

SNB BT - Fassung Stand 31. August 2019
Gültigkeit ab 13.12.2020

SNB BT - neue Fassung Stand 31. August 2020
Gültigkeit ab 12.12.2021

Anmerkungen

<p>2.1 Arbeitstage bei der AVG</p> <p>Die AVG Arbeitstage im Sinne der SNB sind die Tage Montag bis Freitag exklusive der in Baden-Württemberg geltenden gesetzlichen Feiertage.</p> <p>In Notfällen erstellt die AVG-Leitstelle ein Trassenangebot bzw. genehmigt die Zufahrt. Die Bekanntgabe erfolgt durch Fahrplan-mitteilung auf Vordruck V408.0415V01.</p>	<p>2.1 Arbeitstage bei der AVG</p> <p>Die AVG Arbeitstage im Sinne der SNB sind die Tage Montag bis Freitag exklusive der in Baden-Württemberg geltenden gesetzlichen Feiertage. Dabei gelten die Arbeitszeiten von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr.</p> <p>In Notfällen erstellt die AVG-Leitstelle ein Trassenangebot bzw. genehmigt die Zufahrt, sofern ein abgeschlossener INV vorliegt. Die Bekanntgabe erfolgt durch Fahrplan-mitteilung auf Vordruck V408.0415V01.</p>	<p>Konkretisierung der Regularien</p>
<p>2.2 Bearbeitungsgebühren</p> <p>Trassenstudien</p> <p>Für Trassenstudien werden pro Arbeitsstunde der Streckenmanager ein Stundensatz sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.</p> <p>Antragsgebühr</p> <p>Die AVG berechnet für Anträge für die Benutzung von Trassen pro Arbeitsstunde der Streckenmanager einen Stundensatz gemäß den Richtlinien der Stadt Karlsruhe, sowie die entstandenen Fremdkosten wenn nicht gleichzeitig eine Trassenbestellung vorliegt. Die Kosten der AVG werden mit Trassenpreisen und Entgelten für die Benutzung von Stationen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird.</p> <p>...</p> <p>Bearbeitungsgebühr</p> <p>Werden bei der AVG Trassen gem. § 51 Abs. 1 ERegG beantragt, stellt die AVG dem Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten in Rechnung, welche der AVG vom anderen Betreibers von Schienenwegen in Rechnung gestellt werden. Sofern Trassenanträge Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der AVG ist, stellt die AVG dem Zugangsberechtigten/ Eisenbahnverkehrs-unternehmen eine Bearbeitungsgebühr für den zusätzlichen Aufwand des Streckenmanagers in Rechnung. Die Höhe der Bearbeitungsgebühr ist in den Preislisten unter www.avg.info ersichtlich.</p>	<p>2.2 Bearbeitungsgebühren</p> <p>Trassenstudien</p> <p>Für Trassenstudien werden pro Arbeitsstunde der Strecken-Trassenmanager ein Stundensatz sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.</p> <p>Antragsgebühr</p> <p>Die AVG berechnet für Anträge für die Benutzung von Trassen pro Arbeitsstunde der Strecken-Trassenmanager einen Stundensatz gemäß den Richtlinien der Stadt Karlsruhe, sowie die entstandenen Fremdkosten wenn nicht gleichzeitig eine Trassenbestellung vorliegt. Die Kosten der AVG werden mit Trassenpreisen und Entgelten für die Benutzung von Stationen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird.</p> <p>...</p> <p>Bearbeitungsgebühr</p> <p>Werden bei der AVG Trassen gem. § 51 Abs. 1 ERegG beantragt, stellt die AVG dem Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten in Rechnung, welche der AVG vom anderen Betreibers von Schienenwegen in Rechnung gestellt werden. Sofern Trassenanträge Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der AVG ist, stellt die AVG dem Zugangsberechtigten/ Eisenbahnverkehrs-unternehmen eine Bearbeitungsgebühr für den zusätzlichen Aufwand des Strecken-Trassenmanagers in Rechnung. Die Höhe der Bearbeitungsgebühr ist in den Preislisten unter www.avg.info ersichtlich.</p>	<p>Konkretisierung der Zuständigkeit</p>
<p>2.4 Stornoregelung</p> <p>Ausgenommen von der Stornoregelung sind Zugtrassen, die als Folge von Bauarbeiten im Netz der AVG oder in den Netzen anderer Eisenbahninfrastrukturbetreiber, aufgrund von Abstellungen öffentlicher Aufgabenträger oder als Folge höherer Gewalt nicht in Anspruch genommen werden können.</p>	<p>2.4 Stornoregelung</p> <p>Ausgenommen von der Stornoregelung sind Zugtrassen, die als Folge von Bauarbeiten im Netz der AVG oder in den Netzen anderer Eisenbahninfrastrukturbetreiber, aufgrund von Abstellungen öffentlicher Aufgabenträger oder als Folge höherer Gewalt nicht in Anspruch genommen werden können.</p>	<p>Ersatzlose Streichung</p>

