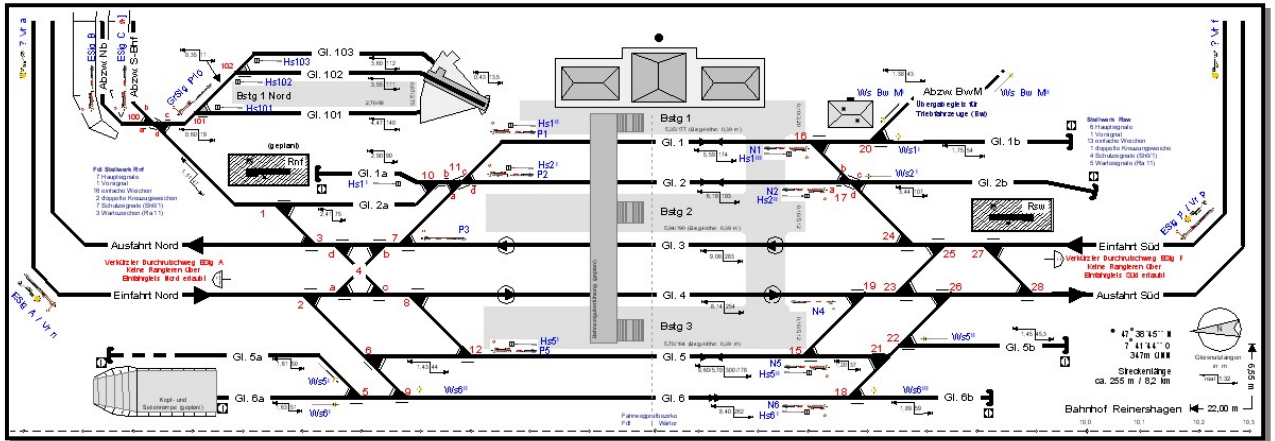
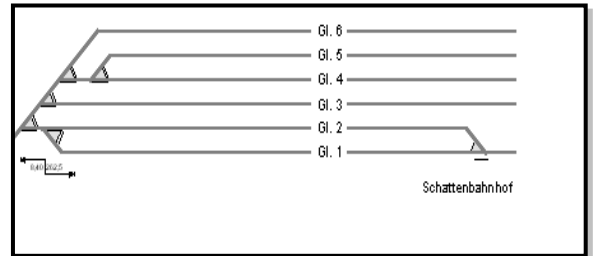
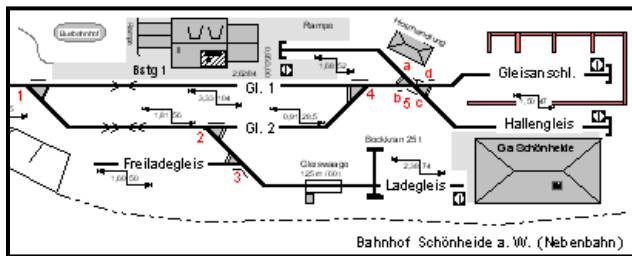




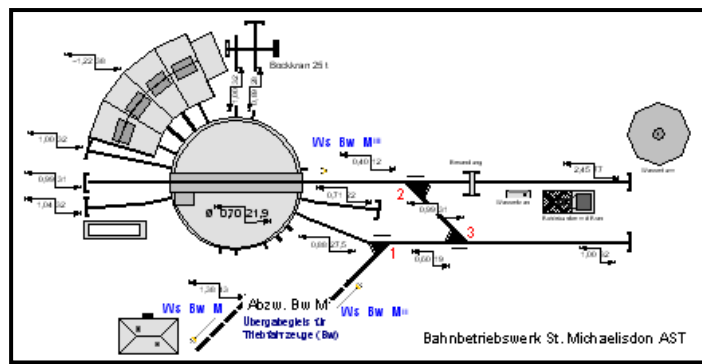
Bahnhofsbuch des Bahnhofs Seinsbach (Baden)



den angegliederten



und selbständigen Dienststellen



gültig vom 18. September 2009 an
 © Spur 1-Freunde Südbaden

aufgestellt:

Bahnhof Seinsbach (Baden), den 18.09.2009
gez.

Genehmigt:

Lörrach, den 18.09.2009
Spur 1-Freunde Südbaden
der Vorstand
gez.:

SPUR 1 FREUNDE SÜDBADEN



Durch die stetig wechselnden technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen spiegelt sich die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn in verschiedenen Epochen wieder. Im europäischen Raum unterscheidet man 5 Epochen. Innerhalb dieser Epochen erfolgt eine weitere Unterteilung in sogenannte Perioden. Die Übergänge in den einzelnen Teilgebieten sind fließend und durch die unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Ländern leider nicht einheitlich.

Epochen in Deutschland sind:

- Epoche I (1835 – 1920) Länderbahn-Epoche
- Epoche II (1920 – 1950) Reichsbahn-Epoche
- Epoche III (1949 – 1970) Frühe Bundesbahn- und DDR-Reichsbahn-Epoche

Periode a (1949 – 1956 nur DB) – Umbenennung der DR in DB; Erste Neubau Dampfloks; Dreiklassensystem im Personenverkehr; Umzeichnung der Akku- und Verbrennungstriebwagen; Gründung der DSG; Einführung 26m langer Personenwagen; Neue DB-Kennzeichnungen und Nummernplan für Güterwagen.

Periode b (1956 – 1970 nur DB) – Rückgang des Dampfloks-Einsatzes; Ausweitung des Diesel- und elektrischen Betriebes; Neubekesselung von Dampfloks und Umbauten auf Ölfeuerung; Aufnahme des TEE-Verkehrs; Neue Signalordnung; Aufnahme des Dreilichtspitzsignals; Zweiklassensystem im Personenverkehr; 1. Klasse-Kennzeichnungstreifen; P-Wagen chromoxidgrün; Umbauprogramm für Nahverkehrswagen; Einführung des DB-Zeichens.

- Epoche IV (1970 – 1990) Späte Bundesbahn- und DDR-Reichsbahn-Epoche
- Epoche V (ab 1990) Epoche der Deutschen Bahn AG

Bei unserer Anlage handelt es sich um eine Modellbahn der Baugröße 1 im Maßstab 1:32 mit einer Spurweite von 45 mm (entspricht der Regelspur von 1435 mm). Wir sind bestrebt, durch das vorhandene Streckenbild im Bau- und Signalwesen sowie das eingesetzte Lok- und Wagenmaterial, vorwiegend die Epoche III wiederzugeben.

Die gesamte Streckenführung sowie die Ausgestaltung der einzelnen Funktionsabschnitte - wie Nebenbahn, Betriebswerk und Schattenbahnhof - sind keinen originalen Vorbildern nachempfunden. Das eingesetzte Triebfahrzeug- und Wagenmaterial gehört den Mitgliedern und wird dem Verein zu allgemeinen Nutzung zur Verfügung gestellt. Die Anlage selbst - alle Gebäude, die Gleis- und Signalanlagen sowie die technischen Einrichtungen - gehört zum Vereinsvermögen.

Die Finanzierung erfolgt über die Mitgliedsbeiträge und Spenden. An zwei Wochenenden im Jahr organisiert der Verein sogenannte „Fahrtage“ an denen die Öffentlichkeit die Anlage kostenlos besichtigen kann.

Der Vorstand

Technische Angaben zur Anlage:

Standort:	47° 38' 45" N / 7° 41' 44" O
HüNN:	347 m
Breite der Anlage:	6,55 m
Länge der Anlage:	22,00 m
Gleislänge insgesamt:	ca. 255,00 m (im Verhältnis ca. 8,2 Km)
Hauptsignale:	14 (Formsignale zwei- und dreibegriffig)
Vorsignale:	2 (Formsignale zweibegriffig)
Schutzsignale (Sh0/1)	11 (Formsignale)
Wartezeichen (Ra 11)	10 (beleuchtet)
Weichen, einfach	36
Doppelte Kreuzungsweichen	4
Bahnsteige	5 mit einer Gesamtlänge von 22,43 m (723 m)

Verteiler:

Bundesbahndirektion	1 Stck
Bundesbahnbetriebsamt	1 Stck

Bahnhof Seinsbach (Baden)

▪ Dienststellenleiter	1 Stck
▪ Fahrdienstleiter	1 Stck
▪ Aufsichtsbeamte	1 Stck
▪ Weichenwärter	1 Stck
▪ Rangierpersonal (Dienststück)	1 Stck
▪ Bahnmeisterei	1 Stck
▪ Bahnbetriebswerk	1 Stck

