|--------|---|-----|
| 30 | 43,440 43,525 | | | | |
| 20 | 43,525 43,865 | 43,375 | 43,525 | 2 nichttechnisch gesicherte Bü bei Km 43,533 und 43,856; Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 150 |
| 30 | 43,865 46,710 | | | | |
| 20 | 46,710 46,980 | 46,310 | 46,710 | nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 46,726; | 400 |
| 10 | 46,980 47,110 | 46,840 | 46,980 | 2 nichttechnisch gesicherte Bü bei Km 46,995 und 47,103; Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 150 |
| 30 | 47,110 48,797 | | | | |
| 20 | 48,797 48,810 | 48,397 | 48,797 | nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 48,805 Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 400 |
| 30 | 48,810 53,050 | | | | |
| 20 | 53,050 53,064 | 52,650 | 53,050 | nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 53,056; Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 400 |
| 30 | 53,064 54,470 | | | | |
| 20 | 54,470 54,484 | 54,070 | 54,470 | nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 54,479; Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 400 |
| 30 | 54,484 59,148 | | | | |
| 10 | 59,148 59,162 | 58,798 | 59,148 | nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 59,156 Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 400 |
| 30 | 57,162 61,545 | | | | |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

SbV Teil B

b) Richtung Themar → Ilmenau

| V zulässig | Anfang Ende | Standort Lf 6 | Standort Lf 7 | Grund Besondere Maßnahmen | Abstand (m) Lf 6 zu Lf 7 |
|---------------|------------------|------------------|------------------|--|-----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 30 | 61,545 59,145 | | 61,545 | | |
| 20 | 59,145 59,160 | 58,745 | 59,145 | nichttechnisch gesicherter Bü bei k 59,156; Lf 7 mit Tafel „Bü“; Pf 2 mit Wiederholungszeichen vor Bü | 400 |
| 30 | 59,160 53,064 | | | | |
| 20 | 53,064 53,050 | 54,604 | 53,064 | Nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 53,056; Lf 7 mit Tafel „Bü“; Pf 2 mit Wiederholungszeichen vor Bü | 400 |
| 30 | 53,050 51,757 | | | | |
| 20 | 51,757 51,773 | 52,157 | 51,757 | Nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 51,767; | 400 |
| 30 | 51,773 48,795 | | | | |
| 20 | 48,795 48,814 | 49,195 | 48,795 | Nichttechnisch gesicherter Bü bei km 48,805; Lf 7 mit Tafel „BÜ“ | 400 |
| 30 | 48,814 47,485 | | | | |
| 20 | 47,485 47,110 | 47,885 | 47,485 | 4 nichttechnisch gesicherte Bü bei km 47,495, km 47,103, km46,995 und km 46,726; | 400 |
| 30 | 47,110 43,862 | | 47,110 | | |
| 10 | 43,862 43,850 | 44,262 | 43,862 | Nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 43,856; Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 400 |
| 30 | 43,850 43,440 | | | | |
| 10 | 43,440 43,055 | 43,640 | 43,440 | 3 nichttechnisch gesicherte Bü in km 43,533, km 43,410 und km 43,067 Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 200 |
| 30 | 43,055 | | 43,055 | | |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
SbV Teil B

| | | | | | |
|-----------|------------------|--------|--------|---|-----|
| | 42,395 | | | | |
| 10 | 42,395 42,380 | 42,795 | 42,395 | Nichttechnisch gesicherter Bü bei Km 42,387; Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 400 |
| 30 | 42,380 33,400 | | | | |
| 30 | 33,400 31,000 | 33,450 | 33,050 | Rili Steilstrecke | 400 |
| 50 | 31,000 29,605 | 31,000 | | | |
| 10 | 29,605 29,587 | 30.005 | 29,605 | nichttechnisch gesicherter Bü bei km 29,593; Lf 7 mit Tafel mit „Bü“ | 400 |
| 50 | 29,587 29,210 | | | | |
| 20 | 29,210 29,195 | 29,540 | 29,210 | Nichttechnisch gesicherter Bü bei km 29,220; Lf 7 mit Tafel „Bü“ | 330 |
| 30 | 29,195 28,740 | 29,195 | | Dauerbehelfsbrücke, Brückenmängel | |
| 10 | 28,760 28,740 | 28,910 | 28,760 | Brückenmängel – nur für lokbespannte Züge; Lf 1,2,3 aufgestellt | 150 |
| 50 | 28,740 19,400 | | 28,740 | | |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
SbV Teil B

Seite bleibt frei

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
SbV Teil B

Seite bleibt frei

V. Verzeichnis der zulässigen Zuglängen

Strecke Ilmenau – Themar

| | Ilmenau – Stützerbach | Stützerbach - Schleusingen | Schleusingen - Themar |
|-----------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Reisezüge | 90 m | 90 m | 90 |
| Güterzüge | 200 m | 100 m | 250 m |

- Verkehren von Reisezügen von mehr als 90 m Zuglänge mit Verkehrshalten nur nach besonderer Betrieblicher Anordnung
- Verkehren von längeren Güterzügen nur nach besonderer Betrieblicher Anordnung

VI. Verzeichnis der Einschränkungen der Radsatz- und Meterlasten

Strecke Ilmenau – Themar

| von | bis | Radsatzlast | Meterlast |
|--------------|--------------|-------------|-----------|
| Ilmenau | Schleusingen | 18 t | 6,4 t/m |
| Schleusingen | Themar | 20 t | 8,0 t/m |

VII. Verzeichnis der Gleisneigungen

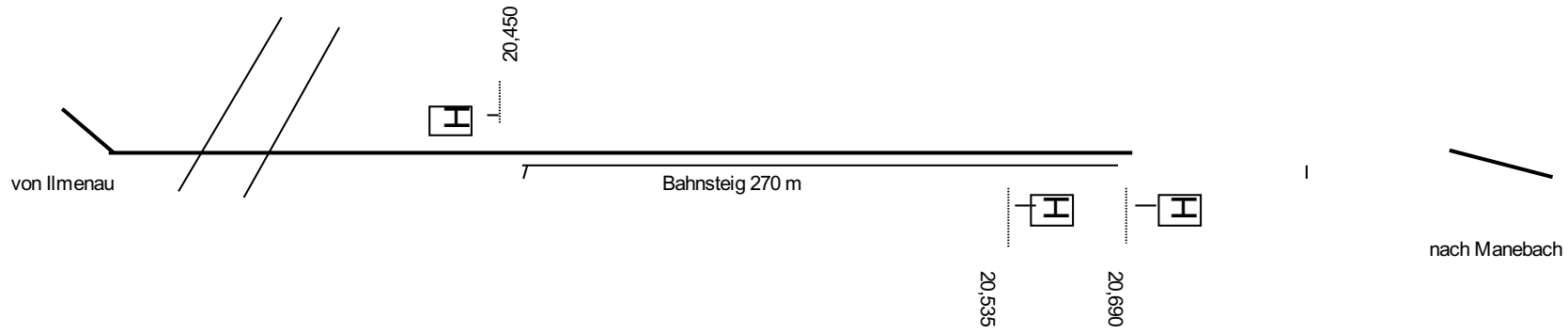
Strecke Ilmenau – Themar

| von km | bis km | Neigung ‰ | von km | bis km | Neigung ‰ |
|--------|--------|--------------|--------|--------|--------------|
| 19,400 | 20,485 | + 27,6 | 46,915 | 47,540 | - 2,5 |
| 20,485 | 23,550 | + 25,0 | 47,540 | 49,200 | + 26,6 |
| 23,550 | 29,010 | + 25,2 | 49,200 | 49,900 | - 25,3 |
| 29,010 | 31,000 | + 32,8 | 49,000 | 50,060 | - 60,6 |
| 31,000 | 32,900 | + 60,1 | 50,060 | 50,860 | - 13,3 |
| 32,900 | 33,400 | + 18,5 | 50,860 | 51,240 | - 13,0 |
| 33,400 | 33,800 | - 18,5 | 51,240 | 53,165 | - 9,8 |
| 33,800 | 35,000 | - 54,4 | 53,165 | 59,254 | - 11,3 |
| 35,000 | 35,700 | + 1,7 | 59,254 | 61,545 | - 10,9 |
| 35,700 | 36,800 | - 57,8 | | | |
| 36,800 | 38,000 | - 33,2 | | | |
| 38,000 | 38,870 | - 60,6 | | | |
| 38,870 | 42,550 | - 34,1 | | | |
| 42,550 | 43,155 | - 24,7 | | | |
| 43,155 | 46,915 | - 24,8 | | | |

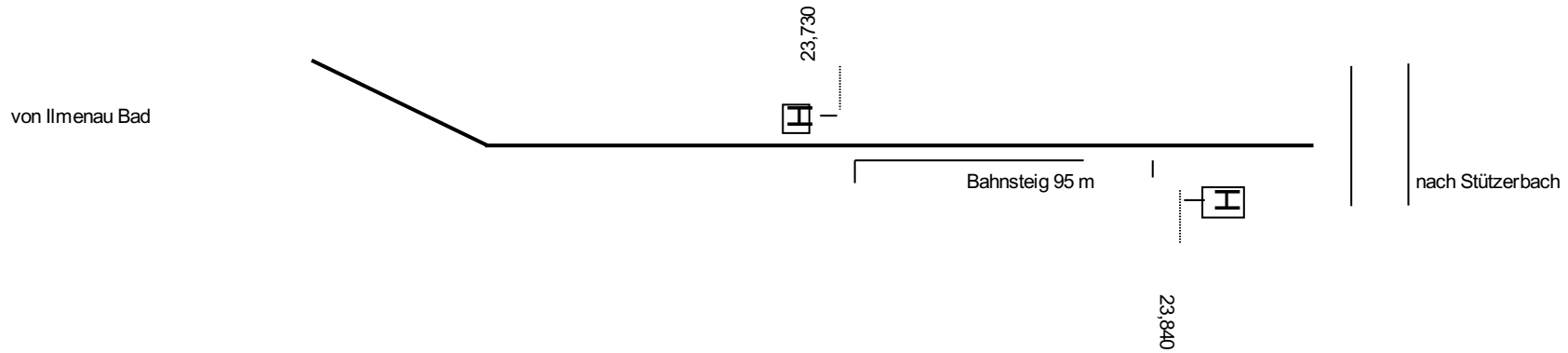
Positives Vorzeichen: Steigung in Kilometrierungsrichtung

