

Vorschrift

für den Betrieb auf der Steilstrecke Baiersbronn – Freudenstadt Hbf

Gültig ab 01.04.2019

Bekanntgebende Stelle: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Netzbetrieb
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe
Telefon (0721) 6107-0
EBL-AVG@avg.karlsruhe.de

Verteilungsplan

- Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg
- Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg
- Bundesnetzagentur
- EVU mit Infrastrukturnutzungsvertrag zur Strecke 4240
- AVG-Netzbetrieb

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
1 Allgemeines.....	5
2 Besondere Kenntnisse für den Betrieb auf der Steilstrecke.....	6
3 Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Triebfahrzeuge	7
4 Bremsausrüstung der Wagen	8
5 Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Nebenfahrzeuge..	9
6 Radvorleger zum Sichern	10
7 Stellung der Triebfahrzeuge in lokbespannten Zügen	11
8 Bremsstellung, Bremsgewicht, Bremsberechnung.....	12
9 Besetzen der Triebfahrzeuge, Steuerwagen sowie Nebenfahrzeuge	13
10 Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke	14
11 Bremsbedienung.....	15
12 Befördern langer Ladung.....	16
13 Außergewöhnliche Vorkommnisse.....	17
14 Rangierfahrten.....	19
15 Bauarbeiten vorbereiten und durchführen	20
Anhang 1 Steilstrecke Baiersbronn – Freudenstadt Hbf.....	21
Anhang 2 Zulässige Geschwindigkeiten, Mindestbremsleistung.....	22
Anhang 3 Zugelassene Triebfahrzeuge und Nebenfahrzeuge auf der Steil- strecke Baiersbronn – Freudenstadt	23

Abkürzungsverzeichnis

AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
DB	Deutsche Bahn AG
E	elektrodynamische Bremse
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
H	hydrodynamische Bremse
M	Motorbremse
Mbr	Mindestbremsleistung
Mg	Magnetschienenbremse
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
WB	Wirbelstrombremse

1 Allgemeines

- | | | |
|-----|---|----------------------------|
| (1) | Diese Vorschrift 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 Baiersbronn - Freudenstadt Hbf. | Inhalt |
| (2) | Triebfahrzeugführer im Sinne dieser Vorschrift sind auch Führer von Nebenfahrzeugen. | Nebenfahrzeugführer |
| (3) | Diese Vorschrift tritt am 01.04.2019 in Kraft. | Inkrafttreten |
| (4) | Diese Vorschrift ist vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg genehmigt und darf nur mit dessen Zustimmung geändert werden. | Genehmigung |
| (5) | Änderungen müssen vom Eisenbahnbetriebsleiter der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH Karlsruhe beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg beantragt werden. | Änderungen |

2 Besondere Kenntnisse für den Betrieb auf der Steilstrecke

- | | | |
|-----|---|-------------------------------|
| (1) | Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer und Zugbegleiter dürfen nur eingesetzt werden, wenn sie vor ihrem Eisenbahnbetriebsleiter oder vor dem von ihm Beauftragten nachgewiesen haben, dass sie die Bestimmungen dieser Vorschrift und – soweit vorhanden – die ergänzenden Bestimmungen beherrschen. | Zugpersonal |
| (2) | Die Triebfahrzeugführer haben außerdem beim Erwerb der Streckenkenntnis im Rahmen einer Begleitfahrt (Berg- und Talfahrt) im Beisein ihres Eisenbahnbetriebsleiters oder der von ihm beauftragten Person nachzuweisen, dass die Besonderheiten der Steilstrecke beherrscht und in der Praxis angewendet werden können.