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt 1 - Allgemeine Beschreibung des Bahnhofs	8
Zugehörigkeit des Bahnhofs.....	8
Abschnitt 2 - Lage, Aufgabe und Einrichtungen des Bahnhofs.....	9
Lage und Aufgabe des Bahnhofs	9
Gleise.....	9
Bahnsteige.....	10
Stellwerke	10
Signalanlagen und ihre Standorte	11
Signalanlagen weitere Standorte	11
Zusatzanlagen (Rampen, Ladegleise usw.)	12
Anbindung anderer selbständiger und nichtselbständiger Dienststellen	12
Nachrichtennetz.....	12
Einrichtungen - Beschränkung des Regellichtraumes	12
Wasser-, Strom- und Gasversorger	12
Rettungseinrichtungen und Geräte	12
Aufbewahrung der Schlüssel.....	12
Abschnitt 3 - Leitung und Überwachung des Dienstes - Allgemeine Anweisungen.....	13
Abschnitt 4 - Dienst der Fahrdienstleiter, Weichenwärter und Aufsichtsbeamten	14
Sonstige Aufgaben des Fahrdienstleiters.....	14
Zusätzliche Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift	14
FV § 7 Abs. 7 u. 8 - Örtlicher Aufsichtsdienst / Aufsicht am Zuge	14
FV § 19 Abs. 6 - Bahnhofsfahrordnung - Durchfahrstraßen	14
FV § 20 Abs. 1 ff - Fahrwegprüfung, prüfende Mitarbeiter, Fahrwegprüfbezirke.....	14
FV § 21 Abs. 5 - Stellen der Weichen, Gleissperren, Riegel, Sperrsignale; Fahrwegsicherung	15
FV § 23 Abs. 5 - Mitwirkung von Mitarbeiter bei der Feststellung der Abfahrbereitschaft von Zügen.....	15
FV § 78 Abs. 8 - Rangierleiter bei unbegleiteten Rangierfahrten	15
FV § 80 Abs. 6 - Verständigung beim Rangieren - Sichtverbindung, Rangierseite	15
FV § 82 - Rangieren auf Hauptgleisen	15
FV § 85 - Sichern abgestellter Fahrzeuge (Sicherung, Zuständigkeit, Festlegemittel).....	15
Abschnitt 5 - Rangierdienst	17
Einteilung, Aufgaben und Besetzung.	17
Einsatz von Triebfahrzeugen/Dampfloks im Rangierdienst	17
FV § 80 Abs. 6 - Verständigung im Rangierdienst - Sichtverbindung, Rangierseite.....	17
FV § 85 - Sichern abgestellter Fahrzeuge (Sicherung, Zuständigkeit, Festlegemittel).....	17
Besondere Gefahrenstellen beim Rangieren	17
Sonstige Bestimmungen über Rangierdienst.....	18
Zusätzliche Anordnungen und Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift.....	18
FV § 7 Abs. 7 u. 8 - Örtlicher Aufsichtsdienst / Aufsicht am Zuge	18
Anlagen:.....	19
Anlage 1 - Anlagen- bzw. Bahnhofsplan	20
Anlage 2 - Verzeichnis der Zugschlussstellen (DS 408 FV § 22 Abs. 12a u. Anlage 16).....	21
Anlage 3 - Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfssperren	23
Anlage 4 - bleibt frei -	24
Anlage 5 - Übersicht über die Prüfung der Fahrwege (DS 408 FV § 20 Abs. 12a u. Anlage 14).....	25
Anlage 6 - Verzeichnis der Durchrutschwege	26
Anlage 7 bis 9 - Bahnübergänge und deren technische Einrichtung (entfällt).....	27
Anlage 10 - Übersicht über die während einer Zugfahrt verbotenen Rangierbewegungen	28
Anlage 11 bis 13 - weitere Anlagen zu Bahnübergängen (entfällt).....	29

Vorbemerkungen zum Bahnhofsbuch:

Die Grundlage für das Aufstellen eines Bahnhofsbuches ist die Bahnhofsbuchvorschrift DV 415. Leider ist diese Vorschrift nur schwer zu bekommen. Dieses Bahnhofsbuch wurde deshalb mit Hilfe diverser Internet-Publikationen und Mustervorlagen von Bahnhofsbüchern erstellt und mit Auszügen aus den jeweiligen Dienstvorschriften ergänzt. Es erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es wurde jedoch darauf geachtet, dass es so authentisch wie möglich verfasst ist.

Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte müssen das ganze Bahnhofsbuch beherrschen. Die anderen Bediensteten des Bahnhofs nur die Bestimmungen, die ihren Dienst betreffen. In Zweifelsfällen gilt die „Übersicht über die für bestimmte Tätigkeiten vornehmlich in Betracht kommenden Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift“¹ (DS 408 FV § 2 Abs. 7 sowie Anhang II). Andere Dienststellen geben, soweit erforderlich, ihren Bediensteten die Bestimmungen auszugsweise bekannt.

Alle Auszüge aus den Dienstvorschriften der DB wurden für die Internetausgabe des Bahnhofsbuches aus Gründen des Urheberrechts ausgeblendet.

Normalschrift	für die Dienststelle gültige Beschreibungen, Bestimmungen und Vorschriften
Kleine Schriftart	zusätzliche Anmerkungen und Beschreibungen
<i>Kursiv</i>	<i>weitere Hinweise zu Vorschriften und betriebsdienstlichen/betriebstechnischen Bestimmungen</i>
Wichtig!	besonders wichtige Abschnitte sind am Rand mit einer senkrechten Linie versehen

¹ Fahrdienstvorschrift DS 408 – alle, in diesem Bahnhofsbuch aufgeführten, Verweise auf die DS 408 beziehen sich auf die Ausgabe „Gültig vom 3. Juni 1984“

Abschnitt 1 - Allgemeine Beschreibung des Bahnhofs

Zugehörigkeit des Bahnhofs

Im nachfolgenden Abschnitt ist die Zugehörigkeit des Bahnhofes aufgeführt.² Die Rufnummern der einzelnen Behörden werden nicht aufgeführt.

a) Bundesbahn / Privatbahn

Direktion
Betriebsamt
Maschinenamt
Verkehrsamt
Zugleitung
Bahnbetriebswerk
Bahnmeisterei

b) andere Behörden

Land	Baden-Württemberg
Regierungsbezirk	Freiburg (Brsg)
Kreis	Lörrach
Stadt	Lörrach
Finanzamt	Lörrach
Zollamt	Lörrach
Oberstaatsanwaltschaft	Freiburg (Brsg)
Kriminalpolizei	Lörrach
Landgericht	
Amtsgericht	Lörrach
Ortspolizeibehörde	Lörrach
Feuerwehr	Lörrach, Abtlg. Brombach
Postamt	Lörrach
Fernmeldeamt	Freiburg (Brsg)
Straßenbaubehörde	Bad Säckingen

² Dieser Abschnitt wird nur aus Gründen der Vollständigkeit aufgeführt – Siehe auch Vorbemerkungen.

Abschnitt 2 - Lage, Aufgabe und Einrichtungen des Bahnhofs

Lage und Aufgabe des Bahnhofs

Der Bahnhof Seinsbach (Baden) ist eine Dienststelle der Rangklasse 4 mit vereinigttem Dienst. Er liegt in Km 9,0 bei folgenden Koordinaten 47° 38'45'' N und 7° 41'44'' O. Die Höhe über NN beträgt 347,0 m. Er ist Durchgangsbahnhof an der zweigleisigen Hauptstrecke von A-Dorf nach X-Stadt Anfangs- bzw. Endbahnhof der eingleisigen Nebenstrecke mit vereinfachtem Zugleitbetrieb nach Schönheide a. W.³

Der Bahnhof dient dem örtlichen Personen- und Güterverkehr. Er ist Zugbildungsbahnhof für Personen-, Güter- und Übergabezüge für alle angegliederten Haupt- und Nebenstrecken. Übergabebahnhof für Triebfahrzeuge und Lokomotiven für das örtliche Bahnbetriebswerk. Die Rangier- und Abstellgruppe „S-Bhf“ ist als Nebendienststelle dem Bahnhof Seinsbach (Baden) voll angegliedert. Sie ist Zugbildungs- und Auflösebahnhof sowie Abstellgruppe für Personen- und Güterzüge. Die betriebliche Verwaltung des Haltepunktes in Km obliegt ebenfalls dem Bahnhof Seinsbach (Baden) (Siehe Anlage . Der Bahnhof Seinsbach (Baden) ist Unfallmeldestelle für den Streckenabschnitt von km bis km und für die Nebenbahn nach Schönheide a. W.

Gleise

Der Bahnhof Seinsbach (Baden) besitzt außer den durchgehenden Hauptgleisen 3 (in Süd-Nord-Richtung) und 4 (in Nord-Süd-Richtung) 5 weitere Hauptgleise und 7 Nebengleise⁴. Im nördlichen Teil (im Anschluss an das Hauptgebäude) befinden sich 3 weitere Nebengleise für den Betrieb der eingleisigen Nebenbahn nach Schönheide a. W. In der nachfolgenden Tabelle sind alle Gleise, getrennt nach Haupt- und Nebengleise, deren Nutzlänge und Zweckbestimmung aufgeführt.