Negatives Vorzeichen: Gefälle in Kilometrierungsrichtung

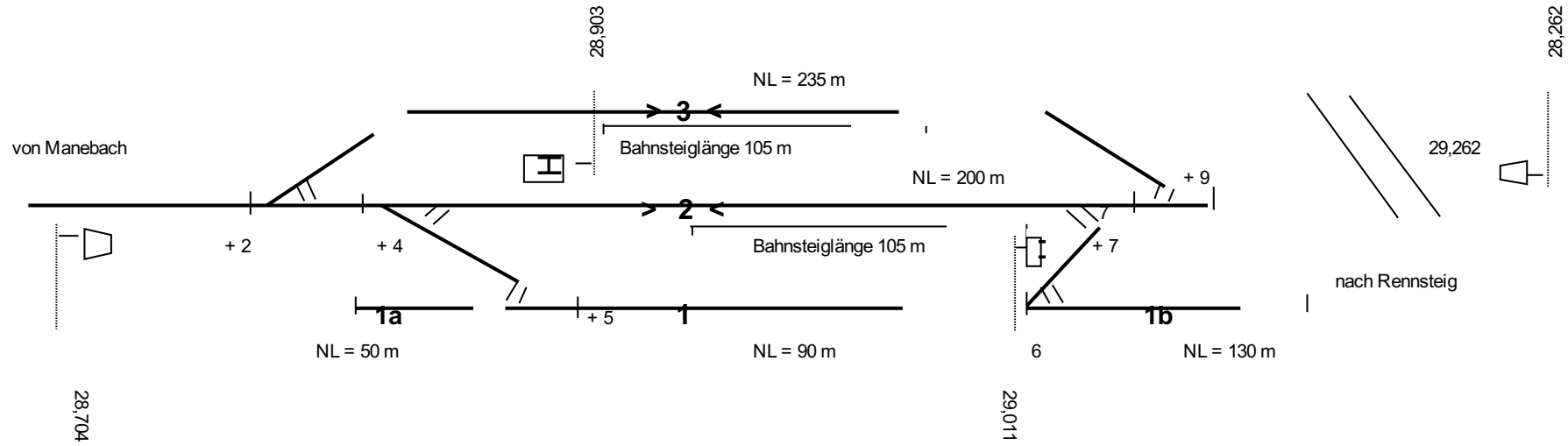
Hp Ilmenau Bad



Hp Manebach

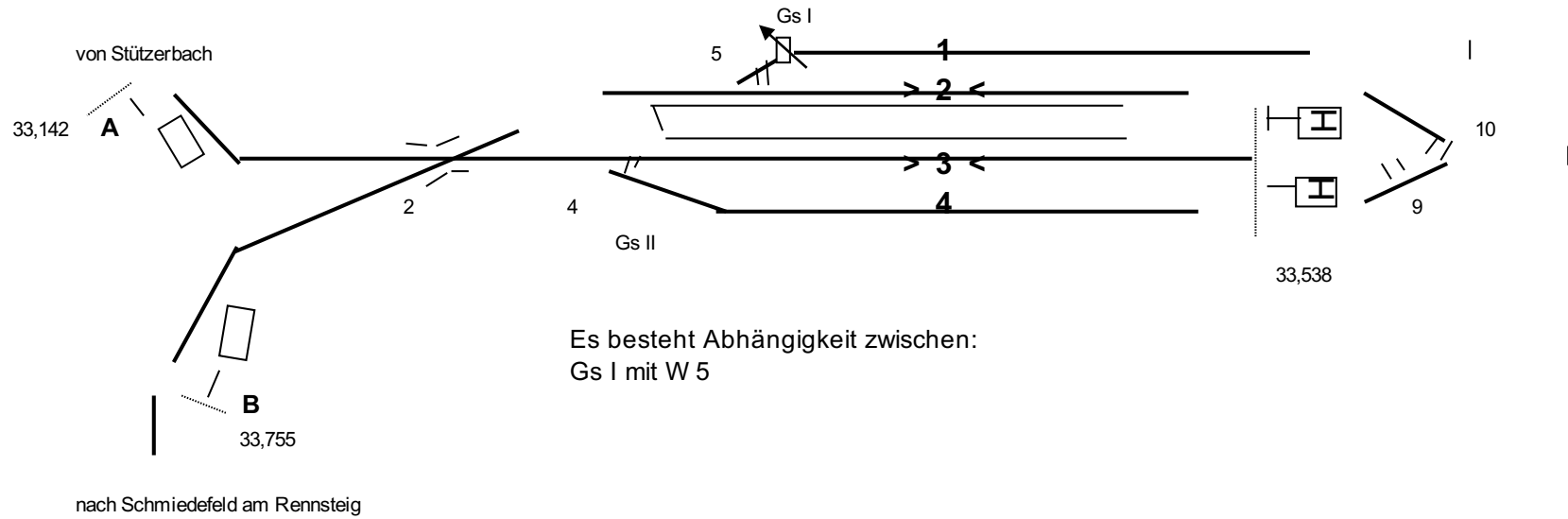


Bf Stützerbach

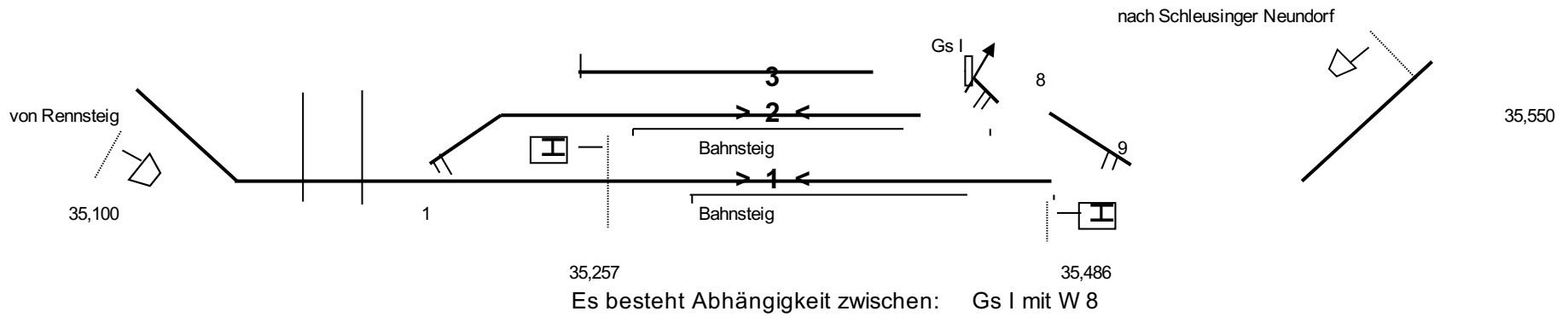


Es besteht Abhängigkeit zwischen:
W 5 mit W 4
W 6 mit W 7

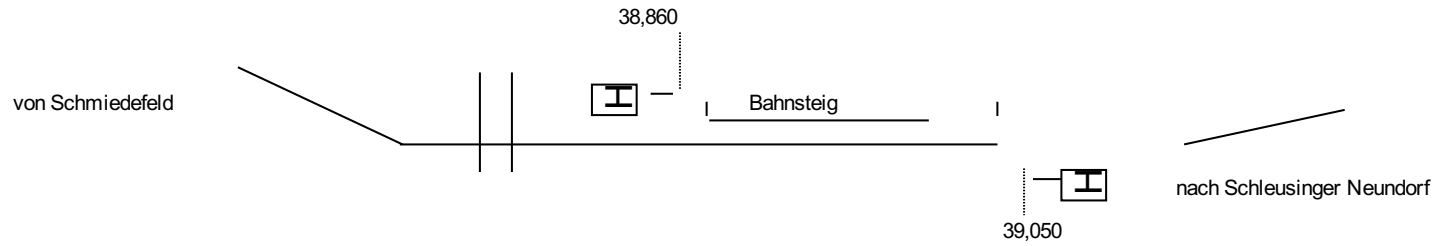
Bf Rennsteig



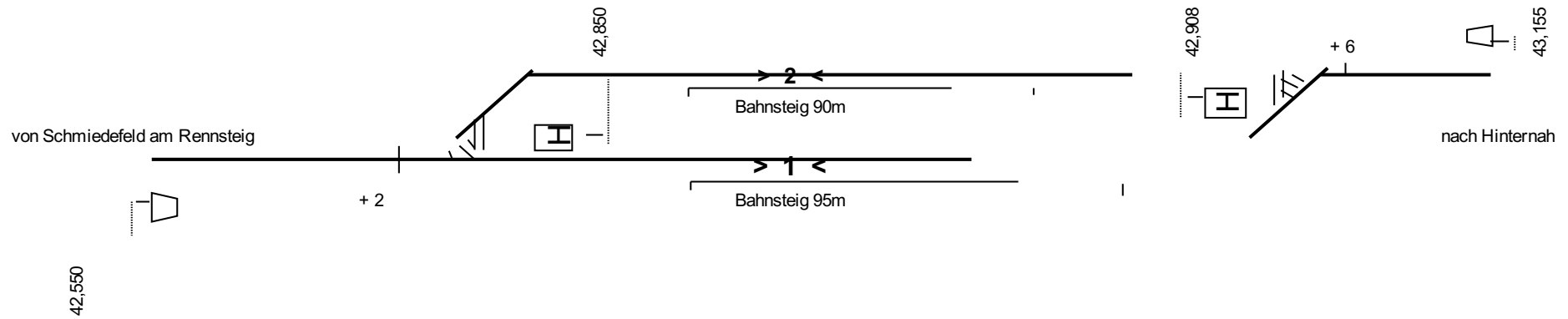
Bf Schmiedefeld



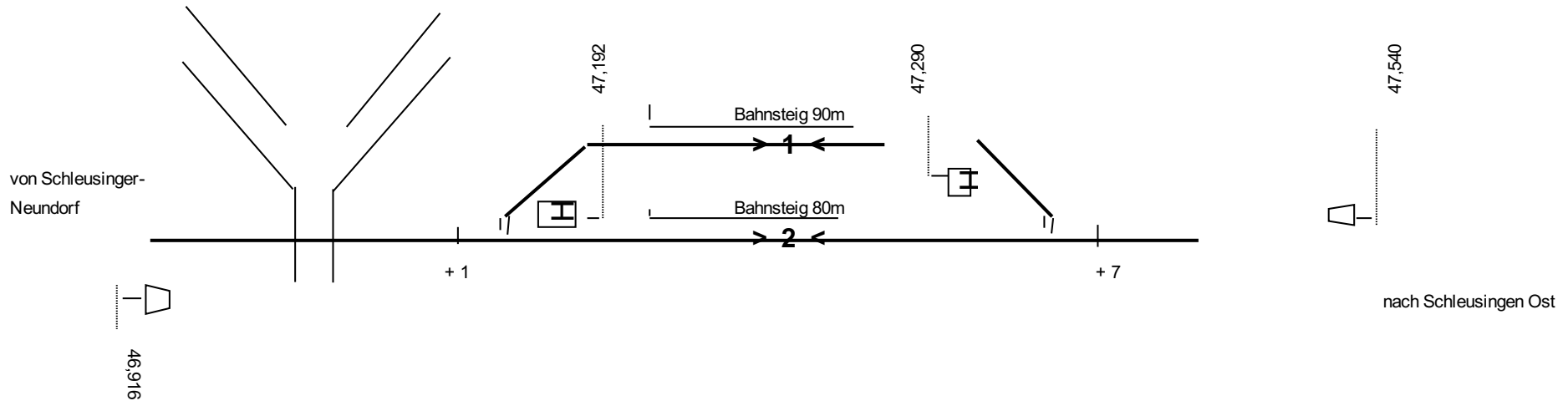
Hp Thomasmühle



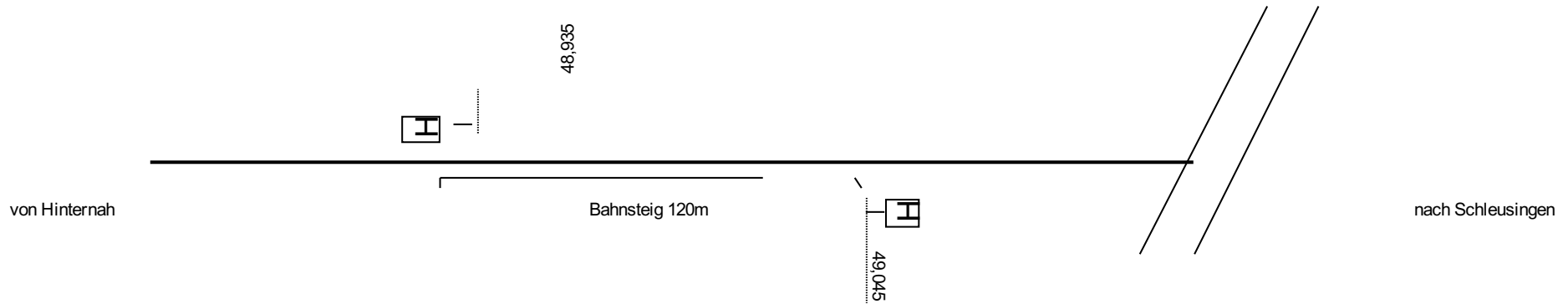
Bf Schleusinger Neundorf



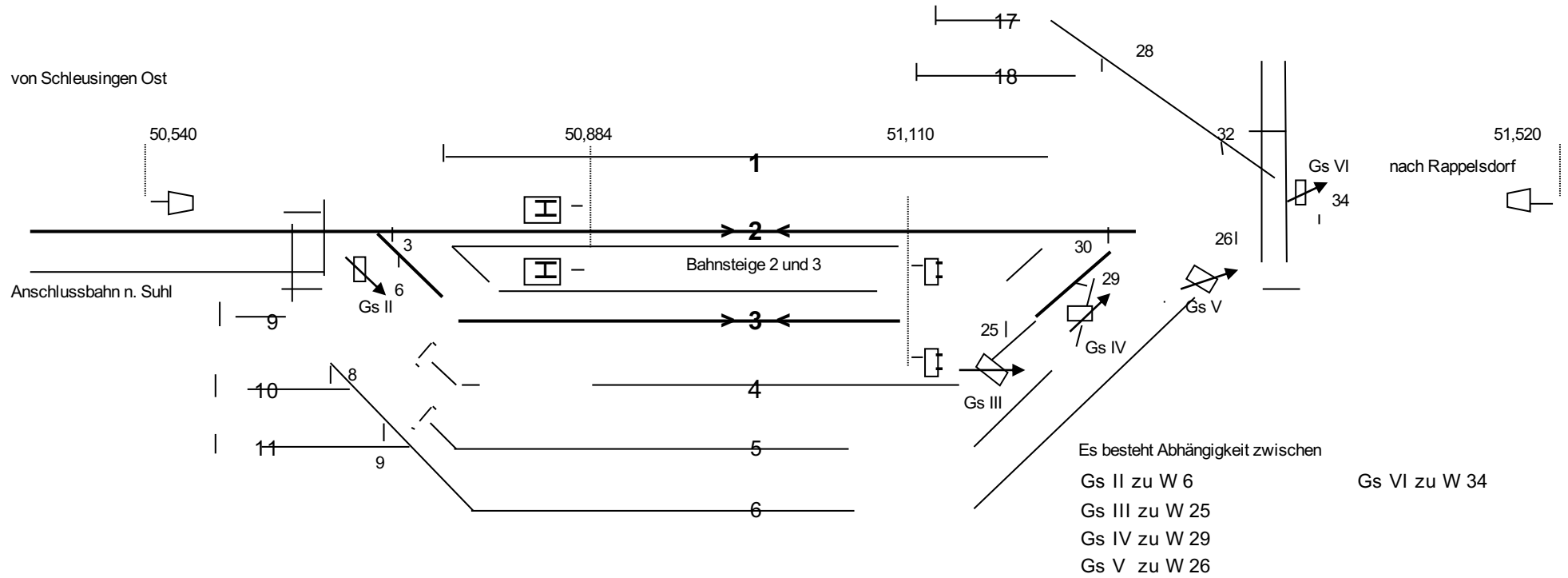
Bf Hinternah



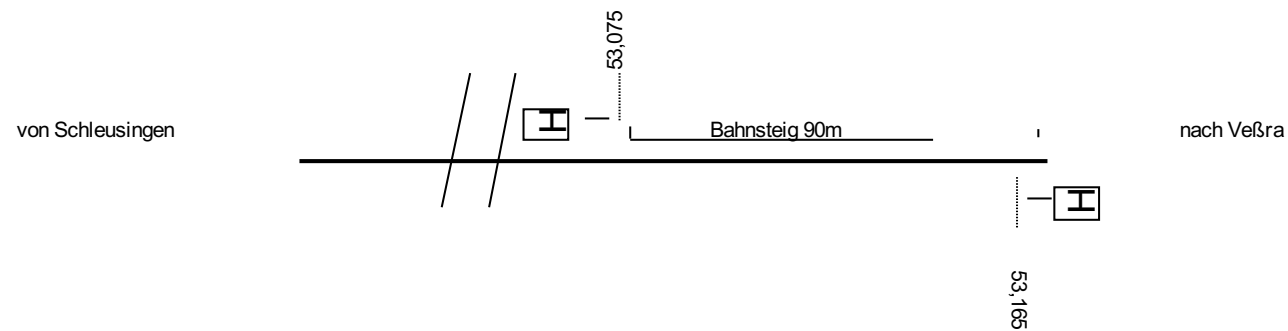
Hp Schleusingen Ost



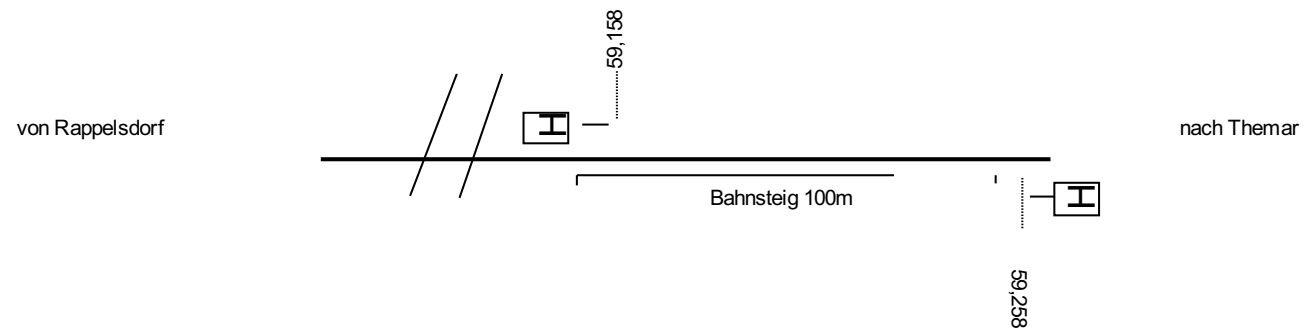
Bf Schleusingen



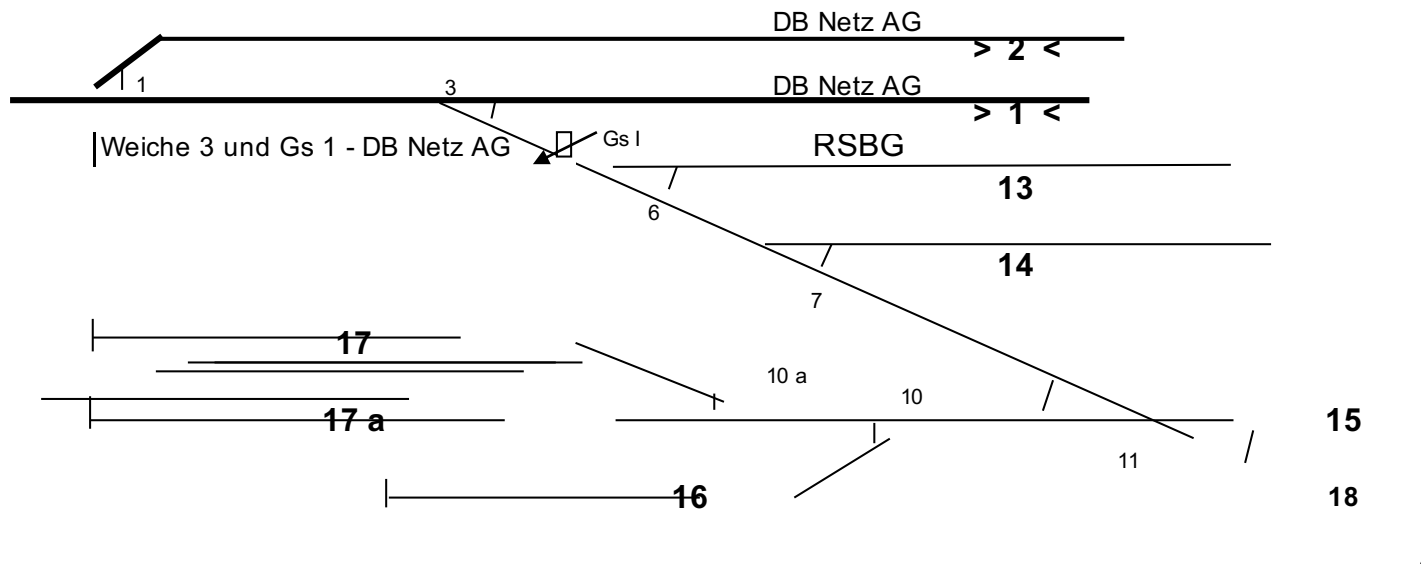
Hp Rappelsdorf



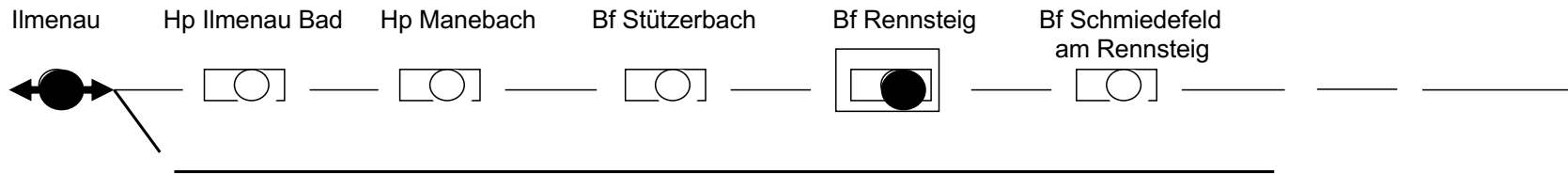
Hp Veßra



Anschluss Betriebswerk Ilmenau



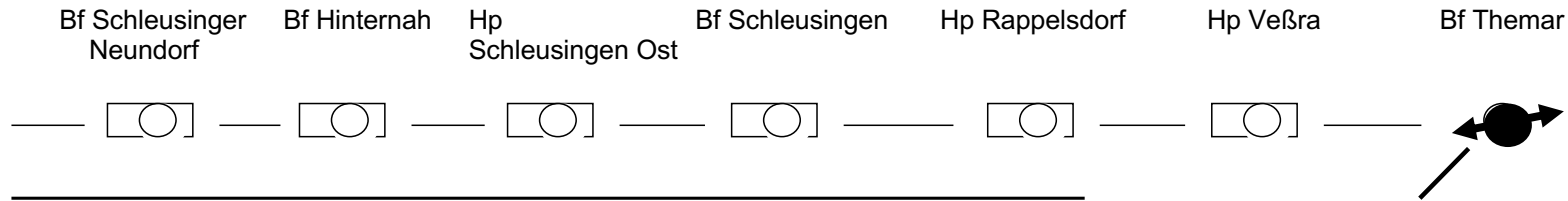
Regelmäßig abzugebende Zuglaufmeldungen
Strecke Ilmenau – Themar
(für Zugführer bei Eintrag „Zf“ im Fahrplan Spalte 10)



| Zug in | Zugleiter (Zl) | Zugführer (Zf) | Fdl Ilmenau |
|---------------------------|---|--|--|
| Ilmenau | Fahrerlaubnis | Fahranfrage <u>Abfahrbereitschaft an Fdl Ilmenau melden</u> | Zugmeldung an Zl Rennsteig - Zustimmung zur Abfahrt Rückmelden an Zl Rennsteig |
| Ilmenau Bad | Fahrerlaubnis Rückmelden an Fdl Ilmenau Fahrerlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage | |
| Manebach | Fahrerlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage | |
| Stützerbach | Fahrerlaubnis Zugmeldung an Fdl Ilmenau Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage Rangiererlaubnisanfrage | |
| Rennsteig | Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis | Fahranfrage Rangiererlaubnisanfrage | |
| Schmiedefeld am Rennsteig | Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage Rangiererlaubnisanfrage | |

Rennsteigbahn GmbH & Co KG
SbV Teil B

Anlage 2



| Zug in | Zugleiter (Zl) | Zugführer (Zf) | Fdl Themar |
|------------------------------|---|--|---|
| Schleusinger Neundorf | Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage Rangiererlaubnisanfrage | |
| Hinternah | Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage | |
| Schleusingen Ost | Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage | |
| Schleusingen | Zugmeldung an Fdl Themar Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis _____ | Ankunftmeldung Fahranfrage Rangiererlaubnisanfrage | |
| | Rückmelden an Fdl Themar Fahrerlaubnis Rangiererlaubnis | | |
| Rappelsdorf | Fahrerlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage | |
| Veßra | Fahrerlaubnis | Ankunftmeldung Fahranfrage | |
| Themar | | | Rückmelden an Zl Rennsteig |
| | Fahrerlaubnis | Fahranfrage | _____ Zugmeldung an Zl Rennsteig - Zustimmung zur Abfahrt |

Angaben in den Spalten: Bei geteilten Feldern beziehen sich die Angaben über den Strich auf die Fahrtrichtung Ilmenau – Themar, unter dem Strich auf die Fahrtrichtung Themar – Ilmenau
 Bei ungeteilten Feldern gelten die Angaben für beide Fahrtrichtungen

An unsere Frachtkunden!

Auf dem Ladegleis dieses Bahnhofs ist unseren Kunden das selbstständige Verschieben von Güterwagen gestattet, sofern keine außergewöhnlichen Güter verladen sind (explosionsgefährliche, radioaktive, lademaßüberschreitende oder besonders schwere Güter).

Bedenken Sie aber bitte, dass bewegte Güterwagen wegen ihres Gewichts und ihres leichten Laufs auf den Schienen zu einer großen Gefahr werden können. Wenn Sie solche Bewegungen veranlassen, beachten Sie daher unbedingt und verantwortlich folgende Unfallverhütungsmaßnahmen:

Bewegen Sie Güterwagen nur, wenn kein Eisenbahn-Triebfahrzeug zur Verfügung steht, wenn auch kein Eisenbahner zur Stelle ist, wenn gute Sicht herrscht, wenn das Verschieben dem Ladegeschäft dient und auf den Nachbargleisen kein Verkehr ist. Weichen dürfen nicht umgestellt werden. Bei starkem Wind, bei dem ein Wagen unbeabsichtigt in schnellere Bewegungen kommen könnte, ist das Bewegen zu unterlassen.

Belehren Sie vorher Ihre Helfer über das richtige Verhalten und warnen Sie alle anderen Personen in der Nähe. Das Ladegeschäft an anderen Güterwagen muss eingestellt werden, wenn Ihr Güterwagen darauf zurollen soll.

Bewegen Sie Wagen nur mit Schrittgeschwindigkeit, damit sie in der Gewalt behalten und nichts beschädigt wird. Wenn Sie mehr als einen Güterwagen gleichzeitig bewegen, müssen die Güterwagen miteinander gekuppelt sein. Es dürfen höchstens 3 Güterwagen gleichzeitig bewegt werden.

Von Hand darf ein Güterwagen nur an dessen Seitenwänden geschoben werden. Niemals ziehen oder ins Gleis treten!

Güterwagen niemals durch Anstemmen gegen Puffer, durch Ziehen an der Kupplung, an den Pufferscheiben oder Einstecken von Stangen zwischen den Radspeichen bewegen oder aufhalten!