Beim Befahren der Steilstrecke darf unter keinen Umständen, auch nicht in Notfällen, Betriebsstörungen und aus diesem Anlass erforderlichen Umleitungen auf die Gestellung eines steilstreckenausgebildeten Mitarbeiters, der über die notwendige Streckenkenntnis verfügt, verzichtet werden | Streckenkenntnis |
| (3) | Die besondere Befähigung erlischt bei unterbrochener Dienstausübung auf der Steilstrecke von länger als 12 Monaten. | Verlust der Befähigung |
| (4) | Die in Absatz 1 Genannten, sowie die mit der Zugvorbereitung Beauftragten, die ständig oder nur vorübergehend auf der Steilstrecke Tätigkeiten verrichten, sind jährlich im Rahmen eines zusätzlichen Fortbildungsunterrichts (Mindestdauer 4 Stunden), dessen Inhalt durch das EVU festzulegen ist, über die geltenden Bestimmungen für den Betrieb auf der Steilstrecke zu unterrichten. | Fortbildungsmaßnahmen |
| (5) | Die nicht unter Absatz 1 genannten Mitarbeiter müssen vor Ausübung einer Tätigkeit auf der Steilstrecke im erforderlichen Umfang über die Bestimmungen dieser Vorschrift unterrichtet werden. | Andere Mitarbeiter |
| (6) | Über die besonderen Kenntnisse, die von den in den Absätzen 1 und 5 genannten Mitarbeitern erworben wurden, sind Nachweise zu führen. | Nachweisführung |

3 Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Triebfahrzeuge

- (1) Triebfahrzeuge müssen eine selbsttätige Druckluftbremse, Zusatzbremse sowie Feststellbremse haben. **Bremseinrichtungen**
Sie sollen – neu für den Steilstreckenbetrieb einzusetzende Triebfahrzeuge müssen – mit einer mehrlösigen Bremse und zusätzlich mit einer weiteren, vom Wirken der Druckluftbremse unabhängig arbeitenden Bremseinrichtung ausgerüstet sein. Dazu zählen
- elektrische, hydraulische und
 - mechanische (Getriebe-) Bremsen
 - Gegendruckbremsen,
 - direkt angesteuerte Magnetschienenbremsen.
- } dynamische Bremsen
- Triebfahrzeuge, die nicht über eine solche zusätzliche Bremseinrichtung verfügen, dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn die Druckluftbremse für jedes Drehgestell ein Steuerventil hat und somit separat ausgeschaltet werden kann.
- (2) Triebfahrzeuge mit Scheibenbremsen müssen mit dynamischer Bremse ausgerüstet sein. **Scheibenbremsen**
- (3) Die Bremsklotzsohlen der Triebfahrzeuge müssen eingeschliffen sein, oder es dürfen nur an einem Drehgestell die Bremsklotzsohlen gewechselt worden sein. **Einschleifen der Bremsklotzsohlen**
- (4) Die Triebfahrzeuge müssen mit einer Sandstreueinrichtung ausgerüstet sein. **Sandstreueinrichtung**
- (5) Dampflokomotiven müssen mit Bergwasserstandsglas ausgerüstet sein. **Bergwasserstandsglas**
- (6) Für Triebfahrzeugbaureihen, die neu auf der Steilstrecke eingesetzt werden, müssen die brems technischen Voraussetzungen von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Sachverständigen geprüft und der Einsatz genehmigt sein. **Einsatzgenehmigung**
Die zum Ausgabedatum dieser Vorschrift bereits auf dieser Steilstrecke zugelassenen Triebfahrzeugbaureihen sind im Anhang 3 genannt.
- (7) Die Magnetschienenbremsen an Triebzügen und -wagen müssen gemäß der Bedienungsanleitung der Fahrzeuge geprüft sein. **Magnetschienenbremsen**
- (8) Dynamische Bremsen an Triebfahrzeugen müssen grundsätzlich uneingeschränkt funktionsfähig sein. Ausnahmen zur Überführung von Schadfahrzeugen erlässt das EVU. **Dynamische Bremsen**

4 Bremsausrüstung der Wagen

- (1) Es dürfen nur Reisezugwagen mit Drehgestellen eingesetzt werden. Reisezugwagen müssen mit selbsttätiger mehrlösiger Druckluftbremse ausgerüstet sein und eine Feststellbremse haben, die auf mindestens zwei Radsätze eines Wagens wirkt. **Reisezugwagen**
- (2) Güterwagen sollen mit selbsttätiger mehrlösiger Druckluftbremse, die G-P-Wechsel hat, und mit Feststellbremse ausgerüstet sein. **Güter- und Bahndienstwagen**
- (3) Wagen mit Scheibenbremsen oder mit Verbundbremsklotzsohlen dürfen nur eingesetzt werden, wenn im Zug mindestens 71 Brems Hundertstel vorhanden sind. Für die Zulassung scheinengebremster Wagen gilt Abschnitt 3 Abs. 6 entsprechend. **Scheibenbremsen, Verbundbremsklotzsohlen**