Gleis	Type/Lage H = Hauptgleis N = Nebengleis	Nutzlänge in Meter (1:32 / real)	Zweckbestimmung
1	H	174 / 5,59	Bahnsteiggleis 1 - überwiegend Personenverkehr / Tfz-Verkehr; Übergabegleis zum „Bw M“
2	H	193 / 6,18	Bahnsteiggleis 2 - Personen- und Güterverkehr / Überholungs- und Zugbildungsgleis
3	H	283 / 9,08	durchgehendes Hauptgleis / Bahnsteiggleis 3 Personen- und Güterverkehr
4	H	254 / 8,14	durchgehendes Hauptgleis / Bahnsteiggleis 4 Personen- und Güterverkehr
5	H	178 / 5,70 (300 / 9,60)	Bahnsteiggleis 2 - Personen- und Güterverkehr / Überholungs- und Zugbildungsgleis
6	H	262 / 8,40	Güter- und Leerzugverkehr / Überholungs-, Zugbildungs- und Abstellgleis (auch längerfristig)
2a	H	75 / 2,41	Verbindungsgleis zur NB Schönheide a. W. und Abzw. zur Abstellgruppe „S-Bhf“
1a	N	90 / 2,90	Abstellgleise für Triebfahrzeuge, Lokomotiven, Leerzüge, Personen- und Güterwagen sowie Sonderfahrzeuge der DB (auch längerfristig) Gleis 5a und 6a sind auch als Ladegleise nutzbar.
1b	N	54 / 1,75	
2b	N	107 / 3,44	
5a	N	50 / 1,61	
5b	N	45 / 1,45	
6a	N	51 / 1,63	
6b	N	59 / 1,189	
101	N / nördl. NB	140 / 4,47	
102	N / nördl. NB	111 / 3,55	Bahnsteiggleis 1 Nord Personen- und Güterverkehr / Zugbildungsgleis
103	N / nördl. NB	112 / 3,60	Umspann- und Abstellgleise für Triebfahrzeuge, Lokomotiven, Leerzüge, Personen- und Güterwagen sowie Sonderfahrzeuge der DB

³ Die technische Beschreibung der eingleisigen Nebenbahn nach Schönheide a. W. deren Anlagen und Einrichtungen sowie die Zusatzbestimmungen für den vereinfachten Zugleitbetrieb sind im Anhang zu diesem Bahnhofsbuch aufgeführt.

⁴

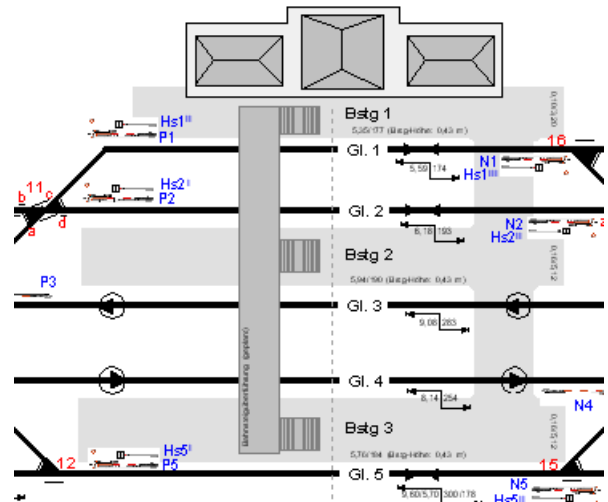
Die voll angegliederte Nebendienststelle „S-Bhf“ verfügt über folgende Gleisanlagen:

Gleis	Type/Lage H = Hauptgleis N = Nebengleis A = Abstellgleis	Nutzlänge in Meter (1:32 / real)	Zweckbestimmung
1	A	263 / 8,40	Abstell- oder Zugbildungsgleise für Personen- und Güterzüge
2	A	000 / 0,00	
3	A	000 / 0,00	
4	A	000 / 0,00	
5	A	000 / 0,00	
6	A	000 / 0,00	

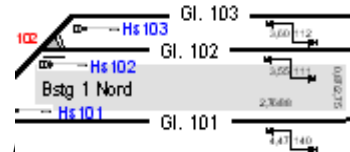
Bahnsteige

Der Bahnhof Seinsbach (Baden) hat 3 Bahnsteige und nördlich des Bahnhofsgebäudes einen weiteren Hilfsbahnsteig zur Anbindung an die Nebenbahn. Der Bahnsteig 1 mit direktem Zugang vom Bahnhofsgebäude hat eine nutzbare Bahnsteiglänge von 177 m (5,35 m). Der Bahnsteig 2 hat eine nutzbare Bahnsteiglänge von 190 m (5,94 m). Die nutzbare Bahnsteiglänge von Bahnsteig 3 beträgt 184 m (5,76 m). Die Höhe der Bahnsteige über SO beträgt 0,43 m (1,4 cm).

Die Bahnsteige sind im nördlichen Teil mit einer Hochbrücke für Fußgänger kreuzungsfrei miteinander verbunden. Im südlichen Teil sind die Bahnsteige über einen schienengleichen, durch Absperrungen gesicherten Übergang erreichbar. Dieser Übergang dient ausschließlich dem Gepäck- und Expressgutverkehr und darf nur von dem dafür



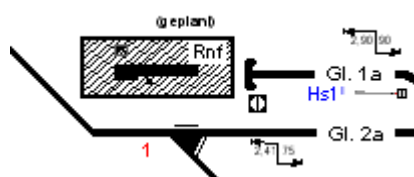
Bahnhof Seinsbach (Baden) – Bahnsteige 1 - 3



berechtigten Personal benutzt werden.

Der Bahnsteig 1 Nord dient dem Personenverkehr mit der Nebenbahn. Er ist über einen Fußweg vom Bahnsteig 1 (Hauptgebäude) in nördlicher Richtung erreichbar. Die nutzbare Länge des Bahnsteigs beträgt 88 m (2,76 m).

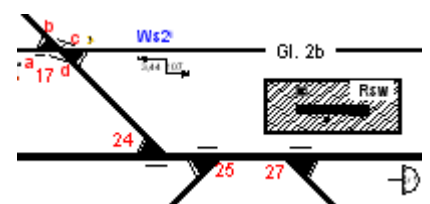
Stellwerke



Stellwerk Rnf (Befehlsstelle)

Für die ordnungsgemäße Durchführung des Betriebes sind 2 mechanische Stellwerke der Bauart Bruchsal J vorhanden. Das Stellwerk Seinsbach (Baden) Nord (Snf) befindet sich im nördlichen Teil des Bahnhofs am Verbindungsgleis 2a in km und ist zugleich die Befehlsstelle. Das Stellwerk Seinsbach (Baden) Süd (Ssw) liegt in km zwischen dem Hauptgleis 3 und dem Abstellgleis 2b und ist ein Wärterstellwerk. Alle

Signale und Weichen sind fern gestellt. Ausnahmen hiervon bildet die Gleisgruppe 100 der Nebenbahn sowie die Verbindungsweiche 5 (Gleis 5a/6a). Bei der Weiche 5 handelt es sich um eine ortsgestellte Handweiche ohne Grundstellung.



Wärterstellwerk Rsw

Signalanlagen und ihre Standorte

Der Zugbetrieb wird signaltechnisch gesichert. Es werden ausschließlich Formsignale nach den gültigen Bestimmungen der ESO⁵ verwendet. Es sind Einfahr-, Ausfahr-, Gruppen-, Vor- und Rangiersignale vorhanden. Die Beleuchtung der Signale erfolgt über Propangas. Die Wärter-Signale (Ra 11) sind elektrisch beleuchtet. Die Ausfahrten aus den Gleisen 101 – 103 in Richtung Schönheide a. W. sind durch ein Gruppenausfahrtsignal gesichert. Zugfahrten auf der Nebenbahn finden nach den Dienstanweisungen für den vereinfachten Betrieb auf Nebenbahnen statt.

Rangierfahrten aus Richtung „S-Bhf“ in die Gleise 101 – 103 sowie in die Gleise des Bahnhofs Seinsbach (Baden) sind nur mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters gestattet.

