



# Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Örtliche Richtlinien

Stand: 21.08.2018

**NFG Bahnservice GmbH**  
**Neuoffingen 3a**  
**89362 Offingen**

## 1. Inhaltsverzeichnis

1.	Inhaltsverzeichnis	Seite	<b>1</b>
2.	Einleitung	Seite	<b>2</b>
3.	Lageplan / Gleisplan	Seite	<b>3</b>
4.	Verteilungsplan	Seite	<b>4</b>
5.	Vorbemerkungen / EBO / Ril	Seite	<b>4</b>
6.	Allgemeines / Regularien	Seite	<b>ab 5</b>

## 2. Einleitung

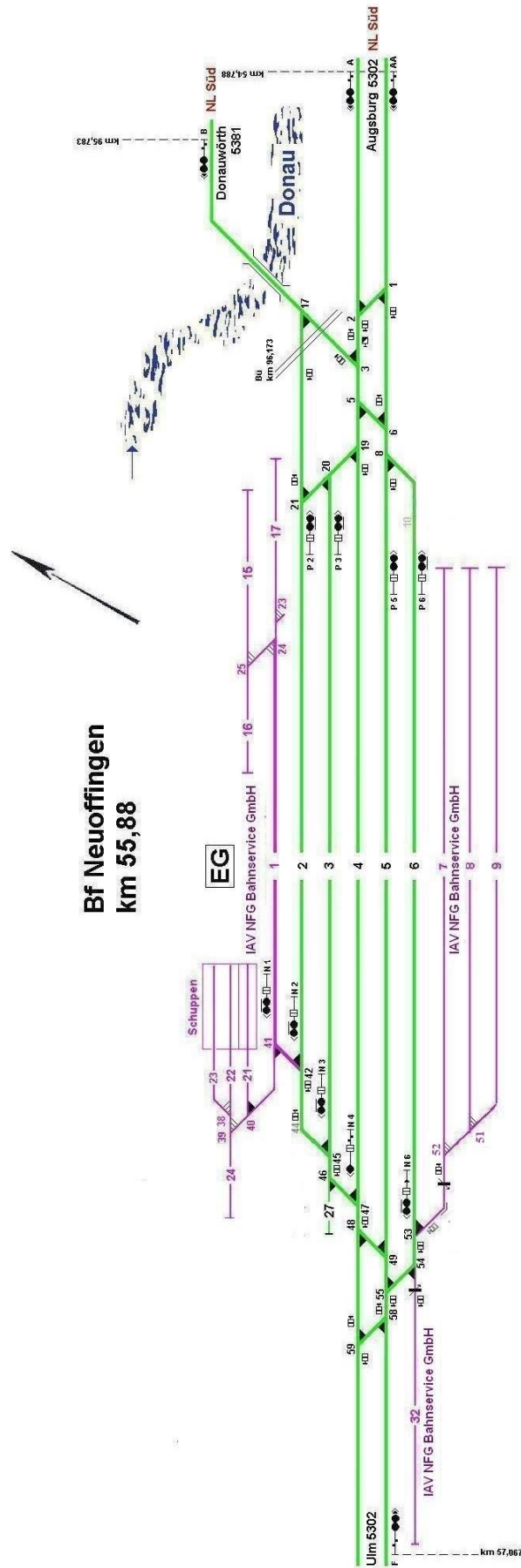
Anschlussbahn Neuoffingen  
Ausgabe 8

Gültig ab 21.08.2018

Gez. :  
Eisenbahnbetriebsleiter

<b>Ausgabe Nr.</b>	<b>Gültig ab</b>	<b>Freigabe / Änderungen / Datum</b>	
Neuausgabe	01.06.2013		Erstausgabe / Neuerstellung SbV
Änderung 1	01.03.2014		Änderung Ebl und stellv. Ebl
Änderung 2	01.05.2014		Änderung Unfallmeldetafel
Änderung 3	01.07.2014		Änderung Fahrgeschwindigkeit
Änderung 4	07.07.2015		Änderung Ebl
Änderung 5	13.12.2015		Anpassung Regelwerke (Ril 408/ BRW)
Änderung 6	22.01.2018		Zusatz Profileinschränkung Gleistor
Änderung 7	21.08.2018		Anpassung Örtl. Richtlinien