5 Bremsausrüstung und sonstige Bestimmungen für Nebenfahrzeuge

- (1) Nebenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb müssen eine auf alle Radsätze wirkende Bremse haben und mit Feststellbremse ausgerüstet sein. **Bremsausrüstung**
- (2) Für Nebenfahrzeuge, die aufgrund der Bauart und der Bremsausrüstung den Anforderungen für Regelfahrzeuge entsprechen, gelten die in dieser Vorschrift festgelegten Regelungen für Wagen/Triebfahrzeuge analog. **Behandlung als Wagen/Triebfahrzeug**
- (3) Für Nebenfahrzeuge, die auf der Steilstrecke eingesetzt werden, müssen die bremstechnischen Voraussetzungen von einem von der Landeseisenbahnaufsicht zugelassenen Sachverständigen geprüft und der Einsatz genehmigt sein. **Einsatzgenehmigung –**
- (4) Das Vorliegen dieser Genehmigung muss aus der Anschrift am Fahrzeug (Anschriftentafel) ersichtlich sein. **Anschriftentafel**
- (5) Nebenfahrzeuge dürfen keine Verbundbremsklotzsohlen haben. **Verbundbremsklotzsohlen**
- (6) Zweiwegefahrzeuge, deren Bremskraft über Gummiräder auf die Schiene übertragen wird, dürfen nicht mit eigener Kraft verkehren und sind als ungebremste Fahrzeuge zu behandeln. **Zweiwegefahrzeuge**
- (7) Nebenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb müssen mit Sandstreuereinrichtung ausgerüstet sein. **Sandstreuereinrichtung**
- (8) Bedingt der Einsatz auf der Steilstrecke das Herabsetzen der für das Nebenfahrzeug festgelegten Anhängelast, so muss dies im Rahmen der Erteilung der Einsatzgenehmigung festgelegt und aus der Anschrift am Fahrzeug (Anschriftentafel) ersichtlich sein. **Anhängelast**
- (9) Nebenfahrzeuge mit einer direkten Bremse dürfen nur einen Anhänger mit selbsttätiger Druckluftbremse und Feststellbremse mitführen; hinsichtlich der Anhängelast gilt Abschn. 5 Abs. 8. **Direkte Bremse**

6 Radvorleger zum Sichern

- (1) Zum Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung dürfen neben Feststellbremsen der Fahrzeuge anschraubbare Radvorleger als Festlegemittel verwendet werden. **Bauart**
- (2) Die Radvorleger sind auf den Triebfahrzeugen und Nebenfahrzeugen mitzuführen. Die Triebfahrzeugführer und die hierfür besonders Beauftragten sind für das Mitführen der Radvorleger verantwortlich. **Mitführen**
- (3) Es müssen mitgeführt werden auf **Anzahl**
- | | |
|--|---------------|
| Lokomotiven, Triebzüge | 4 Radvorleger |
| Triebwagen | 2 Radvorleger |
| LNT-Fahrzeuge | 2 Radvorleger |
| Nebenfahrzeuge bis 50 t Gesamtgewicht | 2 Radvorleger |
| Nebenfahrzeuge über 50 t Gesamtgewicht | 4 Radvorleger |

In Absprache mit AVG-Netzbetrieb können Radvorleger auch an anderer Stelle im Zug mitgeführt werden.

7 Stellung der Triebfahrzeuge in lokbespannten Zügen

- (1) Bei Zügen mit einer arbeitenden Lokomotive muss diese an der Spitze des Zuges eingestellt werden, ausgenommen bei Wende- und Hilfszügen.