Signal	Standort	Beschreibung	Art
A Vr n	Km	Einfahrtsignal Nord Vorsignal für Ausfahrtsignale N (Ri Süd)	3 begriffig (Hp0, 1, 2) 2 begriffig (Vr 0, 1)
F Vr p	Km	Einfahrtsignal Süd Vorsignal für Ausfahrtsignale P (Ri Nord)	3 begriffig (Hp0, 1, 2) 2 begriffig (Vr 0, 1)
B	Km	Einfahrtsignal Nord – Abzw. Nebenbahn	2 begriffig (Hp 0, 2)
C	Km	Einfahrtsignal Nord – Abzw. S-Bhf	2 begriffig (Hp 0, 2)
P1 Hs1 ^{II}	Km	Ausfahrtsignal (Gl 1) in Ri Nord Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
P2 Hs2 ^I	Km	Ausfahrtsignal (Gl 2) in Ri Nord Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
P3	Km	Ausfahrtsignal (Gl 3) in Ri Nord (durchgehendes Hauptgleis)	2 begriffig (Hp 0, 1)
P5 Hs5 ^I	Km	Ausfahrtsignal (Gl 5) in Ri Nord Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
N1 Hs1 ^{III}	Km	Ausfahrtsignal (Gl 1) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
N2 Hs2 ^{II}	Km	Ausfahrtsignal (Gl 2) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
N4	Km	Ausfahrtsignal (Gl 4) in Ri Süd (durchgehendes Hauptgleis)	2 begriffig (Hp 0, 1)
N5 Hs5 ^{II}	Km	Ausfahrtsignal (Gl 5) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
N6 Hs6 ^I	Km	Ausfahrtsignal (Gl 6) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
Hs1 ^I	Km	Sperrsignal Gl 1b in Ri Süd	2 begriffig (Sh 0, 1)

Tabelle: Standorte der Haupt-, Vor- und zugehörigen Sperrsignale

Signalanlagen weitere Standorte

Signal	Standort	Beschreibung	Art
P10 Hs101 Hs102 Hs103	Km	Gruppenausfahrtsignal in Ri Nord – Nebenbahn Sperrsignal Gl 101 Sperrsignal Gl 102 Sperrsignal Gl 103	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1) 2 begriffig (Sh 0, 1) 2 begriffig (Sh 0, 1)
Ws1 ^I	Km	Ra 11 Wartezeichen Gl 1a	
Ws2 ^I	Km	Ra 11 Wartezeichen Gl 2a	
Ws5 ^I	Km	Ra 11 Wartezeichen Gl 5b	
Ws5 ^{II}	Km	Ra 11 Wartezeichen Gl 5a	
Ws6 ^I	Km	Ra 11 Wartezeichen Gl 6b	
Ws6 ^{II}	Km	Ra 11 Wartezeichen Gl 6	
Ws6 ^{III}	Km	Ra 11 Wartezeichen Gl 6a	
Ws Bw M	Km	Ra 11 Wartezeichen Abzw. Bahnbetriebswerk	

Tabelle: weitere Standorte von Signalanlagen

⁵ ESO = Eisenbahnsignalordnung (Bundesrechtsverordnung vom 24.06.1907 – letzte Neufassung 15.12.1959; letzte Änderungen 08.11.2006)

Zusatzanlagen (Rampen, Ladegleise usw.)

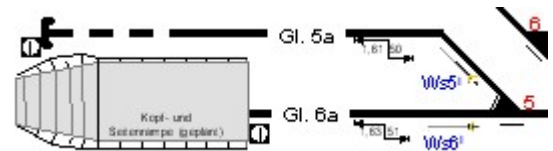
Für den öffentlichen Verkehr:

Die Gleise 5a und 6a mit jeweils ca. 50 m Nutzlänge sind auch als Freiladegleise für den öffentlichen Verkehr nutzbar.

Für den dienstlichen Verkehr:

Für die Bahn- (Bm) und Signalmeisterei (Sigm) sind die Gleise 1b und 6b als Ladestellen für die betriebsinterne Nutzung freigegeben.

Gleiswaage und Lademaß sind nicht vorhanden.



Anbindung anderer selbständiger und nichtselbständiger Dienststellen

Bahnbetriebswerk St. Michaelisdon AST / Rangier- und Abstellgruppe Ost

Über die Abzweigstelle „Bw M“ ist das Bahnbetriebswerk St. Michaelisdon AST und über die Abzweigstelle „S-Bhf“ ist die Rangier- und Abstellgruppe „S-Bhf Ost“ für Personen- und Güterzüge dem Bahnhof Seinsbach (Baden) betriebstechnisch angebunden.⁶

Die betriebliche Verwaltung des Haltepunktes in Km obliegt ebenfalls dem Bahnhof Seinsbach (Baden) (Siehe Anlage

Nachrichtennetz

Dieser Abschnitt ist für den Betrieb der Modellbahnanlage nicht von Bedeutung. Er wurde nur aus Gründen der Vollständigkeit (als Muster und Anschauungsmaterial für betriebsfremde Personen) mit in dieses Bahnhofsbuch aufgenommen.

Der Bahnhof Seinsbach (Baden) ist an das interne Basa⁷-Telefonnetz sowie an das öffentliche Telefonnetz der Deutschen Bundespost angeschlossen. Die Vermittlungsstelle für den Selbstwählbetrieb des Basa-Telefons ist im Hauptgebäude untergebracht.

Alle Bahnsteige, die Bahnhofshalle sowie der Wartesaal verfügen über Lautsprecher zur Durchsage von Kundennformationen sowie für betriebstechnische Meldungen. Diese Aufgabe wird ausschließlich vom Fahrdienstleiter oder dem dafür berechtigten Aufsichtspersonal ausgeführt. Zur Übermittlung interner betrieblicher Meldungen steht den betriebs- und verkehrstechnisch wichtigen Stellen eine Gegensprechanlage zu Verfügung.

Alle vorhandenen Bahnhofsuhren sind an die zentrale Uhrenanlage angeschlossen. Sie befinden am Bahnhofsgelände; im Wartesaal, der Bahnhofshalle sowie auf den Bahnsteigen und allen wichtigen Diensträumen. Alle Uhren der im Bahnhofsbuch benannten Außen- und Dienststellen werden ebenfalls über die örtliche Uhrenanlage gesteuert.

Einrichtungen - Beschränkung des Regellichtraumes

Im gesamten Bahnhofsbereich gibt es keine Beschränkung des Regellichtraumes (Gleisabstände unter 4,50 m)

Wasser-, Strom- und Gasversorger

Dieser Abschnitt ist für den Betrieb der Modellbahnanlage nicht von Bedeutung. Er wurde nur aus Gründen der Vollständigkeit (als Muster und Anschauungsmaterial für betriebsfremde Personen) mit in dieses Bahnhofsbuch aufgenommen.

Alle Einrichtungen des Bahnhofs sind an die Netze der örtlichen Energieversorger angeschlossen.

Die Wasserentnahmestellen (Hydranten) sind aus dem Feuerlöschlageplan (Anlage) ersichtlich.

Aus Gründen der Sicherheit und für Notfälle sind in diesem Abschnitt alle Energieversorger (Strom, Wasser, Gas usw.) namentlich aufgeführt. Außerdem werden alle Hauptabsperreinrichtungen, deren Standorte und Erreichbarkeit aufgeführt.

Beispiel: (Absperrschieber für Wasserversorgung)

Die Hauptabsperreinrichtung für den gesamten Bahnhof – mit Ausnahme der Wohngebäude – befindet sich an der Ostseite des Bahnsteigs 1 – unmittelbar neben der Fahnenstange.

Rettungseinrichtungen und Geräte

Dieser Abschnitt ist für den Betrieb der Modellbahnanlage nicht von Bedeutung. Er wurde nur aus Gründen der Vollständigkeit (als Muster und Anschauungsmaterial für betriebsfremde Personen) mit in dieses Bahnhofsbuch aufgenommen.

In diesem Abschnitt werden entsprechende Pläne und Aufstellungen zu den vorhandenen Rettungseinrichtungen und Geräte aufgeführt.

Aufbewahrung der Schlüssel

Dieser Abschnitt ist für den Betrieb der Modellbahnanlage nicht von Bedeutung. Er wurde nur aus Gründen der Vollständigkeit (als Muster und Anschauungsmaterial für betriebsfremde Personen) mit in dieses Bahnhofsbuch aufgenommen

In diesem Abschnitt werden entsprechende Verzeichnisse zu den vorhandenen Schließeinrichtungen aufgeführt

⁶ Die Beschreibung der selbst. Dienststellen sind in den entsprechenden Abschnitten zu diesem Bahnhofsbuch aufgeführt.

⁷ Basa = Bahnselbstanschlussanlage

Abschnitt 3 - Leitung und Überwachung des Dienstes - Allgemeine Anweisungen

Dieser Abschnitt ist für den Betrieb der Modellbahnanlage nicht von Bedeutung. Er wurde nur aus Gründen der Vollständigkeit (als Muster und Anschauungsmaterial für betriebsfremde Personen) mit in dieses Bahnhofsbuch aufgenommen.

Die Leitung und Überwachung des Dienstes wird durch den Dienststellenleiter durchgeführt. Die erforderlichen Prüfgänge sind täglich, und einmal monatlich zur Nachtzeit, durchzuführen. Das Dienst- und Betriebsbuch sind täglich, die Zugmeldebücher, der Merkkalender, die Fernsprech-, Störungs- und Arbeitsbücher sowie die ausgestellten schriftlichen Befehle sind einmal wöchentlich zu prüfen.