Wagenrücker (Knippstangen) dürfen nur an den hinteren Rädern angesetzt werden.

Ein Seil zum Ziehen mit einem Fahrzeug muss mindestens 5 m lang sein. Befestigen Sie es möglichst am hinteren Ende des Güterwagens an den vorgesehenen Ösen so, dass es sich nachher leicht lösen lässt. Zwischen ziehendem Fahrzeug und dem Güterwagen darf sich niemand aufhalten. Tierbegleiter oder Kraftfahrzeugführer müssen einen sicheren Abstand vom Güterwagen halten.

Zum Schieben mit einem Fahrzeug dürfen keine losen Stempel benutzt werden.

Achten Sie während der Bewegung darauf, dass das Zugseil sich nicht an den Pfosten oder anderen Hindernissen festsetzt.

Nach der Bewegung legen Sie den Güterwagen wieder so fest, wie das vor der Bewegung der Fall war. Steine, Eisenteile und dergleichen dürfen hierzu nicht benutzt werden.

Rennsteigbahn GmbH & Co KG
Am Rennsteig 3 (Bf Rennsteig)
99711 Schmiedefeld

Ruf: 036782 70666

III. Bedienungsanweisungen für BÜSA

Strecke Ilmenau – Themar

| Nr. | Lage Km | Kreuzende Straße | vorh. Bü Sicherung | V max | Sonstiges |
|-----|---------|--------------------------|--------------------|-------|-----------|
| 1 | 19,700 | Ilmenau Krankenhaus | EBÜT 80 | 50 | Po 19 |
| 2 | 20,400 | Ilmenau-Bad | HSA 64b | 50 | Po 20 |
| 3 | 23,525 | Manebach B4 Po23 | EBÜT 80 | 50 | |
| 4 | 23,950 | Manebach Po24 | EBÜT 80 | 50 | |
| 5 | 26,600 | Manebach B4 | EBÜT 80 | 50 | |
| 6 | 33,095 | Rennsteig L1141 | EBÜT 80 | 40 | |
| 7 | 35,140 | Schmiedefeld L1140 | mVS (F) | 40 | |
| 8 | 41,895 | Schleusinger Neundorf B4 | EBÜT 80 | 40 | |
| 9 | 46,490 | Hinternah L2038 | EBÜT 80 | 40 | |
| 10 | 49,195 | Schleusingen/O B4 | EBÜT 80 | 40 | |
| 11 | 50,066 | Schleusingen B247 | BÜSTRA | 40 | |
| 12 | 50,238 | Schleusingen | EBÜT 80 | 40 | |
| 13 | 50,755 | Schleunigen L2035 | eVS/BI(O) | 40 | |
| 14 | 51,270 | Schleusingen | mVS/eIW/(F) | 50 | |
| 15 | 55,770 | Zollbrück L1025 | EBÜT 80 | 30 | |
| 16 | 58,465 | Kloster Veßra L1134 | EBÜT 80 | 40 | |

1. Bü km 19,700

a) Beschreibung, Lage

Bei km 19,700 kreuzt die Bahnstrecke Ilmenau – Themar eine Gemeindestraße im Bereich der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Ilmenau und Stützerbach.

Die Sicherung des Bü erfolgt durch eine zugbewirkte, fernüberwachte BÜSA der Bauart EBÜT 80 mit Lichtzeichen und Halbschranken. Die Ein- und Ausschaltung erfolgt durch Einschaltkontakte.

Die Fernüberwachung befindet sich beim Fdl Ilmenau.

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil B

Lage der Induktionsschleifen und Signale:

| Lage der Anlagenteile [km] | Richtung Ilmenau – Stützerbach | Richtung Stützerbach - Ilmenau |
|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Wirksamkeitskontakt | | |
| Einschaltkontakt | | |
| UT | | |
| HET | | |
| Ausschaltkontakt | | |
| Standort Fernsprecher | Vor Bahnübergang | Am Schaltheus |

b) Funktionsweise

Die Einschaltung der BÜSA erfolgt in Fahrtrichtung Ilmenau – Themar selbsttätig durch Befahren des Einschaltkontaktes, der ständig wirksam ist, soweit er nicht durch die Unwirksamkeitstaste ausgeschaltet wird.

In der Fahrtrichtung Themar – Ilmenau erfolgt die Einschaltung durch Befahren des Einschaltkontaktes, nachdem dieser durch Befahren des Wirksamkeitskontaktes wirksam geschaltet wurde und soweit er nicht durch die Unwirksamkeitstaste ausgeschaltet wird.

c) Störungen

Im Falle der Störung ist, auch wenn bei Annäherung die Schranken geschlossen sind oder die Lichtzeichen leuchten, vor dem Bü anzuhalten und nach Punkt d) zu verfahren. Ist eine Hilfseinschaltung durch HET nicht möglich, erfolgt die Sicherung gemäß FV-NE § 44 (8).

Störungen werden dem Fdl angezeigt. Vor Zulassung einer Zugfahrt hat sich der Fdl zu überzeugen, dass keine Störung vorliegt.

d) Hilfseinschaltung

Die Hilfseinschaltung erfolgt über Hilfseinschalttasten. Zu deren Bedienung ist der Schlüssel DB-21 mitzuführen. Nach Befahren des Bahnüberganges erfolgt die Ausschaltung über die Ausschaltkontakte. Dazu müssen die Ausschaltkontakte vollständig frei gefahren werden.

e) Handlungen bei Rangierfahrten und Sperrfahrten

Sperrfahrten, die den Bereich der Einschaltstrecke, nicht aber den Bahnübergang befahren, werden durch den Fdl durch den Befehl Ad beauftragt, die betreffende Unwirksamkeitstaste (UT) zu bedienen. Hierzu muss der Schlüssel DB-22 mitgeführt werden.

Nach Betätigung der UT wird der Einschalt- bzw. der Wirksamkeitskontakt für 60 sec. unwirksam geschaltet. Wird der Kontakt in dieser Zeit befahren, wird durch das Befahren mit jeder Achse die volle Unwirksamkeitszeit wieder hergestellt. Die

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil B

Einschalt- bzw. Wirksamkeitskontakte sind unwirksam, wenn die Überwachungslampe an der UT leuchtet.

f) Fernsprecheinrichtungen

Ein Fernsprecher befindet sich im Schaltheis.