**Berg- und
Talfahrt**

Beim Einsatz von zwei arbeitenden Lokomotiven darf das zweite Triebfahrzeug sowohl an der Spitze als auch am Schluss des Zuges eingestellt werden.

- (2) Beim Einsatz von drei arbeitenden Lokomotiven müssen zwei an der Spitze und die dritte arbeitende Lokomotive am Schluss des Zuges eingestellt sein.

Bergfahrt

- (3) Wendezüge dürfen mit dem Steuerwagen an der Spitze verkehren, wenn die arbeitende Lokomotive am Zugschluss sowohl mit einer mehrlösigen Bremse als auch mit einer dynamischen Bremse ausgerüstet ist und beide Bremsen vom Steuerwagen aus bedient werden können.

Talfahrt

Mehr als zwei arbeitende Lokomotiven dürfen im Zug nicht eingestellt werden.

8 Bremsstellung, Bremsgewicht, Bremsberechnung

- | | |
|---|--|
| (1) Züge dürfen nur in Bremsstellung P oder R verkehren. | Bremsstellung |
| (2) Bei Reisezugwagen ist stets die wirksamste Bremsstellung einzustellen. | Reisezugwagen |
| (3) Für Fahrzeuge in Bremsstellung R darf nur das Bremsgewicht der Bremsstellung P angerechnet werden. | Bremsgewicht
e R |
| (4) Zusätzliche Bremsanschriften E, H, M, Mg und WB dürfen nicht angerechnet werden. | Zusätzliche
Bremsen |
| (5) Einlösiges Bremsen von Wagen dürfen nicht angerechnet werden. Einlösiges Bremsen von besetzten Triebfahrzeugen dürfen zu 80 % angerechnet werden. | Einlösiges
Bremsen |
| (6) Als Mindestbremsleistung sind die in Anhang 2 Nr. 2 vorgeschriebenen Werte zugrunde zu legen. | Mindestbrems-
leistung |
| (7) Wenn bei Nebenzugfahrzeugen ein besonderes Bremsgewicht für die Steilstrecke anzurechnen ist, so ist dies aus der Anschrift (Anschriftentafel) ersichtlich. | Bremsgewicht
an Nebenzug-
fahrzeugen |
| (8) Bei Fahrzeugen, die von einem Nebenzugfahrzeug mitgeführt werden, sind 80 % des Bremsgewichts der Bremsstellung P anzurechnen; haben diese Fahrzeuge nur die Bremsstellung G, sind nur 40 % des Bremsgewichtes der Bremsstellung G anzurechnen. | Nebenzugfahr-
zeuge mit An-
hängelast |
| (9) Für die Steilstreckenabschnitte ist – ausgenommen es liegt ein Dauerbremszettel vor – ein gesonderter Bremszettel anzufertigen. | Bremszettel |

9 Besetzen der Triebfahrzeuge, Steuerwagen und Nebenfahrzeuge

- (1) Triebfahrzeuge und Steuerwagen an der Spitze des Zuges sowie Nebenfahrzeuge sind zusätzlich mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen. Sie müssen in der Lage sein, den Zug zum Halten zu bringen und gemäß Abschnitt 13 zu sichern.
- (2) In den Regelungen des EVU kann festgelegt sein, dass auf den Triebfahrzeugbegleiter verzichtet werden kann. Das Triebfahrzeug muss dabei mit einer Geschwindigkeitsüberwachung für Steilstrecken ausgerüstet sein, die bei Überschreiten der Geschwindigkeit von 50 km/h den Zug bis zum Stillstand abbremst.