### 3. Lageplan / Gleisplan Anschlussbahn Neuoffingen



Stand 20.10.2015, NFG Bahnservice GmbH

## **Gleisanlagen / Gleislängen**

### **Zufahrtgleise**

Gleis 1	250 m
Gleis 24	100 m

### **Abstellgleise**

Gleis 15	227 m
Gleis 16	80 m
Gleis 17	175 m
Gleis 7	761 m
Gleis 8	735 m
Gleis 9	696 m
Gleis 32	480 m

### **Werkstattgleise**

Gleis 21	25 m
Gleis 22	25 m
Gleis 23	25 m

## **4. Verteilungsplan**

Landeseisenbahnaufsicht Bayern (LfB)	1x
Aufsichtsbehörde Regierung von Oberbayern	1x
Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)	1x
Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter (stellv. EBL)	1x
Örtlicher Betriebsleiter (öBL)	1x
Stellvertreter des öBL	2x
Geschäftsleitung NFG Bahnservice	1x
DB Netz AG Ulm	1x
Fahrdienst Neuoffingen	1x
DB Station und Service Karlsruhe	1x
Betriebspersonal NFG Bahnservice	3x

## **5. Vorbemerkungen**

**Für den Betriebsdienst auf der Anschlussbahn in Neuoffingen (MNFG) gelten unter anderem die nachstehende Vorschriften und**

**Dienstanweisungen:**

**(vollständige Regelwerkliste s. Anlage Tabelle Regelwerke NFG)**

- DB Ril 408/ BRW des VDV
- Eisenbahn – Bau – und Betriebsordnung (EBO)
- Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (EBOA)
- Eisenbahnsignalordnung /Signalbuch Ril 301 (ESO)
- Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter der NE (VBD – NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO – NE)
- Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmer Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DMV)
- Oberbau – Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri – NE)
- Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen, (UVV)
- Notfallmanagement (BUVO- NE)

## **6. Allgemeines**

Die Anschlussbahn befindet sich im Bahnhof Neuoffingen. Der Anschluss an die Infrastruktur der DB Netz AG findet auf der Bahnhofseite über die Weiche 42 statt. Auf der gegenüberliegenden Seite befinden sich die Gleise 7,8 und 9, der Anschluss an diese Gleise findet über die Weiche 53 statt und ist mit einer Gleissperre abgesichert. Richtung Günzburg befindet sich das Gleis 32, dieses ist über die Weiche 54 angebunden und ebenfalls mit einer Gleissperre abgesichert.

Der Zugverkehr auf der Anschlussbahn in Neuoffingen wird vom Fahrdienstleiter Neuoffingen geregelt.

### **Vorschriften**

Der Betrieb auf der Anschlussbahn in Neuoffingen wird grundsätzlich nach Ril 408 (Fahrdienstvorschrift) in der jeweilig letztgültigen Fassung/ BRW durchgeführt, sowie nach den örtlichen Richtlinien der DB Netz AG für die Betriebsstelle Neuoffingen.

Alle Fahrtbewegungen sind Rangierfahrten. Zugführer ist der Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer wird durch min. 1 Rangierbegleiter unterstützt.

Die Spitze der Rangiereinheit ist zu besetzen.

### **Zusätzliche Bestimmungen**

Bestimmungen, die nur vorübergehend angeordnet werden, oder nur eine vorübergehende Bedeutung haben, werden mündlich angeordnet, schriftlich ausgehängt und in die Mappe „vorübergehende Bestimmungen“ eingetragen. Das gilt auch für Anweisungen, die durch einen evtl. Bau an den Gleisanlagen angeordnet werden. Bestimmungen werden bis zu einer Aufnahme in diese SbV / örtliche Richtlinien im Auftragsbuch bekanntgegeben, mündlich angeordnet, schriftlich ausgehängt

### **Leitung des Betriebsdienstes**

Es ist ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) mit Stellvertreter und ein örtlicher Betriebsleiter (öBL) mit Stellvertreter eingesetzt.