2. Bü km 20,400

a) Beschreibung, Lage

Bei km 20,400 kreuzt die Bahnstrecke Ilmenau – Themar eine Gemeindestraße im Bereich der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Ilmenau und Stützerbach.

Die Sicherung des Bü erfolgt durch eine zugbewirkte, fernüberwachte BÜSA der Bauart HSA 64a mit Lichtzeichen und Halbschranken. Die Ein- und Ausschaltung erfolgt durch Einschaltkontakte.

Die Fernüberwachung befindet sich beim Fdl Ilmenau.

Lage der Induktionsschleifen und Signale:

| Lage der Anlagenteile [km] | Richtung Ilmenau – Stützerbach | Richtung Stützerbach - Ilmenau |
|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Wirksamkeitskontakt | | |
| Einschaltkontakt | | |
| UT | | |
| HET | | |
| Ausschaltkontakt | | |
| Standort Fernsprecher | Vor Bahnübergang | Am Schaltheis |

b) Funktionsweise

Die Einschaltung der BÜSA erfolgt in Fahrtrichtung Ilmenau – Themar selbsttätig durch Befahren des Einschaltkontaktes, der ständig wirksam ist, soweit er nicht durch die Unwirksamkeitstaste ausgeschaltet wird.

In der Fahrtrichtung Themar – Ilmenau erfolgt das Einschalten der Bahnübergangssicherungsanlage durch Betätigung eines Schlüsselschalters auf dem Bahnsteig Ilmenau Bad.

c) Störungen

Im Falle der Störung ist, auch wenn bei Annäherung die Schranken geschlossen sind oder die Lichtzeichen leuchten, vor dem Bü anzuhalten und nach Punkt d) zu verfahren. Ist eine Hilfseinschaltung durch HET nicht möglich, erfolgt die Sicherung gemäß FV-NE § 44 (8).

Rennsteigbahn GmbH & Co KG

SbV Teil B

Störungen werden dem Fdl angezeigt. Vor Zulassung einer Zugfahrt hat sich der Fdl zu überzeugen, dass keine Störung vorliegt.

d) Hilfseinschaltung

Die Hilfseinschaltung erfolgt über Hilfseinschalttasten. Zu deren Bedienung ist der Schlüssel DB-21 mitzuführen. Nach Befahren des Bahnüberganges erfolgt die Ausschaltung über die Ausschaltkontakte. Dazu müssen die Ausschaltkontakte vollständig frei gefahren werden.

e) Handlungen bei Rangierfahrten und Sperrfahrten

Sperrfahrten, die den Bereich der Einschaltstrecke, nicht aber den Bahnübergang befahren, werden durch den Fdl durch den Befehl Ad beauftragt, die betreffende Unwirksamkeitstaste (UT) zu bedienen. Hierzu muss der Schlüssel DB-22 mitgeführt werden.

Nach Betätigung der UT wird der Einschalt- bzw. der Wirksamkeitskontakt für 60 sec. unwirksam geschaltet. Wird der Kontakt in dieser Zeit befahren, wird durch das Befahren mit jeder Achse die volle Unwirksamkeitszeit wieder hergestellt. Die Einschalt- bzw. Wirksamkeitskontakte sind unwirksam, wenn die Überwachungslampe an der UT leuchtet.

f) Fernsprecheinrichtungen

Ein Fernsprecher befindet sich im Schaltheus.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach - Schleusingen

der
Rennsteigbahn GmbH & Co KG

Gültig ab 01. Oktober 2020

genehmigt Gz 63270/315/20 als Ausgabe B2

Stein
Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht
des Freistaates Thüringen
Juri-Gagarin-Ring 114
99084 Erfurt

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Herausgeber:

Rennsteigbahn GmbH & Co KG
Bf Rennsteig
Rennsteig 3
98528 Suhl
Tel.: 036782 70666
Fax: 036782 70660
info@rennsteigbahn.de

Bearbeitung:

Verkehrsfachwirt Frank Rosendahl (B2)
Dipl.-Ing. Andreas Kroll (B1)
Dipl.-Ing. (FH) Ralf Hermkes (B1)

Die Ausgabe der Richtlinie Steilstrecke (Rili Steilstr) Stützerbach – Schleusingen der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG vom 01.12.2003, zugestimmt vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht, Gz 53272/153/03/RBG vom 01.12.2003 Neuausgabe mit Stand B1 genehmigt vom Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht des Freistaates Thüringen per 23.01.2014, Gz 53271/020/14/RSBG_EIU , wurde aktualisiert auf Grund des Bescheides Gz 63402/281/19/STB vom 11.10.2019 und wird mit Berichtigungsstand B2 neu herausgegeben.

Diese Richtlinie ist den Triebfahrzeugführern und Eisenbahnbetriebsbediensteten der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG persönlich zuzuteilen, allen anderen Mitarbeitern der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG zugänglich zu machen und von Mitarbeitern anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in dieser Vorschrift benannten Strecken der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG befahren, anzuwenden.

Die in dieser Sammlung verwendeten Dienst- und Tätigkeitsbezeichnungen beziehen sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Die Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Richtlinie und ihrer Anlagen ist ohne Genehmigung der Eisenbahn-Betriebsleitung der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG nicht gestattet.

Bf Rennsteig, 02. September 2020

gez. Verkehrsfachwirt Frank Rosendahl
EBL EIU

gez. Manfred Thiele
Gf EIU

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Verteilungsplan

Die Richtlinie für den Betrieb der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen ist

(1) je einmal zu übergeben:

Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht
Eisenbahnbetriebsleiter der diese Infrastruktur nutzenden EVU

(2) persönlich zuzuteilen:

Eisenbahnbetriebsleiter EVU und EIU sowie deren Vertreter
Mitarbeiter mit Leitungs- und Überwachungsfunktionen
Mitarbeitern, die Fahrpläne und Bauanordnungen erstellen
Zugleiter der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
Triebfahrzeugführern
Zugführern
Wagenmeistern

(3) zugänglich zu machen:

allen übrigen im Betriebsdienst tätigen Beschäftigten
sonstige beteiligte Fachdienste der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
Lehrkräfte im Bahnbetrieb

Für die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG tätigen Dritten und, soweit erforderlich, zuständigen Bundes- bzw. Landespolizei-Dienststellen ist diese Richtlinie auszuhändigen, sofern sie im Zuständigkeitsbereich dieser Richtlinie tätig werden.

Die Eisenbahnbetriebsleiter der die Infrastruktur der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben ihre im Fahrdienst auf der Steilstrecke der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG tätigen Mitarbeiter über diese Richtlinie nachweislich zu unterrichten. Es obliegt ihnen, diese Richtlinie diesen Mitarbeitern zuzuteilen bzw. zugänglich zu machen.

Berichtigungen

Stc

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Verzeichnis

| | |
|---|----|
| Inhalt der Anhänge / Anlagen | 6 |
| 1. Allgemeines | 7 |
| 2. Besondere Kenntnisse für den Dienst auf Steilstrecken..... | 7 |
| 3. Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Triebfahrzeuge..... | 8 |
| 4. Bremsausrüstung der Wagen | 9 |
| 5. Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Nebenfahrzeuge | 9 |
| 6. Festlegemittel zum Sichern | 10 |
| 7. Bremsen der Züge | 10 |
| 8. Stellung der Triebfahrzeuge im Zug | 11 |
| a) Talfahrt | 11 |
| b) Bergfahrt..... | 11 |
| 9. Bremsstellung, Bremsgewicht, Bremsberechnung..... | 11 |
| 10. Besetzen der Triebfahrzeuge, Steuerwagen, Züge und Nebenfahrzeuge | 12 |
| 11. Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke..... | 12 |
| 12. Bedienen der Bremsen bei der Talfahrt..... | 13 |
| 13. Befördern langer Ladungen | 14 |
| 14. Außergewöhnliche Vorkommnisse | 14 |
| 15. Bauarbeiten vorbereiten und durchführen | 15 |
| Anhang 1 | 16 |
| Anhang 2 | 18 |
| Anlage 1..... | 20 |
| Anlage 2..... | 24 |

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Verzeichnis der Anhänge / Anlagen

Anhang 1: Brems tafeln für 400 m Bremsweg

Anhang 2: Streckenprofil der Steilstrecke Stützerbach - Schleusingen

Anlage 1: Ergänzende Bestimmungen zum Einsatz von Triebwagen der BR 612

Anlage 2: Ergänzende Bestimmungen zum Einsatz von Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

1. Allgemeines

- (1) Die Richtlinie enthält die besonderen Vorschriften über das Bremsen nach § 35 Abs. 5 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie weitere Bestimmungen für den Betrieb auf der Steilstrecke, die zusätzlich zu anderen Bestimmungen der Rennsteigbahn GmbH & Co KG gelten.
- (2) Diese Vorschriften und Bestimmungen sind, vom Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht des Freistaates Thüringen gemäß EBO § 35 Abs. 5 genehmigt und dürfen nur mit dessen Genehmigung geändert werden.
- (3) Diese Richtlinie lehnt sich an die „Konzernrichtlinie 465 der Deutschen Bahn AG vom 15.11.1997“ und die „Dienstvorschrift für den Betrieb auf Steilstrecken (DV Steilstr) vom 01.01.1958“ der Deutschen Reichsbahn (DR) an, unter besonderer Würdigung der „Ergänzungsregelung B017 zur bremstechnischen Ausrüstung von Fahrzeugen zum Betrieb auf Steilstrecken“ im Revisionsstand 1.0 vom 28.10.2013
- (4) Steilstrecken im Sinne der unter (3) benannten Richtlinien und Vorschriften sind Strecken mit Streckenabschnitten mit einer maßgebenden Neigung von mehr als 40 ‰ (Steilstreckenabschnitte).
Hiernach ist die Strecke Stützerbach – Schleusingen eine Steilstrecke.
- (5) Die größte maßgebende Neigung, die zugelassenen Geschwindigkeiten sowie die Bahnhöfe, auf denen die zusätzlich erforderlichen Bremsproben durchgeführt werden müssen, sind im Anhang 2 benannt.

2. Besondere Kenntnisse für den Dienst auf Steilstrecken

- (1) Zugleiter, Zugbegleiter, Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter (früher auch Beimann), Lokomotivheizer sowie Führer und Begleiter von Nebenfahrzeugen dürfen auf der Steilstrecke nur eingesetzt werden, wenn sie dem Eisenbahnbetriebsleiter oder einer von ihm beauftragten Person nachweislich bestätigt haben, dass sie den Inhalt und die Bestimmungen dieser Richtlinie und – soweit erforderlich – der ergänzenden Bestimmungen kennen.
- (2) Die Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen haben beim Erwerb der Streckenkenntnis im Rahmen der vom Eisenbahnbetriebsleiter oder einer von ihm beauftragten Person festzulegenden Anzahl von Begleitfahrten (Berg- und Talfahrt bei Tageslicht und bei Dunkelheit) nachzuweisen, dass sie die Besonderheiten des Steilstreckenbetriebs kennen und in der Praxis anwenden können. **Auch in Notfällen (z.B. bei Betriebsstörungen und aus diesem Anlass erforderlichen Umleitungen) ist das Befahren der Steilstrecke ohne Nachweis der Streckenkenntnis untersagt.**
- (3) Die besondere Befähigung erlischt bei unterbrochener Dienstausbildung auf der Steilstrecke von länger als einem Jahr.
- (4) Die unter Abs. 1 genannten, die mit der Zugfertigstellung und der Durchführung der Bremsprobe Beauftragten sowie die örtlichen Mitarbeiter, die ständig oder nur vorübergehend auf der Steilstrecke Tätigkeiten verrichten, sind jährlich einmal im Rahmen eines zusätzlichen Fortbildungsunterrichtes über die geltenden Bestimmungen für den Betrieb auf der Steilstrecke zu unterrichten.

574

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

- (5) Die nicht unter Abs. 1 genannten Mitarbeiter müssen vor Ausübung einer Tätigkeit auf der Steilstrecke im erforderlichen Umfang über die Bestimmungen dieser Richtlinie und – soweit erforderlich – der ergänzenden Bestimmungen unterrichtet werden.
- (6) Über die gemäß den Absätzen 1 bis 4 erworbenen besonderen Kenntnisse sind Nachweise zu führen.

3. Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Triebfahrzeuge

- (1) Triebfahrzeuge müssen eine selbsttätige Druckluftbremse, eine zusätzliche Bremse (nach Ergänzungsregelung B017) sowie Hand- oder Feststellbremse haben.

Sie sollen – neu für den Steilstreckenbetrieb einzusetzende Triebfahrzeuge müssen – mit einer mehrlösigen Bremse und zusätzlich mit einer weiteren, vom Wirken der Druckluftbremse unabhängig arbeitenden Bremsrichtung ausgerüstet sein;

dazu zählen

- elektrische, hydraulische und
 - mechanische (Getriebe-) Bremsen
 - Gegendruckbremsen
 - direkt angesteuerte Magnetschienenbremsen.
- } dynamische Bremsen

Triebfahrzeuge, die nicht über eine solche zusätzliche Bremsrichtung verfügen, dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn die Druckluftbremse für jedes Drehgestell separat ausgeschaltet werden kann.

- (2) Triebfahrzeuge mit Scheibenbremsen müssen mit dynamischer Bremse ausgerüstet sein.
- (3) Die Bremsklotzsohlen und Bremsbeläge der Triebfahrzeuge müssen eingeschliffen sein, oder es dürfen nur an einem Drehgestell die Bremsklotzsohlen bzw. Bremsbeläge gewechselt worden sein.
- (4) Die Triebfahrzeuge müssen mit einer Sandstreueinrichtung ausgerüstet sein. (weitere Regelungen für den Betrieb siehe Abschnitt 11 Absatz 7)
- (5) Dampflokomotiven müssen mit Bergwasserstandsglas ausgerüstet sein.
- (6) Folgende Triebfahrzeug - Baureihen nach der DB AG-Bezeichnung sind auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen zugelassen und bedürfen keiner zusätzlichen Einsatzgenehmigung:
Dieseltriebfahrzeuge: BR 213, BR 215, BR 218, BR 228
Dampflokomotiven: BR 94
Nebenfahrzeuge: SKL 25

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Folgende weitere Fahrzeugbaureihen sind für den Einsatz auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen im Einzelfall geprüft und streckenbezogen zugelassen:

- Dieseltriebwagen BR 612 entsprechend den ergänzenden Bestimmungen der Anlage 1
- Dieseltriebwagen BR 650 / Regio-Shuttle RS 1 entsprechend den ergänzenden Bestimmungen der Anlage 2

Der Einsatz von weiteren als den bereits genehmigten Fahrzeugbaureihen, die auf der Steilstrecke eingesetzt werden können, muss von der zuständigen Aufsichtsbehörde geprüft und genehmigt sein.