Die Fahrdienstleiter übernimmt während der Abwesenheit des Dienststellenleiters oder dessen Vertreter die Dienstaufsicht und überwacht die Ausübung des Dienstes. Besonderheiten wie Unfälle und Unregelmäßigkeiten während der Dienstausübung sind über entsprechende Eintragungen im Dienstbuch zu melden. Handelt es sich nach BUVO⁸ um meldepflichtige Ereignisse so sind diese unverzüglich dem Dienststellenleiter oder dessen Vertreter bzw. außerhalb der normalen Dienststunden dem bereitschaftshabenden Vertreter zu melden. Weitere Maßnahmen bei Unfällen nach der BUVO ergeben sich aus den Unfallunterlagen. Diese Unterlagen und eine Sammlung wichtiger Verfügungen zur BUVO befinden sich in der Unfallmappe beim Fahrdienstleiter.

Weitere Punkte zu Abschnitt 3 sind:

- **Meldungen zum Dienstantritt und bei Dienstschluss (FV § 8)**
In diesem Abschnitt ist festgelegt, welche Mitarbeiter sich zum Dienstantritt bzw. Dienstende beim Fahrdienstleiter An- bzw. Abmelden müssen. Außerdem ist hier bestimmt in welcher Form diese Meldungen festzuhalten ist.
- **Wege von und zum Dienst - Anordnungen UVV (Dienstunfallvorschrift)**
z.B. die Benutzung der schienengleichen Bahnsteigzugänge
- **Nachrichtendienste und Befehlsübermittlungen**
z.B. Uhrenvergleich
Alle Dienstposten, die mit einer Dienstuhr ausgerüstet sind und einen Basa-Anschluss besitzen, vergleichen einmal täglich die Zeitangabe ihrer Uhr mit der Uhrzeitanzeige. Der Fahrdienstleiter hat sofort nach Dienstantritt einen Uhrzeitvergleich durchzuführen und vermerkt diesen im Zugmeldebuch.
- **Behandlung von Fernschreiben, Schnell- und Telegrammbriefen.**
- **Unfallnachrichtendienst.**
In diesem Abschnitt sind die Unfallnachrichtenabschnitte, Anordnungsberechtigungen, Anweisungen für die Unfallstelle sowie die Anweisungen für den Fahrdienstleiter festgelegt.
- **Störungen in der Versorgung mit Energie**
Dieser Abschnitt führt alle für die Dienststelle wichtigen Energieversorger mit deren Adressen und Erreichbarkeit auf. Gleichzeitig regelt er die einzuleitenden Maßnahmen bei Störungen.
- **Merksblatt „Schnee“**
Regelt den Einsatz von Hilfskräften und Schneeräumgroßgeräten für den Winterdienst und beinhaltet die entsprechenden Bereitschafts- und Einsatzpläne.
- **Wagenbehandlung, wagentechnische Untersuchungen**
In diesem Abschnitt sind die besonderen Anweisungen nach der WBV9 aufgeführt. (z.B. Meldebahnhof für schadhafte Güter- oder Personenwagen. Zuständigkeitsbereich für wagentechnische Angelegenheiten)

Für den Bahnhof Seinsbach (Baden) sowie die angeschlossenen Dienststellen ist das hiesige Bw für alle wagen- bzw. triebfahrzeugtechnischen Angelegenheiten zuständig. Meldungen über Unregelmäßigkeiten sind entweder direkt an das Bw oder über den Fahrdienstleiter zu übermitteln.

- **Zugschlussmittel – Richtlinien für die Verwendung und Bewirtschaftung der Zugschlussmittel nach DV 419.**

⁸ BUVO = DV 423 Betriebsunfallvorschrift (1980)

⁹ WBV = DV 426 ff. Wagenbehandlungsvorschrift – Vorschrift für die Behandlung schadhafter und untersuchungspflichtiger Eisenbahnwagen.

Abschnitt 4 - Dienst der Fahrdienstleiter, Weichenwärter und Aufsichtbeamten

Der Fahrbetrieb im Bahnhof Seinsbach (Baden) und der angrenzende Strecke wird über ein zentrales Stell- und Steuerpult geregelt. Im Vollbetrieb sind dafür zwei Personen erforderlich. Ein Fahrdienstleiter für die Steuerung der Weichen- und Signalanlagen und ein Lokführer der über mehrere Fahrtregler die eingesetzten Fahrzeuge bzw. Züge steuert.

Im Bahnhof Seinsbach (Baden) ist der Fahrdienstleiter für alle betrieblichen Anordnungen zuständig. Die Fahrwegprüfbezirke sind zweigeteilt und in den Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift (siehe Folgeabschnitte) näher bestimmt.

Die Regelung des Triebfahrzeugverkehrs zwischen dem angrenzenden Bahnbetriebswerk und dem Bahnhof Seinsbach (Baden) erfolgt fernmündlich zwischen dem Fahrdienstleiter und der Betriebsleitstelle. Aufschreibungen über den Triebfahrzeugverkehr sind nicht erforderlich. Der Weichenwärter ist Rangierleiter für Übergabefahrten bis zur bzw. ab der Übergabestelle.

Sonstige Aufgaben des Fahrdienstleiters

Dieser Abschnitt ist für den Betrieb der Modellbahnanlage nicht von Bedeutung. Er wurde nur aus Gründen der Vollständigkeit (als Muster und Anschauungsmaterial für betriebsfremde Personen) mit in dieses Bahnhofsbuch aufgenommen.

Der Fahrdienstleiter führt das Betriebsbuch. Es enthält alle Aufschreibungen über den Wagenumlauf sowie die den Zusatzanlagen zugeführten bzw. abgeholt Wagen. Er führt außerdem den Wagennachweis für den Rangierdienst. Er überwacht den ordnungsgemäßen Dienstbeginn und das Dienstende aller für den Betriebsdienst wichtigen Mitarbeiter und der Fahrkartenausgabe und vermerkt diese im Fernsprechbuch. Nach Dienstschluss kontrolliert er den ordnungsgemäßen Verschluss der Büroräume und des Empfangsgebäudes.

Der Zugabfertigungsdienst (Gepäck- und Expressgutverkehr) wird vom Lademeister wahrgenommen. Die Diensträume befinden sich im Empfangsgebäude.

Zusätzliche Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift

Dieser Abschnitt beschreibt die abweichenden Bestimmungen und Regelungen zur DS 408 – Fahrdienstvorschrift. Hier werden die, durch die örtlichen Gegebenheiten erforderlichen, zusätzlichen Anordnungen bzw. angepassten Regelungen aufgeführt. Wichtig für alle Betriebsbeamte (DS 408 § 47 [Ausgabe 1984]).

FV § 7 Abs. 7 u. 8 - Örtlicher Aufsichtsdienst / Aufsicht am Zuge

Die Aufsicht am Zuge obliegt generell dem Zugbegleitpersonal – der Zugführer ist Aufsichtbeamter. Die Abfahrbereitschaft beginnender Züge sind dem Fahrdienstleiter rechtzeitig fernmündlich mitzuteilen. Die Rangieraufsicht während der Dienstzeiten liegt beim Fahrdienstleiter.

FV § 19 Abs. 6 - Bahnhofsfahrordnung - Durchfahrstraßen

Die Durchfahrt von Zügen im Bahnhof Seinsbach (Baden) ist nur auf folgenden Fahrstrassen zugelassen:

Fahrstraße a4 / n4	von Nord nach Süd	über Gleis 4
Fahrstraße f3 / p3	von Süd nach Nord	über Gleis 3
Fahrstraße c3 / p4	von S-Bhf nach Süd	über Gleis 4

FV § 20 Abs. 1 ff - Fahrwegprüfung, prüfende Mitarbeiter, Fahrwegprüfbezirke

¹⁰ Als **Durchrutschweg** (auch *D-Weg* genannt) bezeichnet man im Eisenbahnbetrieb den Teil einer Fahrstraße, der als Schutzstrecke hinter dem Ausfahr- oder Zwischensignal eines Bahnhofs aus Sicherheitsgründen, genauso wie die eigentliche Fahrstraße, gesichert und freigehalten werden muss. Dies geschieht für den Fall, dass ein Zug versehentlich nicht vor dem Halt zeigenden Hauptsignal zum Halten kommt, sondern über das Signal hinaus „durchrutscht“.