**Triebfahrzeuge
und
Steuerwagen**

**Verzicht auf
Triebfahrzeug-
begleiter**

10 Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke

- | | |
|--|--------------------------------------|
| (1) Bei allen Zügen ist eine zusätzliche Bremsprobe vor dem Befahren der Steilstrecke spätestens in den Bahnhöfen Baiersbronn/Freudenstadt Hbf durchzuführen. Bei Güterzügen ist dies eine volle, bei Personenzügen eine vereinfachte Bremsprobe. | Zusätzliche Bremsprobe |
| (2) Die Bremsen der Nebenfahrzeuge müssen vor jedem Befahren der Steilstrecke gemäß VDV-Schrift 757 auf Wirksamkeit geprüft werden. | Bremsprobe an Nebenfahrzeugen |
| (3) Bei Güterzügen sind vor dem Befahren der Steilstrecke die Wagenfeststellbremsen auf Wirksamkeit zu prüfen. Für Reisezüge ist sicherzustellen, dass die Feststellbremsen der Wagen einmal täglich, im Regelfall vor der ersten Zugfahrt, 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. Werden unterwegs auf der Steilstrecke Wagen beigestellt, so hat die Prüfung der Feststellbremsen unmittelbar zu erfolgen. | Prüfen der Feststellbremsen |
| (4) Die Triebfahrzeugführer haben sich außerdem durch eine Betriebsbremsung vor der vor der Talfahrt von der ausreichenden Wirkung der Bremse zu überzeugen. An Zügen, die direkt in Freudenstadt Stadt beginnen und deren Bremsen nicht mit einer Betriebsbremsung während der Fahrt geprüft werden können, ist unmittelbar vor Beginn der Fahrt eine volle Bremsprobe auszuführen. | Betriebsbremsung |
| (5) Bei Diesellokomotiven mit Stufengetriebe ist vor der Talfahrt zur Erhöhung der Bremskraft der dynamischen Bremse der Langsamgang einzuschalten. | Langsamgang |
| (6) Vor jeder Talfahrt ist die Wirksamkeit der dynamischen Bremse zu prüfen. | Prüfen der dynamischen Bremse |
| (7) Vor dem Befahren der Steilstrecke haben sich die Triebfahrzeugführer zu überzeugen, dass die Sandstreueinrichtung einwandfrei arbeitet und ausreichend Sandvorrat vorhanden ist. Bei Fahrzeugen mit einer Einrichtung „Automatisch Sanden“ ist diese stets aktiv zu schalten. | Sandstreueinrichtung |

11 Bremsbedienung

11.1 Bremsbedienung druckluftgebremster Züge gem. VDV-Schrift 757 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. **Dynamische Bremse**
- (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. **Ohne dynamische Bremse**

11.2 Bremsbedienung von Fahrzeugen mit mechanischem Schaltgetriebe

- (1) Bei der Talfahrt von Fahrzeugen mit mechanischem Schaltgetriebe ist neben der Fahrzeugbremse stets die Bremskraft des Motors einzusetzen. **Mechanisches Schaltgetriebe**
- Es ist rechtzeitig der Gang einzulegen, in dessen Geschwindigkeitsbereich die zulässige Geschwindigkeit liegt. Bei Nebenfahrzeugen mit motordrehzahlabhängiger Druckluftherzeugeranlage ist die Bremse so zu bedienen, dass mehrmaliges Anlegen und Lösen kurz nacheinander vermieden werden.

12 Befördern langer Ladungen

- (1) Ladungen, die auf mehr als zwei Wagen aufliegen, dürfen nur mit **Zustimmung** Zustimmung der AVG-Netzbetriebe befördert werden.
- (2) Zwei und mehr durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen mit **Verbot** langen Ladungen (z. B. Schienen) dürfen nicht in Züge, die Reisende befördern, eingestellt werden.
- (3) Diese Wagen müssen untereinander gekuppelt sein. Für die **Bremsen** bremstechnische Ausrüstung der Wagen gelten die Bestimmungen in Abschnitt 4.
- (4) Schienen dürfen nur in einer Lage verladen werden. **Wagen mit Schienen**