4. Bremsausrüstung der Wagen

- (1) Reisezugwagen müssen mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse ausgerüstet sein und über eine Handbremse verfügen, die auf mindestens zwei Radsätze wirkt.
- (2) Güter- und Bahndienstwagen sollen mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse, die G-P-Wechsel hat, und mit Handbremse ausgerüstet sein.
- (3) Wagen mit Kunststoffbremsklotzsohlen sind grundsätzlich auf der Steilstrecke nicht zugelassen.
- (4) Wagen mit Scheibenbremsen oder Verbundstoffbremsklotzsohlen sind unter der Maßgabe von Abschnitt 9 Abs. 4 einsetzbar. Für darüberhinausgehende Anwendungen sind gemäß Ergänzungsregelung B017 (Bremsausrüstung für Wagen) Nachweise zu führen.

5. Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Nebenfahrzeuge

- (1) Nebenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb müssen eine auf alle Radsätze wirkende Bremse haben und mit Hand- oder Feststellbremse ausgerüstet sein.
- (2) Für Nebenfahrzeuge, die aufgrund der Bauart und der Bremsausrüstung den Anforderungen für Regelfahrzeuge entsprechen, gelten die in dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften für Wagen/Triebfahrzeuge analog.
- (3) Der Einsatz von neuen Nebenfahrzeugen, die auf der Steilstrecke eingesetzt werden sollen bedarf der Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde. Das Vorliegen dieser Genehmigung muss aus der Fahrzeuganschrift (Anschriftentafel) ersichtlich sein.
- (4) Nebenfahrzeuge dürfen keine Kunststoff-Bremsklotzsohlen haben.
- (5) Nebenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb müssen mit Sandstreueinrichtung ausgerüstet sein. (weitere Hinweise siehe Abschn 11 (7))
- (6) Bedingt der Einsatz auf Steilstrecken das Herabsetzen der für das Nebenfahrzeug festgelegten Anhängelast, so muss dies im Rahmen der Erteilung der Einsatzgenehmigung festgelegt und aus der Fahrzeuganschrift (Anschriftentafel) ersichtlich sein.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

- (7) Nebenfahrzeuge mit einer direkten Bremse dürfen nur einen Anhänger mit selbsttätiger Druckluftbremse und Feststellbremse mitführen; hinsichtlich der Anhängelast gilt Abs. 6.
- (8) Zweiwegefahrzeuge, deren Bremskraft über Gummiräder auf die Schiene übertragen wird, dürfen nicht mit eigener Kraft verkehren und sind als ungebremste Fahrzeuge zu behandeln. (vgl. auch B017 Rev. 1.0 vom 28.10.2013 Abs. 5)

6. Festlegemittel zum Sichern

- (1) Zum Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung dürfen neben Hand- und Feststellbremsen nur die für diese Steilstrecke zugelassenen Festlegemittel verwendet werden.
- (2) Als Festlegemittel zum Sichern für diese Steilstrecke sind zugelassen:
 - Radvorleger Bauart Libo 130
 - Hemmschuh Bauart Libo 2
- (3) Die zugelassenen Festlegemittel sind grundsätzlich auf den Trieb- bzw. Nebenfahrzeugen mitzuführen. Es darf zugelassen werden, dass die Festlegemittel an anderer Stelle im Zug (z. B. im Packwagen) mitgeführt werden.
Die Triebfahrzeugführer, Führer von Nebenfahrzeugen bzw. die hierfür besonders Beauftragten (z.B. Lotsen) sind für das Mitführen der Festlegemittel verantwortlich.
- (4) Es müssen mindestens mitgeführt werden auf
 - Lokomotiven 4 Festlegemittel
 - Triebwagen 2 Festlegemittelweitere Festlegungen entspr. Anlage 2 für Triebwagen RS1
 - Nebenfahrzeuge
 - bis 50 t Gesamtgewicht 2 Festlegemittel
 - über 50 t Gesamtgewicht 4 Festlegemittel

7. Bremsen der Züge

- (1) Züge müssen mit durchgehender selbsttätiger Druckluftbremse gefahren werden, und alle Fahrzeuge müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein. Die eingeschalteten Bremsen müssen zu Beginn der Zugfahrt betriebsbereit sein. Fallen Bremsen unterwegs aus, ist nach Abschn. 14 zu verfahren.
- (2) Das erste und letzte Fahrzeug eines Zuges muss eine selbsttätig wirkende Druckluftbremse haben.
- (3) In Güterzüge darf nur ein Güter- oder Bahndienstwagen mit einlösiger Druckluftbremse bzw. mit schadhafter oder ohne Druckluftbremse eingestellt werden.
- (4) Einzeln fahrende Nebenfahrzeuge mit direkter Bremse dürfen ohne durchgehende selbsttätige Druckluftbremse als Zug verkehren (s. aber Abschn. 5 Abs. 7).

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

8. Stellung der Triebfahrzeuge im Zug

a) Talfahrt

- (1) Bei Zügen mit **einem** Triebfahrzeug muss dieses – ausgenommen bei Wende- und Hilfszügen – stets an der Spitze des Zuges laufen.

Wendezüge dürfen mit dem Steuerwagen an der Spitze verkehren, wenn das Triebfahrzeug am Zugschluss sowohl mit einer mehrlössigen Bremse als auch mit einer dynamischen Bremse ausgerüstet ist und beide Bremsen vom Steuerwagen aus bedient werden können.

Beim Einsatz von **zwei** Triebfahrzeugen darf das zweite Triebfahrzeug sowohl an der Spitze (Vorspannlokomotive) als auch am Schluss des Zuges (Schiebelokomotive bzw. Schlusslokomotive) eingestellt werden. Schiebe- bzw. Schlusslokomotiven sind an die durchgehende Bremse anzuschließen.

b) Bergfahrt

- (2) Bei Zügen mit **einem** Triebfahrzeug soll dieses in der Regel an der Spitze des Zuges eingestellt werden, ausgenommen bei Wendezügen. Beim Einsatz von **zwei** Triebfahrzeugen darf das zweite Triebfahrzeug an der Spitze (Vorspannlokomotive) oder am Schluss des Zuges (Schiebelokomotive bzw. Schlusslokomotive) eingestellt werden.

Beim Einsatz von **drei** Triebfahrzeugen müssen zwei an der Spitze und das dritte Triebfahrzeug am Schluss des Zuges eingestellt werden.

- (3) Lokomotivzüge dürfen nur aus zwei Triebfahrzeugen bestehen.

9. Bremsstellung, Bremsgewicht, Bremsberechnung

- (1) Bei Triebfahrzeugen sind entsprechend der eingestellten Bremsstellung
 - bei mehrlössiger Bremse das Bremsgewicht der Bremsstellung P oder G und
 - bei einlössiger Bremse 80 % des Bremsgewichtes der Bremsstellung P oder Ganzurechnen.

- (2) Bei Reisezugwagen ist stets die wirksamste Bremsstellung einzustellen. Die Bremsstellung R + Mg darf jedoch nur dann eingestellt werden, wenn der Zug vor oder nach Befahren der Steilstrecke auch andere Strecken befährt, auf denen diese Bremsstellung erforderlich ist.

Bei Wagen in der Bremsstellung R und R + Mg dürfen nur die Bremsgewichte der Bremsstellung P angerechnet werden. Ist kein Bremsgewicht für die Bremsstellung P angeschrieben oder ist das Eigengewicht kleiner als das Bremsgewicht der Bremsstellung P, ist das Eigengewicht als Bremsgewicht anzurechnen.

- (3) Das Bremsgewicht eines Güterwagens mit einlössiger Bremse darf nicht angerechnet werden.
- (4) Wagen mit Scheibenbremsen oder Verbundstoffbremsklotzsohlen dürfen auf Steilstrecken nur eingesetzt werden, wenn im Zug mindestens 71 Bremshundertstel vorhanden sind.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Wagen mit Verbundstoffbremsklotzsohlen dürfen ausnahmsweise eingesetzt werden, wenn im Zug mindestens zwei Drittel der Fahrzeuge mit wirkender Druckluftbremse mit Graugussbremsklötzen (P 10 – Sohle) ausgerüstet sind.

Befinden sich im Zug Wagen mit Scheibenbremsen oder Verbundstoffbremsklotzsohlen dürfen bei einer maßgebenden Neigung von größer/gleich 60 ‰ nur 70 % des Bremsgewichtes des Zuges der Stellung P angerechnet werden.

- (5) Für das Erstellen der Streckenbremstafeln für Steilstreckenabschnitte mit einem Bremsweg von 400 m, sind die in den Bremstafeln für 400 m Bremsweg (s.a. Anhang 1) vorgeschriebenen Mindestbrems Hundertstel zugrunde zu legen.
- (6) Wenn bei für diese Steilstrecke zugelassenen Nebenfahrzeugen ein besonderes Bremsgewicht für die Steilstrecke anzurechnen ist, so ist dies aus der Fahrzeuganschrift (Anschriftentafel) ersichtlich.
- (7) Anhänger, die von einem Nebenfahrzeug mitgeführt werden, sind mit 80 % des Bremsgewichtes der Bremsstellung P anzurechnen; haben diese Fahrzeuge nur die Bremsstellung G, sind nur 40 % des Bremsgewichtes der Bremsstellung G anzurechnen.
- (8) Für die Steilstreckenabschnitte ist ein gesonderter Bremszettel auszufertigen. Wo die Ausfertigung zu erfolgen hat, ist in Anhang 2 festgelegt.

10. Besetzen der Triebfahrzeuge, Steuerwagen, Züge und Nebenfahrzeuge

- (1) Führende Triebfahrzeuge, Steuerwagen an der Spitze des Zuges und Nebenfahrzeuge mit eigenem Antrieb sind **zusätzlich** mit einem streckenkundigen Triebfahrzeugbegleiter (früher auch Beimann) zu besetzen. Dieser muss in der Lage sein, den Zug bzw. das Nebenfahrzeug zum Halten zu bringen und zu sichern.
- (2) Am Schluss des Zuges laufende Triebfahrzeuge (ausgenommen bei Wendezügen und Triebwagen)
 - sind mit einem Triebfahrzeugführer allein zu besetzen und
 - dürfen bei Endführerständen vom hinteren Führerraum aus bedient werden.
- (3) Bei Lokomotivzügen müssen beide Triebfahrzeuge besetzt sein.

11. Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke

- (1) Zusätzlich zu den bereits durchgeführten Bremsproben gemäß VDV 757 bzw. Ril 915.01 – Bremsen im Betrieb bedienen, prüfen und warten – müssen bei den von anderen Strecken auf die Steilstrecke übergehenden Zügen auf den im Anhang 2 Pkt. 2 genannten Bahnhöfen die Bremsen
 - der Güterzüge durch eine volle Bremsprobe und
 - der Reisezüge durch eine vereinfachte Bremsprobe (Prüfung am letzten Wagen) geprüft werden.
- (2) Die Bremsen der Nebenfahrzeuge müssen vor jedem Befahren der Steilstrecke vom Führer des Nebenfahrzeuges durch eine Bremsprobe nach VDV 757 bzw. Ril 915.01 auf Wirksamkeit geprüft werden.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

- (3) Bei Güterzügen sind vor dem Befahren der Steilstrecke zusätzlich die Wagenhandbremsen auf Wirksamkeit zu prüfen. Für Reisezüge ist sicherzustellen, dass die Handbremsen der Wagen einmal täglich, im Regelfall vor der ersten Zugfahrt auf die Steilstrecke, auf Wirksamkeit geprüft werden. Bei dieser Prüfung ist bei klotzgebremsten Wagen das feste Anliegen der Bremsklötze bei gelöster Druckluftbremse zu kontrollieren; bei Scheibenbremsen die hierfür vorhandene Anzeige.
Wo das Prüfen der Handbremsen zu erfolgen hat, ist in Anhang 2 Pkt. 4 festgelegt. Werden unterwegs auf der Steilstrecke Wagen beigestellt, so hat die Prüfung der Handbremsen unmittelbar zu erfolgen.

- (4) Die Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen haben sich außerdem durch eine Betriebsbremsung unmittelbar vor der Talfahrt von der ausreichenden Bremswirkung der Druckluftbremse zu überzeugen.

An Zügen, die direkt vor dem Gefälle beginnen und deren Bremsen nicht mit einer Betriebsbremsung während der Fahrt geprüft werden können, ist unmittelbar vor Beginn der Fahrt eine volle Bremsprobe auszuführen. Wo dies zu erfolgen hat, ist im Anhang 2 festgelegt.

- (5) Wenn bei Diesellokomotiven mit Stufengetriebe vor der Talfahrt zur Erhöhung der Bremskraft der dynamischen Bremse der Langsamgang eingeschaltet werden muss, so ist dies im Buchfahrplan vorgeschrieben.
- (6) Vor jeder Talfahrt ist die Wirksamkeit der dynamischen Bremse zu prüfen.
- (7) Vor dem Befahren der Steilstrecke haben sich die Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen zu überzeugen, dass die Sandstreueinrichtung einwandfrei arbeitet und ausreichend Sandvorrat vorhanden ist. Bei Fahrzeugen mit der Einrichtung „Automatisch Sanden“ ist diese stets aktiv zu schalten. Bei Ausfall der Sandstreueinrichtung während der Talfahrt ist die Geschwindigkeit angemessen zu ermäßigen, wenn mit schlüpfrigen Schienen zu rechnen ist.

12. Bedienen der Bremsen bei der Talfahrt

- (1) Bei der Talfahrt ist zunächst kombiniert einzubremsen, die Druckluftbremse bleibt wirkend. Die Geschwindigkeitsregulierungen sind vorrangig mit der dynamischen Bremse auszuführen, soweit ihre Bremskraft ausreicht.
- (2) Ist das führende Fahrzeug mit einer einlösigem Druckluftbremse ausgerüstet und ohne dynamische Bremse, ist bei der Talfahrt vor dem Einleiten einer Lösestufe zur Regulierung der Bremsung mit der Zusatzbremse der Bremszylinderdruck zu erhöhen.
- (3) Bei der Talfahrt von Fahrzeugen mit mechanischem Schaltgetriebe ist neben der Fahrzeugbremse stets die Bremskraft des Motors einzusetzen. Es ist rechtzeitig der Gang einzulegen, in dessen Geschwindigkeitsbereich die zulässige Geschwindigkeit liegt. Bei Nebenfahrzeugen mit motordrehzahlabhängiger Druckluftherzeugungsanlage ist die Bremse so zu bedienen, dass mehrmaliges Anlegen und Lösen kurz nacheinander vermieden werden.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

13. Befördern langer Ladungen

- (1) Ladungen, die auf mehr als zwei Wagen aufliegen, dürfen in Güterzügen und Arbeitszügen nur mit Zustimmung der Eisenbahnbetriebsleitung der Rennsteigbahn GmbH & Co KG befördert werden.
- (2) Zwei und mehr durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen mit langen Ladungen (z. B. Schienen) dürfen nicht in Züge, die Reisende befördern, eingestellt werden.
- (3) Diese Wagen müssen untereinander gekuppelt sein. Für die bremstechnische Ausrüstung der Wagen gelten die Bestimmungen in Abschn. 4.
- (4) Schienen dürfen nur in einer Lage verladen werden.