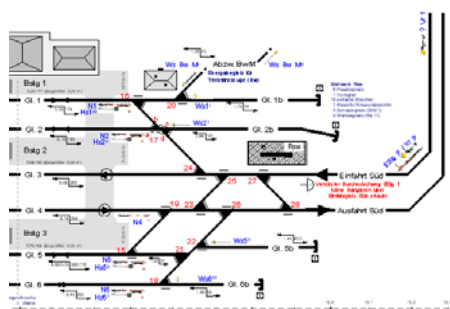
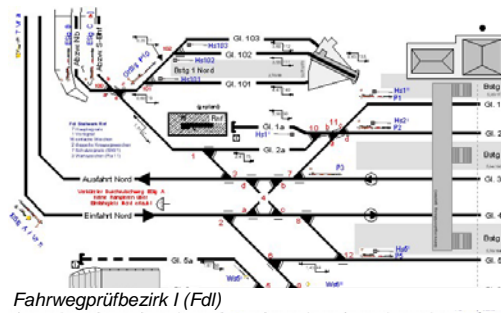
¹¹ ¹²

noch FV § 20 Abs. 1 ff - Fahrwegprüfung, prüfende Mitarbeiter, Fahrwegprüfbezirke

Der Bahnhof Seinsbach (Baden) ist in zwei Fahrwegprüfbezirke unterteilt. Der Fahrwegprüfbezirk I obliegt dem Fahrdienstleiter und erstreckt sich vom

- Einfahrsignal A in Km (auf der Hauptstrecke)
- Einfahrsignal B (Nebenbahn von und nach Schönheide a. W.) und
- Einfahrsignal C (Abzw. „S-Bhf“)

bis zur Mitte des Bahnhofsgebäudes in Km bzw. für die Gleise 101 bis 103 bis zum Nordende von Bahnsteig 1.



Fahrwegprüfbezirk II (Wärter)

Der Fahrwegprüfbezirk II obliegt dem Weichenwärter und erstreckt sich vom Einfahrsignal F in Km bis zur Mitte des Bahnhofsgebäudes in Km bzw. bis zur Übergabestelle für Fahrten von Triebfahrzeugen oder Rangierfahrten in das Bw.

Für alle Rangier- und Triebfahrzeugfahrten, Fahrten mit Schwerkleinwagen und sonstigen Fahrzeugen, die beide Fahrwegprüfbezirke gemeinsam betreffen, ist vor der Durchführung die Zustimmung der Gegenstelle einzuholen. Dies gilt nicht für planmäßige Zugfahrten.

FV § 21 Abs. 5 - Stellen der Weichen, Gleissperren, Riegel, Sperrsignale; Fahrwegsicherung

Ferngestellte Weichen, Gleissperren, Riegel und Sperrsignale sind einem Weichenwärter zur Bedienung zugeteilt. Für Rangierfahrten – ausgenommen auf Rangierstraßen – ist zuerst die in Fahrtrichtung entfernteste und zuletzt die der Rangierfahrt am nächsten liegende Weiche oder Gleissperre zustellen.

FV § 23 Abs. 5 - Mitwirkung von Mitarbeiter bei der Feststellung der Abfahrbereitschaft von Zügen

Die ordnungsgemäße Feststellung der Abfahrbereitschaften sind dem Fahrdienstleiter zu übermitteln. Die Feststellung der Abfahrbereitschaft von Personenzügen obliegt dem Zugführer. Für Triebfahrzeuge und schienengebundene Dienstfahrzeuge (Skl, Kleinwagen usw.) dem Triebfahrzeugführer. Für Gepäck-, Expressgut- und Güterzüge ist der örtliche Rangierleiter für die Feststellung der Abfahrbereitschaft zuständig. (Siehe auch FV § 47 Abs. 2)

FV § 78 Abs. 8 - Rangierleiter bei unbegleiteten Rangierfahrten

FV § 80 Abs. 6 - Verständigung beim Rangieren - Sichtverbindung, Rangierseite

Im Bahnhof Seinsbach (Baden) ist die linke Seite (Bahnhofsgebäude - in Nord/Südrichtung) als Rangierseite festgelegt.

FV § 82 - Rangieren auf Hauptgleisen¹²

FV § 82 Abs. 1/2

Hauptgleise dürfen nur nach vorheriger ausdrücklicher Genehmigung durch den Fahrdienstleiter zum Rangieren benutzt bzw. mit Fahrzeugen belegt werden. Das Rangieren ist dabei auf die unbedingt benötigte Länge zu beschränken und für die planmäßig verkehrenden Zugfahrten rechtzeitig wieder zu räumen.

Während der Dienstruhe müssen die durchgehenden Hauptgleise von Fahrzeugen frei sein.

FV § 82 Abs. 3

Infolge der stark verkürzten Durchrutschwege der beiden Einfahrsignale A und F ist das Rangieren auf den Einfahrgleisen über die Rangierhaltetafel (Ra 10) hinaus nur unter Sperrung des Streckengleises bis zur rückliegenden Zugmeldestelle erlaubt. Rangierabteilungen die die erlaubte Länge überschreiten sind über die Ausfahrgleise zu leiten.

FV § 82 Abs. 4

Beim Rangieren auf Ein- oder Ausfahrgleisen ist durch den Rangierleiter sicherzustellen, dass die Gleise wieder frei sind und keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden. Die Rückkehr aller Fahrzeuge ist dem Weichenwärter bzw. dem Fahrdienstleiter zu melden. Diese Meldungen sind in das Fernsprechbuch einzutragen.

FV § 85 - Sichern abgestellter Fahrzeuge (Sicherung, Zuständigkeit, Festlegemittel)

Abgestellte Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch Festlegen der Handbremse, durch Radvorleger oder für kürzere Zeit auch durch Hemmschuhe zu sichern.

Verantwortlich für das Sichern ist der Rangierleiter der die Fahrzeuge abstellt. Das ordnungsgemäße Sichern längerfristig abgestellter Fahrzeuge ist dem Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter zu melden. Diese Meldungen sind in das Fernsprechbuch einzutragen. Im Übrigen gelten die weiteren Bestimmungen der FV

Abschnitt 5 - Rangierdienst¹³

Dieser Abschnitt ist für den Betrieb der Modellbahnanlage nur bedingt von Bedeutung. Er wurde nur aus Gründen der Vollständigkeit (als Muster und Anschauungsmaterial für betriebsfremde Personen) mit in dieses Bahnhofsbuch aufgenommen.

Einteilung, Aufgaben und Besetzung.

Der gesamte Bahnhof Seinsbach (Baden) sowie der „S-Bhf“ bilden gemeinsam einen Rangierbezirk. Der Bahnhof hat folgende rangierdienstliche Aufgaben:

- a) Bilden und Auflösen von Personenzügen,
- b) Bilden und Auflösen von Nahgüterzügen bzw. Wagengruppen innerhalb des Bahnhof Seinsbach (Baden),
- c) Bedienen der Zusatzanlagen des Bahnhofs,
- d) Ansetzen von Kurswagen im Reisezugverkehr, Umsetzen von Exk,
- e) Bilden und Auflösen von Übergabezügen für die Nebenbahn Schönheide a. W. und dem angegliederten „S-Bhf“. Die Nahgüterzüge werden mit einer Lok des BW MD gefahren.

Die Arbeiten sind in bildlicher und listenmäßiger Form in den Rangierarbeitsplänen zeitlich festgelegt.

Einsatz von Triebfahrzeugen/Dampfloks im Rangierdienst

Die für den Rangierbetrieb benötigten Triebfahrzeuge und Dampfloks werden durch das Bw gestellt. Die Rangierarbeiten werden im Früh- und Spätdienst von je 2 Rangierern, einem Rangierleiter und einem Rangierarbeiter, des Bahnhof Seinsbach (Baden) sowie je einem Lokführer und ggf. einem Heizer des Bws ausgeführt.

Der Rangierdienst wird unter den Rangierloks/Dampfloks und verschiedenen Zugloks wie folgt aufgeteilt:

örtliche Rangierlok(s):

Bilden und Auflösen von Nahgüterzügen, Bedienen der Zusatzanlagen, Fahren der Übergabezüge der Strecken Bahnhof Seinsbach (Baden) – Schönheide a. W. und Bedienen dieser Bahnhöfe, der Gleisanschlüsse und Zusatzanlagen.

Zuglok:

Fahren der Nahgüterzüge, Umsetzen des Exk, Ansetzen von Kurswagen für den Reisezugverkehr
Im Bedarfsfalle kann auch die Zuglok für das Bilden von Zügen herangezogen werden.

FV § 80 Abs. 6 - Verständigung im Rangierdienst - Sichtverbindung, Rangierseite

Im Bahnhof Seinsbach (Baden) ist die linke Seite (Bahnhofsgebäude - in Nord-Südrichtung) als Rangierseite festgelegt.

Die am Rangierdienst Beteiligten verständigen sich mündlich, über Rangierfunk, durch Fernsprecher oder Lautsprecherdurchsagen. Lautsprecherdurchsagen sind nur erlaubt wenn sie eindeutig sind – sie müssen ggf. mehrfach wiederholt werden.