13 Außergewöhnliche Vorkommnisse

- | | |
|--|--|
| <p>(1) Muss auf der Steilstrecke außerplanmäßig angehalten werden, hat der Triebfahrzeugführer darauf zu achten, dass er den Zug sicher in der Gewalt behält. Wenn nach einem unvorhergesehenen Halt – außer wegen Haltstellung eines Signals – nicht weitergefahren werden kann, muss der Zug oder das Nebenfahrzeug sofort gemäß Abschn. 13.1 Abs. 5 oder Abschn. 13.2 Abs. 1 gesichert werden.</p> | <p>Außerplanmäßiger Halt</p> |
| <p>(2) Bei Ausfall der Sandstreueinrichtung während der Talfahrt ist die Geschwindigkeit angemessen zu ermäßigen, wenn mit schlüpfrigen Schienen zu rechnen ist.</p> | <p>Ausfall der Sandstreueinrichtung</p> |
| <p>(3) Aus folgenden Gründen darf der Triebfahrzeugführer das Fahrzeug kurzzeitig verlassen:</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Sichern eines Bahnübergangs▶ Bei Ausfall des Betriebs-/Zugfunks und des mobilen Telefons zum Aufsuchen des Fernsprechers, wenn sich dieser in unmittelbarer Nähe (ca. 10 m) des Fahrzeugs befindet▶ Bei Unfällen zum Erkunden der Situation. Vor dem Verlassen ist der Zug zu sichern. Ist der Triebfahrzeugführer alleine, so ist der Führerraum nach dem Verlassen abzuschließen. | <p>Kurzzeitiges Verlassen des Zuges</p> |
| <p>(4) Muss an einem auf der Steilstrecke zum Halten gekommenen Fahrzeug gearbeitet werden, sind alle Feststellbremsen anzuziehen und die Radvorleger auszulegen. Erst danach darf der Triebfahrzeugführer den Führerraum verlassen.</p> | <p>Arbeiten an Fahrzeugen</p> |

13.1 Störungen an Bremsanlagen druckluftgebremster Züge gem. VDV Schrift 757

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Wird die dynamische Bremse bei der Talfahrt unbrauchbar, ist mit der durchgehenden selbsttätigen Druckluftbremse zu bremsen. Tritt dabei die Druckluftbremse des Triebfahrzeuges nicht in Tätigkeit, ist das Triebfahrzeug mit der Zusatzbremse vorsichtig zu bremsen; die Geschwindigkeit darf bei der Weiterfahrt 10 km/h nicht überschreiten.</p> | <p>Dynamische Bremse unbrauchbar</p> |
| <p>(2) 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 Absatz 5 und 6 zu verfahren</p> | <p>Ungenügende Bremswirkung</p> |
| <p>(3) 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 Absatz 5 und 6 zu verfahren</p> | <p>Druckluftbremse unbrauchbar</p> |
| <p>(4) Bei Ausfall einzelner Wagenbremsen ist eine neue Bremsberechnung durchzuführen. Werden die Mindestbremsleistung nicht mehr erreicht, ist gemäß Absatz 5 und 6 zu verfahren. Vor der Weiterfahrt des Zuges ist die zulässige Geschwindigkeit in Abhängigkeit von den vorhandenen Bremsleistungstufen auf Grundlage der Streckenbremstafel durch die</p> | <p>Ausfall von Wagenbremsen</p> |

Leitstelle AVG festzulegen. Kann die Leitstelle nicht erreicht werden, darf der Zug nicht weiterfahren.

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| (5) | Ein Zug gilt als gesichert, wenn <ul style="list-style-type: none">▶ Der besetzte Führerstand mit einem in Bremsstellung nachspeisenden Führerbremventil ausgestattet ist▶ Die Druckluftbremse funktionsfähig und die Führerbremsanlage in Vollbremsstellung gelegt ist▶ Der Druck in der Hauptluftleitung mehr als 6 bar beträgt▶ Der Führerraum durch den Triebfahrzeugführer oder Triebfahrzeugbegleiter besetzt bleibt | Sichern von Zügen |
| (6) | Sind die in Absatz 5 genannten Bedingungen nicht vollständig erfüllt, veranlasst der Triebfahrzeugführer, dass alle vorhandenen Feststellbremsen fest angezogen und die Radvorleger angebracht werden. | Feststellbremse, Radvorleger |
| (7) | Vor der Weiterfahrt hat der Triebfahrzeugführer seinen Platz im Führerraum wieder einzunehmen und die Druckluftbremse anzulegen. Erst nach Anlegen der Druckluftbremse dürfen die Radvorleger abgenommen und die Feststellbremsen gelöst werden. | Weiterfahrt |
| 13.2 Störungen an Bremsanlagen von Triebzügen, die nicht gem. VDV-Schrift 757 bedient werden | | |
| (1) | Nicht druckluftgebremste Züge gelten als gesichert, wenn sie entsprechend der Bedienungsanleitung des Triebfahrzeuges festgelegt sind. | Gesicherte Züge |
| (2) | Fällt die Mg-Bremse eines Triebzuges während des Befahrens der Steilstrecke aus, so ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu ermäßigen. | Ausfall Mg-Bremse |
| (3) | Fällt die dynamische Bremse eines Triebzuges während des Befahrens der Steilstrecke teilweise oder vollständig aus, so ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu ermäßigen. | Ausfall Dynamische Bremse |