#### **Eisenbahnbetriebsleiter EBL**

Dipl.-Ing. Carsten Möckl  
Dr.-Hans-Liebherr-Straße 22  
88416 Ochsenhausen  
Mobil: +49 177 20 50 500

#### **Vertreter Eisenbahnbetriebsleiter EBL**

Alexander Bückle  
Riedheimer Straße 13  
88048 Friedrichshafen  
Mobil: +49 160 / 91 96 63 40

#### **Örtlicher Betriebsleiter öBL**

Stefan Dudas  
Mobil 0174 85 93 411

## **Vertreter örtlicher Betriebsleiter öBL**

Alfred Wäse

Mobil 0176 4554 4646 oder 0162 25 75 068

## **Betriebspersonal**

Alle im Betriebsdienst eingesetzten Mitarbeiter müssen entsprechend dem Ausbildungsplan für Eisenbahnbetriebsbedienstete nach Ril 408/ BRW ausgebildet sein. Die Befähigung ist vor dem EBL in schriftlicher, mündlicher und praktischer Form nachzuweisen. Der EBL hat diese Aufgabe auf den öBL übertragen.

Erstmalig eingesetzte Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer und Kleinlokbediener der Anschlussbahn werden durch den örtlichen Betriebsleiter oder seinen Stellvertreter mündlich und praktisch eingewiesen, bzw. benötigen zur Befahrung der Gleisanlagen einen Lotsen. Der Lotse kann auch ein ortskundiger Rangierbegleiter sein.

Die körperliche Eignung und Tauglichkeit ist nach den Grundsätzen der EBO § 48 nachzuweisen. Die festgestellte Befähigung ist in den Personalunterlagen zu vermerken. Einmal jährlich hat das Betriebspersonal an einem Fortbildungsunterricht teilzunehmen. Der jeweilige Geschäftsbereich, bzw. EVU trägt die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Einsatz seiner Mitarbeiter.

## **Zugmeldestelle**

Zugmeldestelle ist der Fdl Neuoffingen.

## **Elektrischer Bahnbetrieb**

Die Anschlussbahn in Neuoffingen ist nicht elektrifiziert, jedoch mit Tragseilen der Oberleitung der Gleise 2-6 von DB Netz überspannt. Die Zufahrtgleise aller 3 Anschlussgrenzen sind jedoch mit Oberleitung überspannt. Ein Besteigen von Lokomotiven oder Waggons ist strikt verboten.

## **Fahrgeschwindigkeit**

Die höchste Fahrgeschwindigkeit im Bahnhof Neuoffingen beträgt 25 km/h. Auf den Gleisen 1 und 17 der Anschlussbahn darf ebenfalls mit Geschwindigkeit 25 km/h gefahren werden. Auf den Gleisen 7, 8, 9, 32, 15 und 16 darf mit Höchstgeschwindigkeit 15 km/h gefahren werden. Von Gleis 1 nach Gleis 24, sowie auf den Gleisen 21, 22 und 23 darf mit Höchstgeschwindigkeit 5 km/h gefahren werden. 20 m vor den Prellböcken der Gleise 7, 8, 9, 15,16, 17, 24 und 32 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 5 km/h.

## **Verschluss von Weichen**

Die Weichen 38 und 39 sind ortsbedient. Eine Grundstellung ist nicht vorgeschrieben. Die Weichen 40, 41, und 42 (Anschlussweiche DB Netz) werden vom Fahrdienstleiter Neuoffingen auf Anforderung des Triebfahrzeugführers gestellt.

Der Gleichstromkreis der Weiche 40 ist durch Rückbaumaßnahmen unterbrochen. Die Fahrwegprüfung obliegt dem Triebfahrzeugführer. Bei Anmeldung zur Fahrt von Gleis 24 nach Gleis 1 wird das „Freisein“ der Weiche 40 dem Fahrdienstleiter Neuoffingen gemeldet.

Die Weichen 24 und 25 sind ortsbedient. Die Grundstellung dieser Weichen ist „gerade“.