FV § 85 - Sichern abgestellter Fahrzeuge (Sicherheit, Zuständigkeit, Festlegemittel)

Abgestellte Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch Festlegen der Handbremse, durch Radvorleger oder für kürzere Zeit auch durch Hemmschuhe zu sichern.

Verantwortlich für das Sichern ist der Rangierleiter, der die Fahrzeuge abstellt. Das ordnungsgemäße Sichern längerfristig abgestellter Fahrzeuge ist dem Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter zu melden. Diese Meldungen sind in das Fernsprechbuch einzutragen. Im Übrigen gelten die weiteren Bestimmungen der FV

Besondere Gefahrenstellen beim Rangieren

Für das Ausrangieren von längeren Wagenzügen im Bahnhofsbereich ist das Vorziehen - in beide Richtungen - nur über die Ausfahrgleise gestattet. Das Rangieren über Ra10 ist nur unter Sperrung des Streckengleises bis zur rückliegenden Zugmeldestelle erlaubt. Kann dabei der Triebfahrzeugführer die Signale des Rangierleiters nicht aufnehmen, so hat sich der Rangierarbeiter zur Weitergabe der Rangiersignale einzuschalten. Keiner des beteiligten Rangierpersonals darf sich dafür im Gefahrenbereich des Einfahrgleises aufhalten. Ggf. ist das Gegengleis zu sperren. Beim Rangieren auf Ein- oder Ausfahrgleisen ist durch den Rangierleiter sicherzustellen, dass die Gleise wieder frei sind und keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden. Die Rückkehr aller Fahrzeuge ist dem Weichenwärter bzw. dem Fahrdienstleiter zu melden. Diese Meldungen sind in das Fernsprechbuch einzutragen.

¹³ Siehe auch Bahnhofsbuch Abschnitt 3 - Zusätzliche Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift -

Sonstige Bestimmungen über Rangierdienst

Besondere Aufgaben des Rangierleiters.

Der Rangierleiter ist Zugführer bei Übergabezügen nach bzw. von Schönheide a. W. und in den „S-Bhf“. Er ist verantwortlich für alle vorbereitenden Arbeiten nach FV § 42 bei Güterzügen ohne Zugbegleiter. Spätestens am Ende der Schicht meldet er alle angefallenen Rangier- und Zugleistungen in formlosen Aufschreibungen dem Fahrdienstleiter. Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind ohne Aufschub dem Fahrdienstleiter zu melden. Er sorgt außerdem für

- die Einhaltung der allgemeinen Ordnung im Aufenthaltsraum der Rangierer,
- für die Wartung der Geräte und deren Sauberkeit,
- die Einhaltung der UVV auf den Rangierwegen – Unregelmäßigkeiten sind dem Fdl zu melden -
- die Pflege und den Einsatz ordnungsgemäßer und unbeschädigter Hemmschuhe,
- das Entfernen von Hemmschuhen und Radvorleger vor der Abfahrt der hier gebildeten Züge,
- das Einsammeln von verlorenen oder abgerissenen Wagenteilen
- ausreichend vorhandene und ordnungsgemäße Zugschlussmittel.

Zusätzliche Anordnungen und Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift

FV § 7 Abs. 7 u. 8 - Örtlicher Aufsichtsdienst / Aufsicht am Zuge

Vom Rangierpersonal dürfen alle ortsgestellten Weichen und Gleissperren bedient werden.

Sie sind nach Beendigung der Rangierarbeiten wieder in Grundstellung zu stellen und ggf. zu sichern.

Anlagen:

Anlage 1: Bahnhofspan / Anlagenplan (Vorgabe im Maßstab 1:1000/1:300)

Anlage 2: Verzeichnis der Zugschlussstellen

Anlage 3: Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfssperren

Anlage 4: - bleibt frei -

Anlage 5: Übersicht über die Prüfung der Fahrwege

Anlage 6: Verzeichnis der Durchrutschwege

Anlagen 7 bis 9 beschäftigen sich mit Bahnübergängen und deren technischen Einrichtungen

Anlage 10: Übersicht über die während einer Zugfahrt verbotenen Rangierbewegungen

Anlagen 11 bis 13: wieder Bahnübergänge

Anlage 2 - Verzeichnis der Zugschlussstellen (DS 408 FV § 22 Abs. 12a u. Anlage 16)

Bahnhof Seinsbach (Baden) - Stellwerk Snf (Fdl) -

DS 408 FV § 22 Abs. 12a

In jedem Stellwerk mit Signal oder Fahrstraßenhebeln und auf jeder Stelle, wo sich Einrichtungen für die Fahrstraßenauflösung oder für den Befehls- oder Zustimmungsempfang befinden, ist ein Verzeichnis der Zugschlussstellen nach Anlage 16 vorzuhalten.

Erläuterung

Das Zeichen „*/*“ bedeutet, dass die Einrichtungen nur bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1	2	3	4	5	6	7
Bei der Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle Signal auf Halt stellen oder Signalhebel zurückstellen, wenn der Zug mit Zugschluss vorbeigefahren ist an	Fahrstraßen-Zugschlussstelle			
auf Signal	nach		Fahrstraßenhebel zurücklegen.	Fahrstraße auflösen,	Zustimmungsempfangsfeld blocken,	Befehlsempfangsfeld blocken,
			wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist			
		an	an	an	an	

Einfahrten

A	Gl 1	*/*	*/*	*/*	*/*	
	Gl 2					
	Gl 4	Grenzzeichen. W 8				
	Gl 5	*/*	*/*	*/*	*/*	
	Gl 6					
B	Gl 1	*/*	*/*	*/*	*/*	
	Gl 2					
	Gl 101					
	Gl 102	*/*	*/*	*/*		
	Gl 103					
C	Gl 1	Grenzz. W 1	*/*	*/*	*/*	
	Gl 2					
	Gl 4	Grenzz. W 8	*/*	*/*	*/*	
	Gl 5	*/*	*/*	*/*	*/*	

Ausfahrten

P1	Nord (Hs)	Grenzzeichen W 3		
P2				
P3				
P5				
P1	Nb und S-Bhf	Grenzzeichen W100ab (P1 u. P2 nur über Gleis 2a)		
P2				
P5	S-Bhf			
P10	Nb und S-Bhf	Grenzzeichen W100ab		

aufgestellt:

Bahnhof, Datum

Unterschrift

Bahnhof Seinsbach (Baden) - Stellwerk Ssw (Wärter) -

Erläuterung

Das Zeichen „*/*“ bedeutet, dass die Einrichtungen nur bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1	2	3	4	5	6	7
Bei der Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle Signal auf Halt stellen oder Signalhebel zurückstellen, wenn der Zug mit Zugschluss vorbeigefahren ist an	Fahrstraßen-Zugschlussstelle			
auf Signal	nach		Fahrstraßenhebel zurücklegen.	Fahrstraße auflösen,	Zustimmungsempfangsfeld blocken,	Befehlsempfangsfeld blocken,
			wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist an an an an			

Einfahrten

F	GI 1	*/*	*/*	*/*		*/*
	GI 2	*/*	*/*	*/*		*/*
	GI 3	Grenzzeichen W 24				
	GI 5	*/*	*/*	*/*		*/*

Ausfahrten

N1	Süd (Hs)	Spitze W 28		Spitze W 28
N2				
N4				
N5				
N6				

aufgestellt:

Bahnhof, Datum

Unterschrift

Anlage 3 - Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfssperren
(DS 408 FV § 20 Abs. 21 u. Anlage 15)

Bahnhof Seinsbach (Baden) – Stellwerk Snf (Fdl) u. Ssw (Wärter) –

DS 408 FV § 20 Abs. 21 - Verzeichnis der Hilfssperren -

Für das Anbringen der Hilfssperren ist ein Verzeichnis nach Anlage 15 aufgestellt. Bei Gleisbildstellwerken mitselbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ist das Verzeichnis nicht erforderlich.