14 Rangierfahrten

- (1) Rangierfahrten im Bereich der Steilstrecke müssen analog der bremstechnischen Bestimmungen dieser Vorschrift für Züge durchgeführt werden.

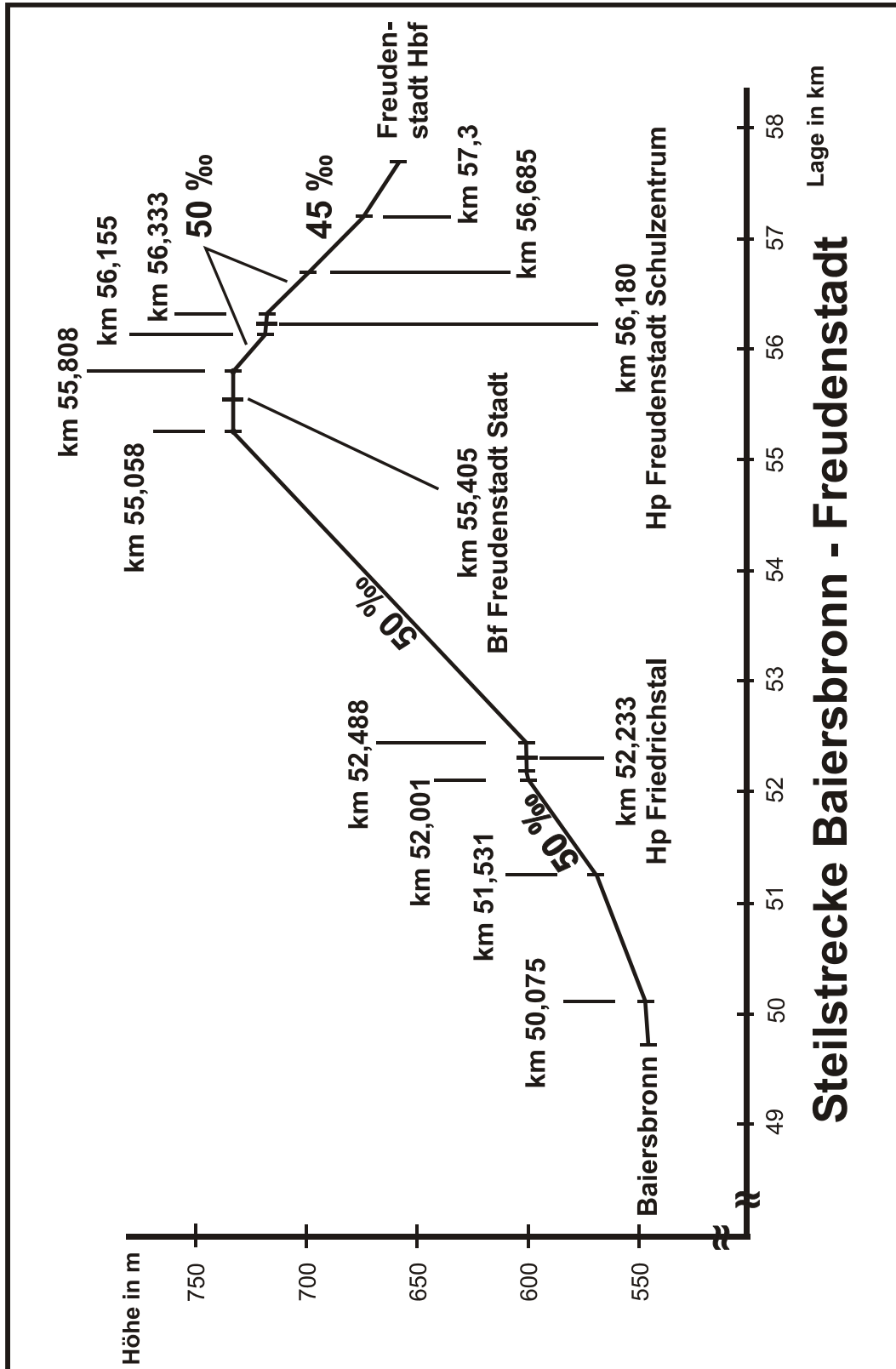
Rangierfahrten

15 Bauarbeiten vorbereiten und durchführen

- (1) Wenn innerhalb eines Steilstreckenabschnittes ein gesperrtes Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, müssen die Rangierfahrten stets luftgebremst und analog der bremstechnischen Bestimmungen dieser Vorschrift für Züge durchgeführt werden. Hierzu sind in der betrieblichen Anweisung Festlegungen zu treffen.

Baugleis

Anhang 1 Steilstrecke Baiersbronn - Freudenstadt Hbf



Anhang 2 Zulässige Geschwindigkeiten, Mindestbremsleistung

1 Zulässige Geschwindigkeiten

(1) Bergfahrt (außer Züge mit Dampflokomotiven)

60 km/h

(2) Talfahrt (außer Züge mit Dampflokomotiven)

50 km/h

(3) Züge mit Dampflokomotiven

40 km/h

2 Mindestbremsleistung

(1) **Bergfahrt**

a) Baiersbronn ab km 51,531 - Freudenstadt Stadt (Bremsweg 700m):

Bremsstellung P 46 Mbr

b) Freudenstadt Hbf - Freudenstadt Stadt (Bremsweg 400m)

Bremsstellung P 57 Mbr

(2) **Talfahrt**