Die Weichen sind in dieser Stellung verschlossen. Der Schlüssel zur Freigabe der Weiche 24 und 25 befindet sich im Schlüsselkasten zw. Gleis 1 und 15 an der Weiche 24. Der Schlüssel zum Aufschließen der Weiche 24 wird vom Fahrdienstleiter Neuoffingen auf Anforderung freigegeben. Mit diesem Schlüssel wird die Weiche 24 aufgeschlossen, anschließend kann der weitere Schlüssel am Weichenschloss entnommen werden, damit kann dann die Weiche 25 aufgeschlossen und umgelegt werden. Nach Beendigung der Rangierbewegungen im Bereich des Ladehofes sind die Weichen 24 und 25 wieder in Grundstellung zu bringen und zu verschließen. Der Schlüssel ist wieder im Schlüsselkasten einzustecken.

### **Fahren im Sichtabstand**

Das Fahren im Sichtabstand ist zugelassen.

### **Fahrwegprüfung**

Die Fahrwegprüfung wird durch den Triebfahrzeugführer, bzw. durch den Rangierbegleiter durchgeführt.

### **Verhalten bei Gefahrdrohender Witterung**

Bei witterungsgefährdenden Bedingungen wie Windbruch, Sturm, starker Regen sowie Eis und Schnee und allen anderen gefahrdrohenden Umständen, die einen gefahrlosen Bahnbetrieb nicht mehr zulassen, bzw. nur unter großer Gefahr durchgeführt werden kann, ist der Bahnbetrieb einzustellen.

Vor Wiederaufnahme des Bahnbetriebes ist eine Erkundung der Gleisanlagen, durch Ablaufen, notwendig.

### **Sperrungen von Gleisen / Betriebsanweisungen**

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch den EBL. Für das Aufstellen einer BETRA ist der EBL zuständig.

### **Gültigkeit der Signale auf der Anschlussbahn**

Sämtliche Signale auf der Anschlussbahn haben Gültigkeit.

Fahrt vom Schuppengleis 21 nach Gleis 24, LS W40 I, nach erfolgter Fahrwegprüfung erfolgt die Anfrage beim Fahrdienstleiter Neuoffingen. Der Fahrdienstleiter legt die Weiche 40 und gibt die Fahrt mit durch das LS W40 I mit SH1 frei. Die Meldung ist zu wiederholen.

Fahrt vom 24 ins Schuppengleis 21 oder in Richtung Gleis 1, nach erfolgter Fahrwegprüfung erfolgt die Anfrage beim Fdl Neuoffingen. Der Fdl legt die Weiche 40 und gibt die Fahrt mit durch das LS W40 II mit SH1 in die angeforderte Richtung frei. Die Meldung ist zu wiederholen.

### **Bewegen von Fahrzeugen zu Werkstattzwecken**

Zu Werkstattzwecken dürfen Fahrzeuge mit abgebauter oder beschädigter Zug- und Stoßvorrichtung in den Gleisen 21, 22 und 23 geringfügig durch Menschen- oder Maschinenkraft bewegt werden. Hier sind geeignete Zug- und Druckmittel (z.B. Kuppelstangen, Stahlseile etc.) zu verwenden. Das sichere Bewegen und Anhalten der Fahrzeuge ist zu gewährleisten. Im Gefahrenbereich befindliche Personen sind zu warnen, gefährdete Schienenfahrzeuge durch Hemmschuhe oder in anderer geeigneter Weise gegen Beschädigung zu schützen.

## **Profileinschränkung im Bereich der Hallentore des Lokschuppens**

Die Toreinfahrten der 3 Lokschuppenstände stammen in ihren baulichen Abmessungen noch aus der Bauzeit der Lokschuppen aus dem 18. Jahrhundert und entsprechen nicht mehr den aktuellen Anforderungen an Sicherheits- und Fluchräume. Es besteht erhöhte Quetschgefahr mit evtl. tödlichem Ausgang. Darauf wird ausdrücklich hingewiesen. Deshalb sind die Ein- bzw. die Ausfahrten aus den Lokschuppenständen mit äußerster Sorgfalt durchzuführen.

Zur Vermeidung von Unfällen durch diese Engstelle gilt für das Durchfahren folgende Regel.