1	2	3	4
Einfahrgleis			Bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleis sind Hilfssperren anzubringen an in Grundstellung
Nr.	Lässt Einfahrt zu ...		
	...aus Richtung	auf Signal	
Stellwerk Rnf (Fdl)			
1	Nord	A	Fahrstraßenhebel a ² 1 oder W 11cd
2			Fahrstraßenhebel a ² 2 oder W 11cd (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
4			Fahrstraßenhebel a4 oder W 8 (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
5			Fahrstraßenhebel a ² 5 oder W 8
6			Fahrstraßenhebel a ² 6 oder W 6 (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
1	Nord	B	Fahrstraßenhebel b ² 1 oder W 11cd
2			Fahrstraßenhebel b ² 2 oder W 11cd (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
101			Fahrstraßenhebel b ² 101 oder W 101 (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
102			Fahrstraßenhebel b ² 102 oder W 102 (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
103			Fahrstraßenhebel b ² 103 oder W 102
1	Nord	C	Fahrstraßenhebel c ² 1 oder W 11cd
2			Fahrstraßenhebel c ² 2 oder W 11cd (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
4			Fahrstraßenhebel c ² 5 oder W 8
5			Fahrstraßenhebel c ² 6 oder W 6 (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
Rsw (Wärter)			
1	Süd	F	Fahrstraßenhebel f ² 1 oder W 17cd
2			Fahrstraßenhebel f ² 2 oder W 17cd (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
3			Fahrstraßenhebel f ² 3 oder W 24 (in abweisender Stellung - Schutzweiche)
5			Fahrstraßenhebel f ² 5 oder W 19 u. 26

Anlage 4 - bleibt frei -

Anlage 5 - Übersicht über die Prüfung der Fahrwege¹⁴ (DS 408 FV § 20 Abs. 12a u. Anlage 14)

Bahnhof Seinsbach (Baden) - Fahrwegprüfbezirke I (Fdl) und II (Wärter)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Fahrwegprüfbezirk	Der Fahrweg ist zu prüfen für Zugfahrten						Das Freisein des Fahrwegs ist zu melden			Bemerkungen		
	auf Signal	von	nach	von	bis	durch	von	an	durch			
Einfahrten von Nord in den Bahnhof												
I	A	Nord	GI 1	EinfSig A	Ende Prüfbez.	Fdl						
II				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W17ab	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg. a1			
I	A	Nord	GI 2	EinfSig A	Ende Prüfbez.	Fdl						
II				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W17ab	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg. a2			
I	A	Nord	GI 4	EinfSig A	Ende Prüfbez.	Fdl						
II				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W28	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg. a4			
I	A	Nord	GI 5	EinfSig A	Ende Prüfbez.	Fdl						
II				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W21	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg. a5			
I	A	Nord	GI 6	EinfSig A	Ende Prüfbez.	Fdl						
II				Anf. Prüfbez.	Spitze W18	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg. a6			
I	B	Nord	GI 101	EinfSig B / C	Ende Prüfbez.	Fdl						
I			GI 102									
I			GI 103									
II			B / C				GI 1	Anf. Prüfbez.	Grenzz. W17ab	Wärter	Wärter	Fdl
I	B / C	Nord	GI 2	EinfSig B / C	Ende Prüfbez.	Fdl				über GI 2a		
II				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W17ab	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg. b/c2			
I	C	Nord	GI 4	EinfSig C	Ende Prüfbez.	Fdl						
II				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W 23	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg c4	max. 40 Km/h		
I	C	Nord	GI 5	EinfSig C	Ende Prüfbez.	Fdl						
II				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W 21	Wärter	Wärter	Fdl	Zustabg. c5	max. 40 Km/h		

Einfahrten von Süd in den Bahnhof										
II	F	Süd	GI 1	EinfSig F	Ende Prüfbez.	Wärter				
I				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W 11cd	Fdl			Befabg. f1	
II	F	Süd	GI 2	EinfSig F	Ende Prüfbez.	Wärter				
I				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W 11cd	Fdl			Befabg. f2	
II	F	Süd	GI 3	EinfSig F	Ende Prüfbez.	Wärter				
I				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W 3	Fdl			Befabg. f3	
II	F	Süd	GI 5	EinfSig F	Ende Prüfbez.	Wärter				
I				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W 6	Fdl			Befabg. f5	

Ausfahrten aus dem Bahnhof in Richtung Nord										
I	P1	GI 1	Nord auf Hauptstrecke	Anf. Prüfbez.	Grenzz. W 3	Fdl				
I	P2	GI 2								
I	P3	GI 3								
I	P5	GI 5								
I	P1	GI 1	Nebenb. S-Bhf	Anf. Prüfbez.	Grenzz W100ab	Fdl				über GI 2a
I	P2	GI 2								
I	P5	GI 5	S-Bhf	Anf. Prüfbez.	Grenzz W100ab	Fdl				
I	GrSig. P10	GI 101	Nebenb. S-Bhf	Anf. Prüfbez.	Grenzz W100ab	Fdl				
I		GI 102								
I		GI 103								

Ausfahrten aus dem Bahnhof in Richtung Süd										
II	N1	GI 1	Süd auf Hauptstrecke	Anf. Prüfbez.	Spitze W 28	Wärter				
II	N2	GI 2								
II	N4	GI 4								
II	N5	GI 5								
II	N6	GI 6								

aufgestellt:

Bahnhof, Datum

Unterschrift

¹⁴ Der Fahrweg ist entweder vom Fahrdienstleiter allein oder, wenn der Bahnhof in mehrere Fahrwegprüfbezirke eingeteilt ist, von den für die einzelnen Bezirke bestimmten Betriebsbeamten zu prüfen. Die Prüfbezirke und die Art der Meldung sind im Bahnhofsbuch, bestimmt, wobei nähere Weisungen für die Prüfung der Fahrwege im allgemeinen in der Übersicht nach Anlage 14 der FV enthalten sind.

Anlage 6 - Verzeichnis der Durchrutschwege

Als Durchrutschweg (auch D-Weg genannt) bezeichnet man im Eisenbahnbetrieb den Teil einer Fahrstraße, der als Schutzstrecke hinter dem Ausfahr- oder Zwischensignal eines Bahnhofs aus Sicherheitsgründen, genauso wie die eigentliche Fahrstraße, gesichert und freigehalten werden muss. Dies geschieht für den Fall, dass ein Zug versehentlich nicht vor dem Halt zeigenden Hauptsignal zum Halten kommt, sondern über das Signal hinaus „durchrutscht“. Aus dem gleichen Grund muss auch hinter jedem Einfahrsignal des Bahnhofs eine Schutzstrecke freigehalten werden, die hier jedoch Gefahrpunktabstand genannt wird. In Deutschland gelten für Einfahrzugstraßen folgende Regelungen:

zulässige Geschwindigkeit	erforderlicher Durchrutschweg	1:32
> 60 km/h	≥ 200 m	min. 6,25 m
60 km/h	≥ 100 m	min. 3,12 m
40 km/h	≥ 50 m	min. 1,56 m
≤ 30 km/h	0 m	

1	2	3	4	5
Einfahrt auf Signal / aus ...	nach Gleis	bis Signal (Gefahrpunkt)	Durchrutschweg endet am/an	Bemerkungen
Ri Nord	alle	A	Spitze W 2 (Gefahrpunktabstand)	D-Weg für Signal A
A / B / C	1	N1	Spitze W 16	
A / B / C	2	N2	Grenzzeichen W 17 ab	
A / C	4	N4	Grenzzeichen W 28	
A / C	5	N5	Grenzzeichen W 21	
A	6	N6	Spitze W 18	
B	101	Haltepkt.	Ende Bahnsteig 1 Nord (Nebenbahn)	
	102	Haltepkt.		
	103	Haltepkt.		
Ri Süd	alle	F	Spitze W 24 (Gefahrpunktabstand)	D-Weg für Signal F
F	1	P1	Grenzzeichen W 11 cd	
	2	P2		
	3	P3	Grenzzeichen W 3	
	5	P5	Grenzzeichen W 6	

DS 408 FV § 23 Abs. 2 - Zulassung gleichzeitiger Fahrten -

Die gleichzeitige Fahrt mehrerer Züge darf nur zugelassen werden, wenn ihre Fahrwege getrennt von einander verlaufen; ihre Durchrutschwege dürfen sich jedoch berühren.

Anlage 7 bis 9 - Bahnübergänge und deren technische Einrichtung (entfällt)

Entfällt, da keine BÜ vorhanden sind.

Anlage 10 - Übersicht über die während einer Zugfahrt verbotenen Rangierbewegungen

1	2	3	4
Bei Fahrten auf Signal	nach Gleis /aus Gleis	verbotene Rangierbewegungen	Besonderheiten
A / F / B / C	Gl 1	dürfen im Gl 1b zwischen Grenzzeichen W 16 und W 20 keine Rangier- und Triebfahrzeugfahrten stattfinden oder Wagen abgestellt sein.	
A	Gl 5	dürfen im Gleis 5 zwischen Grenzzeichen W 15 und W 21 keine Rangierbewegungen stattfinden oder Wagen abgestellt sein.	
A	Gl 6	dürfen im Gleis 6 zwischen Grenzzeichen W 9 und W 5 keine Rangierbewegungen stattfinden oder Wagen abgestellt sein.	
F	Gl 5	dürfen zwischen Grenzzeichen W 15 und W 21 sowie W 12 und W 6 keine Rangierbewegungen stattfinden oder Wagen abgestellt sein.	
B / C	Gl 4 od. 5	dürfen im Gleis 2a zwischen Grenzzeichen W 1 und W 11ab keine Rangierbewegungen stattfinden oder Wagen abgestellt sein.	

Anlage 11 bis 13 - weitere Anlagen zu Bahnübergängen (entfällt)

Entfällt, da keine BÜ vorhanden sind.