a) Freudenstadt Stadt – Baiersbronn (Bremsweg 700m)

zugelassene Geschwindigkeit bis	20	25	30	35	40	45	50	km/h
Bremsstellung P	46	50	55	60	66	74	84	Mbr

b) Freudenstadt Stadt – Freudenstadt Hbf (Bremsweg 400m)

zugelassene Geschwindigkeit bis	20	25	30	35	40	45	50	km/h
Bremsstellung P	57	61	67	74	83	93	110	Mbr

Anhang 3 Zugelassene Triebfahrzeuge und Nebenfahrzeuge auf der Steilstrecke Baiersbronn – Freudenstadt Hbf

- | | |
|---|---|
| <u>(1) Dampflokomotiven</u>
088 945 | 94 1292
mit Gegendruckbremse |
| <u>(2) Brennkrafttriebfahrzeuge</u>
213
215
218
225
228 C' C'
232 800 | ab Ordnungs-Nr. 005
ab Ordnungs-Nr. 013
ab Ordnungs-Nr. 005 |
| <u>(3) Elektrische Triebfahrzeuge</u>
101, 103, 110, 111, 113, 120,
138, 143, 145
151, 152, 171, 185
188 941 und 188 945
188 443-6 | E 94 279 und 056
Museumslokomotive 145 170-7 |
| <u>(4) Elektrische Triebwagen</u>
420
GT8-100D/2S -M (450)
ET 2010 | Stadtbahnfahrzeug |
| <u>(5) Brennkraft-Triebwagen</u>
627 | |
| <u>(6) Nebenfahrzeuge</u>
711 106-5
702 148-8 und 163-7
VT 702 131-4
SkI 475 und 478 | Instandhaltungsfahrzeug Oberleitung
Turmtriebwagen; Diagnose-VT Oberleitung
Instandhaltungsfahrzeug Oberleitung
Schienenkleinlastwagen |