- a) Vor der Durchfahrt durch das Tor ist das Triebfahrzeug / geschobene Rangiereinheit anzuhalten. Sämtliche Fenster und Türen sind zu schließen. Mögliche Gegenstände im Lichtraumprofil sind beiseite zu räumen. Der Triebfahrzeugführer hält sich bei der Rangierbewegung im Führerhaus auf. Er darf seinen Kopf bzw. kein Körperteil aus den Umrissen des Fahrzeuges herausstrecken. Bei Triebfahrzeugen ohne Fenster und Türen (z.B. offene Köf) gilt diese Anweisung entsprechend.
- b) Sollen Fahrzeuge mit fremder Kraft in die Halle geschoben werden, hält sich der Triebfahrzeugführer / Rangierbegleiter außerhalb der Engstelle in Richtung Ziel der Rangierbewegung auf. Die Mitfahrt auf dem Rangiertritt oder seitlichem Umlauf ist verboten. Lediglich auf Bühnen von Güterwagen ist, und auch nur in der Mitte dieser, der Aufenthalt erlaubt. Rangierbegleiter und Triebfahrzeugführer stehen bei dieser Bewegung in ständigen Sichtkontakt oder in Kontakt über Rangierfunk. Falls notwendig, ist ein 2. Rangierbegleiter zur Sicherung einzusetzen.

## **Profileinschränkung im Bereich des Gleistors Gleis 24**

Die Tordurchfahrt im Gleis 24 (Ende der Infrastruktur NFG) ist in untergeordneter Stellung als Sonderdurchlass erstellt worden und entspricht nicht den aktuellen Anforderungen an die Sicherheit. Es besteht erhöhte Quetsch- und Verletzungsgefahr. Darauf wird ausdrücklich hingewiesen. Deshalb ist die Durchfahrt mit äußerster Sorgfalt durchzuführen.

Zur Vermeidung von Unfällen durch diese Engstelle gilt für das Durchfahren folgende Regel.

- a) Vor der Durchfahrt durch das Tor ist das Triebfahrzeug / geschobene Rangiereinheit anzuhalten. Sämtliche Fenster und Türen sind zu schließen. Mögliche Gegenstände im Lichtraumprofil sind beiseite zu räumen. Der Triebfahrzeugführer hält sich bei der Rangierbewegung im Führerhaus auf. Er darf seinen Kopf bzw. kein Körperteil aus den Umrissen des Fahrzeuges herausstrecken. Bei Triebfahrzeugen ohne Fenster und Türen (z. B. offene Köf) gilt diese Anweisung entsprechend.
- b) Sollten Fahrzeuge mit fremder Kraft durch das Tor geschoben werden, hält sich der Triebfahrzeugführer / Rangierbegleiter außerhalb der Engstelle in Richtung Ziel der Rangierbewegung auf. Die Mitfahrt auf dem Rangiertritt oder seitlichem Umlauf ist verboten. Lediglich auf Bühnen von Güterwagen ist, und auch nur in der Mitte dieser, der Aufenthalt erlaubt. Rangierbegleiter und Triebfahrzeugführer stehen bei dieser Bewegung in ständigen



Sichtkontakt oder in Kontakt über Rangierfunk. Falls notwendig, ist ein 2. Rangierbegleiter zur Sicherung einzusetzen.

### **Maßnahmen wegen Gefälle**

Triebfahrzeuge müssen so lange halten bleiben bis abgekuppelte Fahrzeuge festgelegt sind. Fahrzeuge untereinander sind durch Schraubenkupplung, bzw. bei Arbeitsfahrzeuge durch Kuppelstangen zu verbinden.

### **Bremsen einer Rangiereinheit**

Rangiereinheiten bis zu 8 Wagenachsen dürfen ohne wirksame Wagenbremse bewegt werden. Für jede weitere 8 Achsen ist ein Fahrzeug mit wirkender Druckluftbremse an die Hauptluftleitung anzuschließen. Bei Fahrten aus Gleis 1, bzw. aus Gleis 7, 8, 9 und 32 in die DB Netz Infrastruktur, sind alle Fahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Eine einfache Bremsprobe ist vor Fahrtritt durchzuführen.

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist auf der gesamten Anschlussbahn verboten.