14. Außergewöhnliche Vorkommnisse

- (1) Muss ein Zug/Nebenfahrzeug auf der Steilstrecke anhalten, hat der Triebfahrzeugführer / Führer des Nebenfahrzeuges darauf zu achten, dass er den Zug/das Nebenfahrzeug sicher in der Gewalt behält. Wenn nach einem unvorhergesehenen Halt – außer wegen Haltstellung eines Signals – nicht weitergefahren werden kann, muss der Zug / das Nebenfahrzeug sofort gesichert werden.
- (2) Ein Zug gilt als gesichert, wenn
 - das Triebfahrzeug/der Steuerwagen mit einem in Bremsstellung nachspeisenden Führerbremventil ausgerüstet ist,
 - die Druckluftbremse funktionsfähig und die Führerbremsanlage in Vollbremsstellung gelegt ist,
 - der Druck in der Hauptluftbehälterleitung mehr als 6 bar beträgt und
 - der Führerraum durch den Triebfahrzeugführer oder – begleiter besetzt bleibt.
- (3) Sind die in Abs. 2 genannten Bedingungen nicht erfüllt, veranlasst der Triebfahrzeugführer, dass alle im Zug vorhandenen Handbremsen fest angezogen und die vorgeschriebenen Festlegemittel angebracht werden. Ist Hilfe erforderlich, fordert sie der Zugführer an.
- (4) Wird die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse während der Fahrt unbrauchbar oder sinkt der Druck im Hauptluftbehälter unter 6 bar, ist der Zug durch eine Schnellbremsung anzuhalten, und es ist weiter nach Abs. 3 zu verfahren.
- (5) Bei Ausfall einzelner Fahrzeugbremsen ist eine neue Bremsberechnung durchzuführen. Werden die Mindestbremsleistung nicht mehr erreicht, ist gemäss den Abs. 2 und 3 zu verfahren. Vor der Weiterfahrt des Zuges ist die zulässige Geschwindigkeit in Abhängigkeit von den vorhandenen Bremsleistung auf der Grundlage der Streckentafel durch den Zugleiter festzulegen. Bevor die neue Geschwindigkeit nicht festgelegt ist, darf der Zug nicht weiterfahren.
- (6) Ist bei der Talfahrt der Druck in der Hauptluftleitung durch Bedienen der Bremsen auf 4,0 bar abgesenkt worden und droht die Geschwindigkeit des Zuges trotzdem die zulässige Geschwindigkeit zu überschreiten, so ist der Zug durch Schnellbremsung anzuhalten und es ist weiter nach Abs. 3 zu verfahren.

Stk

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

- (7) Wird an einem Zug die dynamische Bremse bei der Talfahrt unbrauchbar, ist mit der durchgehenden selbsttätigen Druckluftbremse zu bremsen. Tritt dabei die Druckluftbremse des Triebfahrzeugs nicht in Tätigkeit, ist das Triebfahrzeug mit der zusätzlichen Bremse (nach B017) vorsichtig zu bremsen; die Geschwindigkeit darf bei der Weiterfahrt 10 km/h nicht überschreiten.
- (8) Ist vor Beginn der Zugfahrt bekannt, dass die dynamische Bremse unwirksam ist, darf das Triebfahrzeug **nicht** zum Einsatz kommen.
- (9) Muss an einem auf der Steilstrecke zum Halten gekommenen Fahrzeug gearbeitet werden, sind alle Handbremsen anzuziehen und die vorgeschriebenen Festlegemittel auszulegen. Danach darf der Triebfahrzeugführer / Führer des Nebenfahrzeugs erst den Führerraum verlassen.
- (10) Vor der Weiterfahrt hat der Triebfahrzeugführer / Führer des Nebenfahrzeugs seinen Platz im Führerraum wieder einzunehmen, die Druckluftbremse anzulegen und zu veranlassen, dass die vorgeschriebenen Festlegemittel abgenommen und danach die Handbremsen gelöst werden.

15. Bauarbeiten vorbereiten und durchführen

- (1) Wenn innerhalb des Steilstreckenabschnittes ein gesperrtes Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, müssen die Rangierfahrten stets luftgebremst und analog der bremstechnischen Bestimmungen dieser Richtlinie für Züge durchgeführt werden. Hierzu sind in der betrieblichen Anweisung Festlegungen zu treffen.
- (2) Sind für den Einsatz von Nebenfahrzeugen zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung erforderlich (z. B. Beistellen eines Triebfahrzeuges talwärts, Seilsicherung), so muss dies im Betra-Antrag gefordert werden.

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Besondere Vorschriften über das Bremsen;

Bremstafel für 400 m Bremsweg

Anhang 1

zur Richtlinie für den

**Betrieb auf der Steilstrecke
Stützerbach - Schleusingen**

Nur für klotzgebremste Züge

| Maßgebendes Gefälle | | Brems- stellung | für eine zugelassene Geschwindigkeit bis zu | | | | | | | | | |
|--|---------------|--------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| in ‰ | im Verhältnis | | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | |
| Kilometer in der Stunde (km/h) sind folgende Mindestbremsenstufen erforderlich | | | | | | | | | | | | |
| 40 | 1 : 25,0 | P | 39 | 42 | 46 | 50 | 55 | 61 | 69 | 79 | 90 | |
| 41 | 1 : 24,3 | P | 40 | 43 | 47 | 51 | 57 | 62 | 70 | 80 | 92 | |
| 42 | 1 : 23,8 | P | 41 | 44 | 48 | 52 | 58 | 64 | 72 | 82 | 94 | |
| 43 | 1 : 23,2 | P | 42 | 45 | 49 | 53 | 59 | 65 | 73 | 83 | 95 | |
| 44 | 1 : 23,2 | P | 43 | 46 | 50 | 55 | 60 | 66 | 75 | 85 | 97 | |
| 45 | 1 : 22,7 | P | 44 | 47 | 52 | 56 | 61 | 67 | 76 | 86 | 99 | |
| 46 | 1 : 22,2 | P | 45 | 48 | 53 | 57 | 63 | 69 | 78 | 88 | - | |
| 47 | 1 : 21,7 | P | 46 | 50 | 54 | 58 | 64 | 70 | 79 | 89 | - | |
| 48 | 1 : 20,8 | P | 47 | 51 | 55 | 59 | 65 | 71 | 80 | 91 | - | |
| 49 | 1 : 20,4 | P | 48 | 52 | 56 | 60 | 66 | 73 | 82 | 92 | - | |
| 50 | 1 : 20,0 | P | 49 | 53 | 57 | 61 | 67 | 74 | 83 | 94 | - | |
| 51 | 1 : 19,6 | P | 50 | 54 | 58 | 63 | 69 | 75 | 85 | 95 | - | |
| 52 | 1 : 19,2 | P | 51 | 55 | 59 | 64 | 70 | 76 | 86 | 97 | - | |
| 53 | 1 : 18,8 | P | 52 | 56 | 60 | 65 | 71 | 78 | 88 | 98 | - | |
| 54 | 1 : 18,5 | P | 53 | 57 | 62 | 66 | 72 | 79 | 89 | 99 | - | |
| 55 | 1 : 18,1 | P | 54 | 58 | 63 | 67 | 74 | 80 | 90 | - | - | |
| 56 | 1 : 17,8 | P | 55 | 59 | 64 | 68 | 75 | 82 | 92 | - | - | |
| 57 | 1 : 17,5 | P | 56 | 60 | 65 | 69 | 76 | 83 | 93 | - | - | |
| 58 | 1 : 17,2 | P | 57 | 61 | 66 | 71 | 77 | 84 | 95 | - | - | |
| 59 | 1 : 16,9 | P | 58 | 62 | 67 | 72 | 78 | 85 | 96 | - | - | |
| 60 | 1 : 16,6 | P | 59 | 63 | 68 | 73 | 80 | 87 | 98 | - | - | |
| 61 | 1 : 16,3 | P | 60 | 65 | 69 | 74 | 81 | 88 | 99 | - | - | |
| 62 | 1 : 16,1 | P | 61 | 66 | 70 | 75 | 82 | 89 | - | - | - | |
| 63 | 1 : 15,8 | P | 62 | 67 | 71 | 76 | 83 | 91 | - | - | - | |
| 64 | 1 : 15,6 | P | 63 | 68 | 73 | 77 | 84 | 92 | - | - | - | |
| 65 | 1 : 15,3 | P | 64 | 69 | 74 | 79 | 86 | 93 | - | - | - | |
| 66 | 1 : 15,1 | P | 65 | 70 | 75 | 80 | 87 | 94 | - | - | - | |
| 67 | 1 : 14,9 | P | 66 | 71 | 76 | 81 | 88 | 96 | - | - | - | |
| 68 | 1 : 14,7 | P | 67 | 72 | 77 | 82 | 89 | 97 | - | - | - | |

Ste

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

**Besondere Vorschriften über das Bremsen
Bremsstapel für 400 m Bremsweg**

**noch Anhang 1
zur Richtlinie für den Betrieb
auf der Steilstrecke
Stützerbach - Schleusingen**

Nur für klotzgebremste Züge

| Maßgebendes Gefälle | | Brems- stellung | für eine zugelassene Geschwindigkeit bis zu | | | | | | | | |
|--|---------------|--------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| in ‰ | im Verhältnis | | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 |
| Kilometer in der Stunde (km/h) sind folgende Mindestbremsstapel erforderlich | | | | | | | | | | | |
| 40 | 1 : 25,0 | G | 41 | 43 | 47 | 52 | 62 | 76 | 95 | - | - |
| 41 | 1 : 24,3 | G | 42 | 44 | 48 | 53 | 63 | 77 | - | - | - |
| 42 | 1 : 23,8 | G | 43 | 45 | 49 | 54 | 64 | 78 | - | - | - |
| 43 | 1 : 23,2 | G | 44 | 46 | 50 | 55 | 66 | 79 | - | - | - |
| 44 | 1 : 23,2 | G | 45 | 47 | 51 | 56 | 67 | 80 | - | - | - |
| 45 | 1 : 22,7 | G | 46 | 49 | 53 | 58 | 68 | 81 | - | - | - |
| 46 | 1 : 22,2 | G | 47 | 50 | 54 | 59 | 69 | 82 | - | - | - |
| 47 | 1 : 21,7 | G | 49 | 51 | 55 | 60 | 71 | 83 | - | - | - |
| 48 | 1 : 20,8 | G | 50 | 52 | 56 | 61 | 72 | 84 | - | - | - |
| 49 | 1 : 20,4 | G | 51 | 53 | 57 | 62 | 73 | 85 | - | - | - |
| 50 | 1 : 20,0 | G | 52 | 54 | 58 | 63 | 74 | 86 | - | - | - |
| 51 | 1 : 19,6 | G | 53 | 55 | 59 | 64 | 76 | 87 | - | - | - |
| 52 | 1 : 19,2 | G | 54 | 56 | 60 | 65 | 77 | 88 | - | - | - |
| 53 | 1 : 18,8 | G | 55 | 57 | 61 | 66 | 78 | 89 | - | - | - |
| 54 | 1 : 18,5 | G | 56 | 59 | 63 | 68 | 79 | 90 | - | - | - |
| 55 | 1 : 18,1 | G | 57 | 60 | 64 | 69 | 80 | 91 | - | - | - |
| 56 | 1 : 17,8 | G | 58 | 61 | 65 | 70 | 82 | 92 | - | - | - |
| 57 | 1 : 17,5 | G | 59 | 62 | 66 | 71 | 83 | 93 | - | - | - |
| 58 | 1 : 17,2 | G | 60 | 63 | 67 | 72 | 84 | 94 | - | - | - |
| 59 | 1 : 16,9 | G | 61 | 64 | 68 | 73 | 85 | 95 | - | - | - |
| 60 | 1 : 16,6 | G | 62 | 65 | 69 | 74 | 87 | - | - | - | - |
| 61 | 1 : 16,3 | G | 64 | 66 | 70 | 75 | 88 | - | - | - | - |
| 62 | 1 : 16,1 | G | 65 | 67 | 71 | 76 | 89 | - | - | - | - |
| 63 | 1 : 15,8 | G | 66 | 68 | 72 | 77 | 90 | - | - | - | - |
| 64 | 1 : 15,6 | G | 67 | 70 | 74 | 79 | 91 | - | - | - | - |
| 65 | 1 : 15,3 | G | 68 | 71 | 75 | 80 | 93 | - | - | - | - |
| 66 | 1 : 15,1 | G | 69 | 72 | 76 | 81 | 94 | - | - | - | - |
| 67 | 1 : 14,9 | G | 70 | 73 | 77 | 82 | 95 | - | - | - | - |

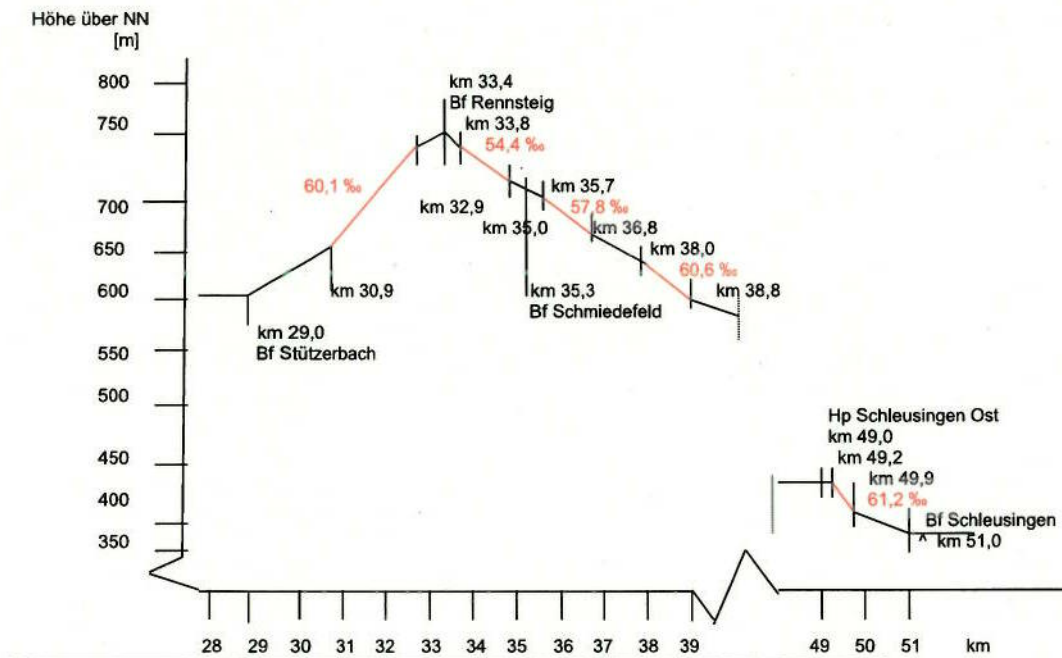
574

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG

Rili Steilstr Stützerbach - Schleusingen

Anhang 2

Besondere Vorschriften über das Bremsen: Streckenprofil der Steilstrecke Stützerbach-Schleusingen



Ste

Zulässige Geschwindigkeiten

- a) Bergfahrt 40 km/h
- b) Talfahrt
 - 1. Reisezüge, einzeln fahrende Triebfahrzeuge 30 km/h
 - 2. Güterzüge 25 km/h
 - 3. Nebenfahrzeuge bei Fahrten mit eigenem Antrieb 20 km/h

Bremsproben

Die zusätzlich erforderlichen Bremsproben gemäß Abschn. 11 Abs. 1 sind auf nachstehenden Bahnhöfen auszuführen:

| Züge in Fahrtrichtung | Frühestens | spätestens |
|-----------------------|------------|-----------------|
| Rennsteig – Themar | Bf Ilmenau | Bf Stützerbach |
| Rennsteig – Ilmenau | Bf Themar | Bf Schleusingen |

Die Bremsproben gemäß Abschn. 11 Abs. 4 sind auf nachstehenden Bahnhöfen auszuführen:

| Züge in Fahrtrichtung | bei Beginn im |
|-----------------------|---------------|
| Themar | Bf Rennsteig |
| Ilmenau | Bf Rennsteig |

Ausfertigen des zusätzlichen Bremszettels

Die Ausfertigung des gesonderten Bremszettels nach Abschn. 9 Abs. 8 erfolgt auf dem Bahnhof, auf dem die zusätzliche Bremsprobe nach Abschn. 11 Abs. 1 auszuführen ist.

Prüfen der Handbremsen

Die Handbremsen sind bei allen Zügen nach Maßgabe Abschn. 11 Abs. 3 auf dem Bahnhof Stützerbach bei Fahrt in Richtung Themar und auf dem Bahnhof Schleusingen bei Fahrt in Richtung Ilmenau zu prüfen.

511

Ergänzende Bestimmungen zur „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen der Rennsteigbahn GmbH & Co KG (Rili Steilstr)“

für den Einsatz von Triebwagen der BR 612 (DB Regio AG)

auf der Steilstrecke Stützerbach - Schleusingen

aufgestellt am 01.02.2007; aktualisiert gültig ab 01.01.2014

Vorbemerkungen

Die „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG“ gilt auch für den Einsatz der BR 612 auf dieser Strecke. Abweichungen zu den Grundregeln für den Betrieb auf der Steilstrecke, die durch die Besonderheiten in der Ausrüstung und Funktionalität der BR 612 bedingt sind, enthalten die nachfolgenden „Ergänzenden Bestimmungen zur Rili Steilstr zum Betrieb der BR 612 auf der Steilstrecke“. Die Festlegung der Abweichungen ist nach der Gliederung der Rili Steilstr geordnet. Unveränderte geltende Abschnitte der Rili Steilstr werden nachfolgend nicht benannt.

Zur Nachweisführung für den Steilstreckenbetrieb Stützerbach – Schleusingen wurde das Schreiben TZF 82 Fbbl/A 38 der DB Systemtechnik TZF 82 – Bremstechnik – vom 05.12.2006 über die streckenbezogene Einsatzgenehmigung vorgelegt.

Zu Abschnitt 3

1. Die Triebwagen sind mit selbsttätiger, mehrlösiger Druckluftbremse als indirekt wirkende Druckluftbremse und Federspeicherbremsen als Feststellbremse ausgerüstet.
2. Die Triebwagen verfügen über Scheibenbremsen. Als damit erforderliche dynamische Bremsen stehen zur Verfügung:
 - Magnetschienenbremse
 - Hydrodynamische Bremse
3. Die Triebwagen sind mit einer Sandstreueinrichtung ausgerüstet.

Zu Abschnitt 6

Radvorleger (Festlegemittel) zum Sichern

1. Zum Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung dürfen neben den Federspeicherbremsen nur die für Steilstrecken zugelassenen Festlegemittel verwendet werden.
2. Die Radvorleger (Festlegemittel) sind grundsätzlich auf den Triebwagen mitzuführen. Die eingesetzten Triebfahrzeugführer und die Lotsen der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG sind für das Mitführen der Radvorleger (Festlegemittel) verantwortlich.
3. Es müssen mitgeführt werden auf
 - 612.0 und 612.5 je 2 Radvorleger (Festlegemittel)

**Zu Abschnitt 7
Bremsen der Züge**

Die Triebwagen (auch in Doppeltraktion) sind mit durchgehender selbsttätiger Druckluftbremse zu fahren. Alle Fahrzeuge sind an die Hauptluftleitung anzuschließen. **Alle** Druckluftbremsen müssen zu Beginn der Zugfahrt betriebsbereit sein. Fallen Bremsen unterwegs aus, ist nach den ergänzenden Bestimmungen zu Abschnitt 14 zu verfahren.

Die Hydrodynamischen Bremsen und die Magnetschienenbremsen müssen funktionsfähig sein.

**Zu Abschnitt 8
Stellung der Triebfahrzeuge im Zug**

Es dürfen max. zwei gekuppelte Triebwagen der BR 612 zusammen verkehren (Bahnsteiglänge).

**Zu Abschnitt 9
Bremsstellung, Bremsgewicht, Bremsberechnung**

1. Bei den Triebwagen der BR 612 werden bei Wirken aller Druckluftbremsen 150 Brems-hundertstel erreicht.
2. Das Bremsgewicht der H-Bremsen und der Magnetschienenbremse darf nicht auf das Bremsgewicht des Zuges angerechnet werden.
3. Ein gesonderter Bremszettel wird nicht ausgefertigt, es gilt der Dauerbremszettel (nur Bremsstellung R).
4. Ein besonderes Bremsgewicht wird am Fahrzeug nicht angeschrieben.

**Zu Abschnitt 10
Besetzen der Triebfahrzeuge, Steuerwagen, Züge und Nebenfahrzeuge**

1. Der führende Triebwagen ist zusätzlich zum Triebfahrzeugführer mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen. Sie müssen in der Lage sein, den Zug zum Halten zu bringen und zu sichern.
2. Wird der Zug aus 2 Triebwagen der BR 612 gebildet, so hält sich der Zugbegleiter während des Befahrens der Streckenabschnitte über 40 ‰ im hinteren Triebwagen auf.
3. Auf den im Anhang 2 aufgeführten Bahnhöfen ist bei Doppeltraktion die Notsprechverbindung zwischen den Triebwagen zu prüfen.

Zu Abschnitt 12

Bedienen der Bremsen bei der Talfahrt

1. Bei der Einfahrt in den Gefälleabschnitt ist – abweichend von der Rili Steilstr, Abschnitt 12, Abs. 1 **sofort nur** mit indirekt wirkender Druckluftbremse einzubremsen.
2. Die H-Bremse kann anschließend durch den Fahr-/Bremshebel zusätzlich angesteuert werden.
3. Die Unabhängigkeit beider Bremssysteme ist gewährleistet, da bei unwirksamer Druckluftbremse und Einleitung eine Schnellbremsung die H-Bremse ihrer Leistungskennlinie entsprechend verfügbar ist.

Zu Abschnitt 14

Außergewöhnliche Vorkommnisse

1. Muss ein Zug auf der Steilstrecke anhalten, hat der Triebfahrzeugführer darauf zu achten, dass er den Zug sicher in der Gewalt behält. Wenn nach einem unvorhergesehenen Halt – außer Haltstellung eines Signals – nicht weitergefahren werden kann, muss der Zug sofort gesichert werden.
2. Der Zug gilt als gesichert, wenn
 - die Druckluftbremse funktionsfähig und die Führerbremsanlage in Vollbremsstellung gelegt ist
 - der Druck in der Hauptluftbehälterleitung mehr als 6,5 bar beträgt
 - alle Federspeicher der Federspeicherbremse angelegt sind und
 - der Führerraum durch den Triebfahrzeugführer oder –begleiter besetzt bleibt.
3. Sind die unter Abs. 2 genannten Bedingungen nicht erfüllt, veranlasst der Triebfahrzeugführer, dass die Radvorleger (Festlegemittel) angebracht werden. Ist Hilfe erforderlich, fordert sie der Triebfahrzeugführer (= Zugführer) an.
4. Wird die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse während der Fahrt unbrauchbar, bemerkt der Triebfahrzeugführer eine unzureichende Bremswirkung der Druckluftbremse oder sinkt der Druck in der Hauptluftleitung unter 6,5 bar, ist der Zug durch eine Schnellbremsung anzuhalten. Dadurch wird die Hydrodynamische Bremse angesteuert. Weiterhin ist durch permanentes Bedienen des entsprechenden Tasters die Magnetschienenbremse anzusteuern. Weiter ist nach Abs. 3 zu verfahren.
5. Bei Ausfall einzelner Wagenbremsen ist eine neue Bremsberechnung durchzuführen. Werden die Mindestbremsleistung nicht erreicht, ist gemäß den Abs. 2 und 3 zu verfahren.
An einem Triebwagen im Zug darf die Druckluftbremse an maximal 2 Drehgestellen ausgeschaltet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird bei der Talfahrt auf 10 km/h festgelegt. Die Hydrodynamischen Bremsen und die Magnetschienenbremsen müssen betriebsbereit sein.

Anlage 1

6. Ist bei der Talfahrt der Druck in der Hauptluftleitung durch Bedienen der Bremsen auf 4,0 bar abgesenkt worden und droht die Geschwindigkeit des Zuges trotzdem die zulässige Geschwindigkeit zu überschreiten, so ist der Zug durch Schnellbremsung anzuhalten und es ist weiter nach Abs. 3 zu verfahren.
7. Werden an einem Zug die Hydrodynamischen Bremsen bei der Talfahrt unbrauchbar, ist mit der Druckluftbremse die Geschwindigkeit auf 10 km/h zu ermäßigen und die Fahrt mit dieser Geschwindigkeit fortzusetzen.
8. Ist vor Beginn der Zugfahrt bekannt, dass die Hydrodynamischen Bremsen bzw. die Magnetschienenbremsen unwirksam sind, darf der Triebwagen nur auf Weisung des EBL eingesetzt werden.
9. Muss an einem auf der Steilstrecke zum Halten gekommenen Triebwagen gearbeitet werden, sind alle Federspeicher anzulegen und die Radvorleger (Festlegemittel) auszulegen. Danach darf der Triebfahrzeugführer erst den Führerraum verlassen.
10. Vor der Weiterfahrt hat der Triebfahrzeugführer seinem Platz im Führerraum wieder einzunehmen, die Druckluftbremse anzulegen und zu veranlassen, dass die Radvorleger abgenommen werden.

Zusätzliche Bestimmungen zur Rili Steilstr

1. An die Triebwagen der BR 612 darf kein anderes Fahrzeug mit Notkupplung angehängt werden.
2. Zum Abschleppen ist ein anderer Triebwagen der BR 612 zu verwenden. Der Einsatz einer steilstreckentauglichen Diesellok ist zugelassen. Im Einzelfall trifft der EBL die Entscheidung.
3. Bei Frost bzw. Flugschnee sind vor der Talfahrt die Bremsscheiben durch frühzeitig eingeleitete Betriebsbremsungen aufzuwärmen.

Aufgestellt: Rennsteig, 30.12.2006
gez. Dipl.-Ing. (FH) Lothar Fröhlich
Eisenbahnbetriebsleiter

Aktualisiert: Rennsteig, 01.01.2014 (B1)
gez. Dipl.-Ing. (FH) Ralf Hermkes
Eisenbahnbetriebsleiter EVU

Aktualisiert: Rennsteig, 01.07.2020 (B2)
gez. Verkehrsfachwirt Frank Rosendahl
Eisenbahnbetriebsleiter EIU

Ergänzende Bestimmungen zur „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen der Rennsteigbahn GmbH & Co KG (Rili Steilstr)“

**für den Einsatz von Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1
(gemäß Fahrzeugauflistung)**

auf der Steilstrecke Stützerbach - Schleusingen

gültig ab 01.01.2014

Vorbemerkungen

Die „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG“ ist auch beim Einsatz der Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1 auf dieser Strecke gültig und anzuwenden. Abweichungen zu den Grundregeln für den Betrieb auf der Steilstrecke, die durch die Besonderheiten in der Ausrüstung und Funktionalität der Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1 bedingt sind, enthalten die nachfolgenden **Ergänzenden Bestimmungen zur „Richtlinie für den Betrieb auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG (Rili Steilstr)“**. Die Festlegung der Abweichungen ist nach der Gliederung der Rili Steilstr geordnet. Unverändert geltende Abschnitte der Rili Steilstr werden nachfolgend nicht aufgeführt.

Zur Nachweisführung für den Steilstreckenbetrieb Stützerbach – Schleusingen wurde das Gutachten Nr. 10/2013/04J07A003-B über die bremstechnische Bewertung des Regio-Shuttle RS 1 vorgelegt. Grundlage für die Erarbeitung bildete unter anderem die Ergänzungsregelung B017 Revision 1.0 vom 28.10.2013.