### **Abstellen von Fahrzeugen**

Das dauerhafte Abstellen von Fahrzeugen ist zulässig in den Gleisen 21-23. Dauerhaft abgestellte Fahrzeuge sind untereinander zu kuppeln und zu schlauchen. In den Gleisen 7, 8 und 9 ist am letzten Wagen in Richtung Günzburg min. 1 Hemmschuh / Radvorleger unterzulegen. Im Gleis 32 ist am letzten Wagen in Richtung Offingen zusätzlich zum Hemmschuh / Radvorleger die Handbremse anzuziehen. Im Gleis 17, bzw. im Gleis 1 ist am letzten Fahrzeug in Richtung Günzburg die Handbremse anzuziehen. Dauerhaft dürfen im Gleis 1 keine Fahrzeuge abgestellt werden, ist dies nicht möglich, ist zumindest der Bereich (jeweils 20m davor und danach) beim Fahrdienst für die Beobachtung des Zugverkehrs und der Fußüberweg freizuhalten.

Um ein ungehindertes Ein- und Ausfahren von und zum Gleis 24 zu gewährleisten, dürfen zwischen dem Fahrdienst und dem Ausfahrtsignal N1 keine Fahrzeuge, auch nur kurzzeitig abgestellt werden. Um das Einfahren in die Hallengleise 21-23 ungehindert zu ermöglichen, dürfen zwischen der Weiche 41 und dem Gleisende 24 (Gleistor) keine Fahrzeuge abgestellt werden.

Für jede 12 Achsen oder 300t ist eine Hand- oder Feststellbremse anzuziehen. Auf der dem Prellbock abgewandten Seite kann ein Hemmschuh / Radvorleger untergelegt werden. Dies schließt aber das Anziehen der Handbremse nicht aus.

Überzählige Hemmschuhe und Radvorleger sind an den dafür vorgesehenen Plätzen nach Verwendung abzulegen. Nicht benötigte Hemmschuhe sind am 1. Lichtmast zw. Gleis 21 und 22 aufzubewahren. Weitere Hemmschuhe sind im Lokschuppen zw. den Gleisen 22 und 23 unzugänglich für Betriebsfremde aufzubewahren. Des Weiteren werden am Lichtmast an der Weiche 21 4 Hemmschuhe aufbewahrt.

### **Unfallmeldetafel**

Unfallmeldestelle ist die Betriebl. Abwicklung, Dagmar Klauer, bei NFG Bahnservice, erreichbar unter 08224 9662 585 bzw. der öBl Stefan Dudas unter 0174 85 93 411

Bei Gefahr für den übrigen Bahnverkehr ist der Fahrdienst Neuoffingen unter 08224 / 96 81 35, bzw. über Rangierfunkkanal 18 umgehend zu verständigen.

### **Rangieren im Bahnhof Neuoffingen**

Das Rangieren im Bahnhof Neuoffingen ist in Richtung Günzburg und in Richtung Offingen nur bis zur Rangierhalttafel (Signal Ra 10) erlaubt. Näheres siehe SbV Bahnhof Neuoffingen

### **Hilfsmittel für den Rettungsdienst**

Triebfahrzeuge sind mit folgender Ausrüstung auszustatten. Verbandskasten nach UVV.

### **Prüfungsunterlagen der Weichen**

Für alle Weichen sind Weichenprüfkarten zu führen.

### **Prüfung der bautechnischen Anlagen**

Der EBL prüft jährlich alle bautechnischen Anlagen. Sämtliche Gleisanlagen sind mindestens ½-jährlich zu begehen. Die Prüfungen und Begehungen sind in den Prüfprotokollen nachzuweisen. Der EBL kann diese Aufgabe an den öBl delegieren, das entbindet ihn nicht von der Kontrollpflicht.

### **Reinigen und Schmieren der Weichen**

Die Weichen der Anschlussbahn sind regelmäßig zu schmieren und zu reinigen. Dabei sind auch die Spitzenverschlüsse zu prüfen. Die Prüfung der Spitzenverschlüsse sowie das Schmieren der Weichen sind nachzuweisen.

### **Ausrüstung der Triebfahrzeugen**

Tfz müssen folgende Ausrüstungsgegenstände mitführen

- SbV der Anschlussbahn Neuoffingen
- Unfallmeldetafel
- Gleisplan Bahnhof Neuoffingen
- Handfunksprechgerät für Rangierfunk

Geschäftsleitung  
NFG Bahnservice GmbH