Die Erweiterung der Fahrzeugliste um die 5 Fahrzeuge (VT 141 bis VT 145) beruht auf dem neuen "Gutachten Nr. 11/2018/04J07A004 über die bremstechnische Bewertung der RegioShuttle RS-1 der Süd-Thüringen-Bahn Fahrzeugergänzungen im Steilstreckenbetrieb auf der Rennsteigbahn" vom 17.02.2019.

zu Abschnitt 3

- (1) Die Triebwagen sind mit einer selbsttätigen, mehrlösigen Druckluftbremse als indirekt wirkende Druckluftbremse und Federspeicherbremsen als Feststellbremse sowie direkt angesteuerten Magnetschienenbremsen ausgerüstet.
- (2) Die Triebwagen sind mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Nach Rili Steilstr Abschnitt 3 (2) müssen diese deshalb mit dynamischen Bremsen ausgerüstet sein. Diese Triebwagen sind mit hydrodynamischen Bremssystemen ausgerüstet.

zu Abschnitt 6

Festlegemittel zum Sichern

- (1) Zum Sichern dieser Triebwagen gegen unbeabsichtigte Bewegung dürfen neben den Federspeicherbremsen und der Magnetschienenbremsen nur die für diese Steilstrecke zugelassenen Festlegemittel verwendet werden.
- (2) Es müssen mitgeführt werden auf
- Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1 je 2 Festlegemittel (für Hemmschuhe der Bauart Libo 2 wird bestimmt: Die 1,5 fache Anzahl der unter Punkt 6(4) Rili Steilstr aufgeführten Festlegemittel

Ste

zu Abschnitt 7

Bremsen der Züge

Die Triebwagen (auch in Mehrfachtraktion) sind mit durchgehender selbsttätiger Druckluftbremse zu fahren. Bei Mehrfachtraktion sind alle Fahrzeuge mittels Mittelpufferkupplung an die durchgehende Hauptluftbehälterleitung und den fahrzeugspezifischen ZugBus anzuschließen. **Alle** Druckluftbremsen müssen zu Beginn der Zugfahrt betriebsbereit sein. Fallen Bremsen während der Fahrt aus, ist nach den ergänzenden Bestimmungen zu Abschnitt 14 zu verfahren. Die Hydrodynamischen Bremsen und die Magnetschienenbremsen müssen funktionsfähig sein.

zu Abschnitt 8

Stellung der Triebfahrzeuge im Zug

Es dürfen Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1 in Mehrfachtraktion verkehren.

zu Abschnitt 9

Bremsstellung, Bremsgewicht, Bremsberechnung

1. Bei den Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1 werden bei Wirken aller Druckluftbremsen 122 Brems Hundertstel in Bremsstellung P erreicht. Das Bremsgewicht der Hydrodynamischen Bremsen und der Magnetschienenbremse darf nicht auf das Bremsgewicht des Zuges angerechnet werden. Das für den Betrieb auf der Steilstrecke lt. Gutachten gültige **Bremsgewicht von 49 t** ist in geeigneter Art und Weise den Personalen nachweislich zur Kenntnis zu geben. Ein besonderes Bremsgewicht wird am Fahrzeug nicht angeschrieben.
2. Ein gesonderter Bremszettel wird nicht ausgefertigt, es gilt der Dauerbremszettel für die Steilstrecke (nur Bremsstellung P).

zu Abschnitt 10

Besetzen der Triebfahrzeuge, Steuerwagen, Züge und Nebenfahrzeuge

Wird der Zug aus mehreren Triebwagen der BR 650 / Regio-Shuttle RS 1 gebildet, muss sich der streckenkundige Triebfahrzeugbegleiter (früher auch Beimann) während des Befahrens der Streckenabschnitte mit über 40 ‰ in Bergfahrt im hinteren Führerstand des letzten Triebwagens aufhalten.

zu Abschnitt 11

Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke

Auf den Bahnhöfen, auf den gemäß Abschn. 11 Abs. 1 zusätzliche Bremsproben erforderlich sind, ist bei Mehrfachtraktion die Notsprechverbindung zwischen den Triebwagen zu prüfen. Bei der Prüfung der Magnetschienenbremse ist auf die Batteriespannung zu achten. Bei Unterspannung ist von einer Unwirksamkeit der Magnetschienenbremse auszugehen und das Fahrzeug darf gemäß Abschn 14 Pkt 7 dieser „Ergänzenden Bestimmungen“ **nicht** zum Einsatz auf der Steilstrecke kommen.

Anlage 2

Nach Verlassen des Bf. Rennsteig und **vor** Einfahrt in den Steilstreckenabschnitt ist bei Talfahrt die Funktion der dynamischen Bremse zu prüfen. Dazu ist das Fahrzeug / der Zug möglichst bis ca. 30 km/h (die hydrodynamische Bremse ist bis max. 20 km/h wirksam) zu beschleunigen, durch Betätigung des Fahr-/Bremshebels die erste Bremsstufe einzuleiten und die Wirksamkeit der dynamischen Bremse damit zu prüfen. Für den Fall einer Störung der dynamischen Bremse kann die Fahrt fortgesetzt werden; die Leistung der dynamischen Bremse ist in diesem Fall durch zusätzliche Nutzung der Mg-Bremse zu kompensieren.

zu Abschnitt 14

Außergewöhnliche Vorkommnisse

1. Der Zug gilt als gesichert, wenn
 - die Druckluftbremse funktionsfähig und die Führerbremsanlage in Vollbremsstellung gelegt ist
 - der Druck in der Hauptluftbehälterleitung mehr als 6,5 bar beträgt
 - alle Federspeicher der Federspeicherbremse angelegt sind und
 - der Führerraum durch den Triebfahrzeugführer oder – begleiter besetzt bleibt.
2. Sind die unter (1) genannten Bedingungen nicht alle erfüllt, veranlasst der Triebfahrzeugführer, dass die Festlegemittel zur Sicherung des Zuges angebracht werden. Ist Hilfe erforderlich, fordert sie der Triebfahrzeugführer (= Zugführer) an.
3. Wird die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse während der Fahrt unbrauchbar, bemerkt der Triebfahrzeugführer eine unzureichende Bremswirkung der Druckluftbremse oder sinkt der Druck in der Hauptbehälterleitung unter 6,5 bar, ist der Zug durch eine Schnellbremsung anzuhalten. Weiterhin ist durch Einschalten des entsprechenden Tasters die Magnetschienenbremse anzusteuern. Weiter ist nach Abs. 2 zu verfahren.
4. Bei Ausfall einzelner Fahrzeugbremsen ist eine neue Bremsberechnung durchzuführen. Werden die Mindestbremsleistung nicht erreicht, ist gemäß den Abs. 2 und 3 zu verfahren.
An einem Triebwagen im Zug darf die Druckluftbremse an maximal einem Drehgestell ausgeschaltet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird bei der Talfahrt auf 20 km/h festgelegt. Die hydrodynamischen Bremsen und die Magnetschienenbremsen müssen betriebsbereit sein.
5. Ist bei der Talfahrt der Druck in der Hauptluftleitung durch Bedienen der Bremsen auf 4,0 bar abgesenkt worden und droht die Geschwindigkeit des Zuges trotzdem die zulässige Geschwindigkeit zu überschreiten, so ist der Zug durch Schnellbremsung anzuhalten und es ist weiter nach Abs. 3 zu verfahren.

Anlage 2

6. Werden an einem Zug die hydrodynamischen Bremsen bei der Talfahrt unbrauchbar, ist mit der durchgehenden selbsttätigen Druckluftbremse zu bremsen. Die Leistung der Dynamischen Bremse ist in diesem Fall durch zusätzliche Nutzung der Magnetschienenbremse zu kompensieren. Dies gilt auch für den Fall des Motorenausfalls einer der beiden Maschinenanlagen.
7. Ist vor Beginn der Zugfahrt bekannt, dass die hydrodynamischen Bremsen bzw. die Magnetschienenbremsen unwirksam sind, darf der Triebwagen zum Befahren der Steilstreckenabschnitte **nicht** eingesetzt werden.
8. Kommt auf einem Steilstreckenabschnitt ein Triebwagen / Zug zum Halten, ist das Fahrzeug durch Anlegen der Federspeicher und Betätigung der Magnetschienenbremse zu sichern. Nach **maximal 10 Minuten**, müssen zusätzlich Festlegemittel ausgelegt werden. Muss an einem Triebwagen im Steilstreckenabschnitt gearbeitet werden, müssen die Festlegemittel sofort ausgelegt werden. Danach erst darf der Triebfahrzeugführer die Magnetschienenbremse wieder deaktivieren und den Führerraum verlassen.
9. Vor der Weiterfahrt hat der Triebfahrzeugführer seinen Platz im Führerraum wieder einzunehmen, das Fahrzeug mittels Druckluftbremse zu sichern und zu veranlassen, dass die Festlegemittel abgenommen werden.

Zusätzliche Bestimmungen zur Rili Steilstr

1. An die Triebwagen der BR 650 / Regio-Suttle RS 1 darf kein anderes Fahrzeug mit Notkupplung angehängt werden.
2. Zum Abschleppen eines Triebwagens der BR 650 / Regio-Suttle RS 1, dessen **Bremseinrichtung wirksam** ist, kann ein anderer Triebwagen der BR 650 / Regio-Suttle RS 1 verwendet werden. Das Abschleppen eines Triebwagens der BR 650 / Regio-Suttle RS 1 mit **unwirksamer Bremseinrichtung** ist nur durch eine steilstreckentaugliche Lokomotive mittels Notkupplung zugelassen. In diesem Fall ist die HB-Leitung grundsätzlich zu verbinden, das abzuschleppende Fahrzeug entsprechend der Bedienungsanleitung zum Abschleppen vorzubereiten und durch fach- und streckenkundiges Personal zu besetzen. Im Einzelfall trifft der EBL die Entscheidung.
3. Bei Nebel, Frost bzw. Flugschnee sind vor einer Talfahrt die Bremsscheiben durch frühzeitig eingeleitete Betriebsbremsungen der Druckluftbremse unter Abschaltung der hydrodynamischen Bremse aufzuwärmen.
4. Im Falle eines notwendigen Halts des Fahrzeuges / Zuges in einem Steilstreckenabschnitt ist **zusätzlich** zur Federspeicherbremse **immer die Magnetschienenbremse** mittels Schalter am Führerpult einzuschalten.

Anlage 2

Auflistung der Fahrzeuge, die für den Einsatz auf der Steilstrecke Stützerbach – Schleusingen der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG geprüft wurden

| Betriebsnummer | Fabrik-Nummer | Fahrzeugregister-Nummer EBA | Zulassung |
|----------------|---------------|-----------------------------|-------------------------|
| VT 009 | 36886 | 95 80 065 409 5 D - EIB | 2058/76/98/E89 LfB Thü. |
| VT 010 | 37248 | 95 80 065 410 3 D - EIB | EBA03E13A010 |
| VT 011 | 37249 | 95 80 065 411 1 D - EIB | EBA03E13A011 |
| VT 012 | 37280 | 95 80 065 412 9 D - EIB | EBA03E13A012 |
| VT 013 | 37281 | 95 80 065 413 7 D - EIB | EBA03E13A013 |
| VT 014 | 37282 | 95 80 065 414 5 D - EIB | EBA03E13A014 |
| VT 015 | 37283 | 95 80 065 415 2 D - EIB | EBA03E13A015 |
| VT 016 | 37284 | 95 80 065 416 0 D - EIB | EBA03E13A016 |
| VT 017 | 37285 | 95 80 065 417 8 D - EIB | EBA03E13A017 |
| VT 018 | 37286 | 95 80 065 418 6 D - EIB | EBA03E13A018 |
| VT 019 | 37287 | 95 80 065 419 4 D - EIB | EBA03E13A019 |
| VT 020 | 37288 | 95 80 065 420 2 D - EIB | EBA03E13A020 |
| VT 021 | 37289 | 95 80 065 421 0 D - EIB | EBA03E13A021 |
| VT 022 | 37378 | 95 80 065 422 8 D - EIB | EBA03E13A022 |
| VT 023 | 37379 | 95 80 065 423 6 D - EIB | EBA03E13A023 |

| | | | |
|--------|-------|-----------------------|----------------------------------|
| VT 101 | 36899 | 95 80 065 501 9 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 102 | 36900 | 95 80 065 502 7 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 103 | 36901 | 95 80 065 503 5 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 104 | 36902 | 95 80 065 504 3 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 105 | 36903 | 95 80 065 505 0 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 106 | 36904 | 95 80 065 506 8 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 107 | 36905 | 95 80 065 507 6 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 108 | 36906 | 95 80 065 508 4 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 109 | 36907 | 95 80 065 509 2 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 110 | 36908 | 95 80 065 510 0 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 111 | 36909 | 95 80 065 511 8 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 112 | 36910 | 95 80 065 512 6 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 113 | 36911 | 95 80 065 513 4 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 114 | 36912 | 95 80 065 514 2 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |

Anlage 2

| | | | |
|--------|-------|-----------------------|----------------------------------|
| VT 115 | 36913 | 95 80 065 515 9 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 116 | 36914 | 95 80 065 516 7 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 117 | 36915 | 95 80 065 517 5 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 118 | 36916 | 95 80 065 518 3 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 119 | 36917 | 95 80 065 519 1 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 120 | 36918 | 95 80 065 520 9 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 121 | 36919 | 95 80 065 521 7 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 122 | 37121 | 95 80 065 522 5 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 123 | 37122 | 95 80 065 523 3 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 124 | 37123 | 95 80 065 524 1 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 125 | 37124 | 95 80 065 525 8 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 126 | 37125 | 95 80 065 526 6 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 127 | 37147 | 95 80 065 527 4 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 128 | 37148 | 95 80 065 527 2 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 129 | 37149 | 95 80 065 529 0 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 130 | 37150 | 95 80 065 530 8 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 131 | 37151 | 95 80 065 531 6 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |
| VT 132 | 37152 | 95 80 065 532 4 D-STB | Bescheid EBA 3115 vom 04.08.2008 |

Anlage 2

Ergänzung vom 11.10.2019 (Geschäftszeichen 63402/281/19/STB zum Gutachten 11/2018/04J07A004)

| Betriebsnummer | Fabriksnummer | Nationale Fahrzeugregisternummer (NVR) | Zulassung |
|----------------|---------------|--|---|
| VT 141 | 037304 | 95 80 0650 058 0 <u>D</u> -STB | EBA 31-31tfa/121-3110#001-019 v. 27.04.2018 |
| VT 142 | 637294 | 95 80 0650 060 6 <u>D</u> -STB | EBA 31-31tfa/121-3110#001-019 v. 27.04.2018 |
| VT 143 | 432295 | 95 80 0650 061 4 <u>D</u> -STB | EBA 31-31tfa/121-3110#001-019 v. 27.04.2018 |
| VT 144 | 232296 | 95 80 0650 062 2 <u>D</u> -STB | EBA 31-31tfa/121-3110#001-019 v. 27.04.2018 |
| VT 145 | 037297 | 95 80 0650 063 0 <u>D</u> -STB | EBA 31-31tfa/121-3110#001-019 v. 27.04.2018 |

Stk

Anlage 2

Dauerbremszettel BR 650 / RegioShuttle RS 1
nur gültig für Fahrten auf der Steilstrecke Stützerbach - Schleusingen

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|-------|-----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Zeile | Angaben | 1-fach Traktion | 2-fach Traktion | 3-fach Traktion | 4-fach Traktion |
| 1 | Gesamtzuggewicht in t | 49 | 98 | 147 | 196 |
| 2 | Bremsgewicht in t | 49 | 98 | 147 | 196 |
| 3 | vorhandene Bremsleistung | 100 | | | |
| 4 | Länge in m | 25 | 50 | 75 | 100 |

Hinweise:

1. Dieser Dauerbremszettel ersetzt Wagenliste und Bremszettel für die Fahrt auf der Steilstrecke Stützerbach - Schleusingen
2. Der Dauerbremszettel darf nur zur Anwendung kommen, wenn der Zug entsprechend der Spalten 3 bis 6 gebildet wurde
3. Alle Bremsen müssen sich in der im Kopf des Buchfahrplanes angegebenen Bremsstellung befinden
4. Bei Ausfall von Bremsen ist eine Bremsberechnung durchzuführen und ein Bremszettel zu erstellen. Die ermittelten Brh sind dem Zugleiter mitzuteilen.
5. Werden die nach Fahrplan geforderten MBrh nicht erreicht, ist eine Fahrplanmitteilung neu anzufordern. Die neuen Daten sind am Zugdateneinsteller und in den Einstellwerten der PZB einzugeben.