Anlage 1 Preisliste

<p>Besondere Zu- und Abschläge</p> <p>....</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnstrom für elektrische Traktion auf Gleichstrom-Strecken wird gesondert berechnet. Für den Abschluss eines Stromlieferungsvertrags und deren Konditionen ist der jeweiligen Streckenmanager zu kontaktieren. <p>...</p>	<p>Besondere Zu- und Abschläge</p> <p>....</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnstrom für elektrische Traktion auf Gleichstrom-Strecken wird gesondert berechnet. Für den Abschluss eines Stromlieferungsvertrags und deren Konditionen ist der jeweiligen Strecken-Trassenmanager zu kontaktieren. <p>...</p>	<p>Konkretisierung der Zuständigkeit</p>
<p>Machbarkeitsstudien</p> <p>Für Machbarkeitsstudien werden als städtisches Unternehmen der Stadt Karlsruhe gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Streckenmanager 113,94 zzgl. MwSt. sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.</p>	<p>Machbarkeitsstudien</p> <p>Für Machbarkeitsstudien werden als städtisches Unternehmen der Stadt Karlsruhe gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Strecken-Trassenmanager 117,35 Euro zzgl. MwSt. sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.</p>	<p>Konkretisierung der Zuständigkeit</p>
<p>Antragsgebühr</p> <p>Für Trassenanträge werden als städtisches Unternehmen der Stadt Karlsruhe gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Streckenmanager 113,94 Euro zzgl. MwSt., sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet. Die Antragsgebühr ist auf maximal in Höhe der Trassenkosten begrenzt, wenn die Trassenkosten unter den zu berechnenden Entgelt des Streckenmanagers für die Antragsgebühr liegen. Die Kosten der AVG werden mit Trassenpreisen verrechnet, wenn die Fahrt durchgeführt wird.</p>	<p>Antragsgebühr</p> <p>Für Trassenanträge werden als städtisches Unternehmen der Stadt Karlsruhe gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Strecken-Trassenmanager 117,35 Euro zzgl. MwSt., sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet. Die Antragsgebühr ist auf maximal in Höhe der Trassenkosten begrenzt, wenn die Trassenkosten unter den zu berechnenden Entgelt des Strecken-Trassenmanagers für die Antragsgebühr liegen. Die Kosten der AVG werden mit Trassenpreisen verrechnet, wenn die Fahrt durchgeführt wird.</p>	<p>Konkretisierung der Zuständigkeit</p>
<p>Kostenersatz bei Trassenbestellung</p> <p>Sofern Trassenbestellungen Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der AVG ist, kann die AVG die Kosten für die Beantragung von Zugtrassen bei anderen EIU dem Antragsteller in Rechnung stellen. Die Kosten der AVG umfassen als städtisches Unternehmen der Stadt Karlsruhe gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde eines Streckenmanagers 113,94 Euro zzgl. MwSt. sowie die Fremdkosten.</p>	<p>Kostenersatz bei Trassenbestellung</p> <p>Sofern Trassenbestellungen Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der AVG ist, kann die AVG die Kosten für die Beantragung von Zugtrassen bei anderen EIU dem Antragsteller in Rechnung stellen. Die Kosten der AVG umfassen als städtisches Unternehmen der Stadt Karlsruhe gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde eines Strecken-Trassenmanagers 117,35 Euro zzgl. MwSt. sowie die Fremdkosten.</p>	<p>Konkretisierung der Zuständigkeit</p>
<p>Seite 5</p>	<p>Änderungen</p> <p>Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird ein gesonderte Bearbeitungsgebühr in Höhe von 56,97 € zzgl. MwSt. erhoben.</p>	<p>Neuaufnahme</p>

Wesentliche Änderungen der SNB-AT und SNB-BT

a

SNB BT - Fassung Stand 31. August 2019
Gültigkeit ab 13.12.2020

SNB BT - neue Fassung Stand 31. August 2020
Gültigkeit ab 12.12.2021

Anmerkungen

Seite 11	Pfintzbahn - 9496 Karlsruhe-Grötzingen - Pfintzal-Söllingen Korrektur der Werte für Söllingen Abzweig RSLZ und Söllingen Reetzstr. (RSLR)	Der Abzweig Söllingen wurde nach Prüfung mit DB Netz ermittelt. Dadurch ergab sich eine Verschiebung innerhalb des Abschnittes Bergahausen Am Stadion <-> Söllingen Reetzstr. um 0,080 Trkm. Die Gesamtlänge bleibt identisch.
----------	--	--

Anlage 2 Formular Trassenanmeldung

separate Exceldatei	- Verschlankeung der Spalten - Streichung von Spalten aufgrund von Nichtnutzung - Wegfall von Ankreuzfelder, da sich die Informationen aus den übrigen Angaben ergeben - Aktualisierung der Kontaktdaten	Überarbeitung des Formulars, um eine schnellere und einfachere Handhabung für Besteller und Bearbeiter zu erreichen
---------------------	---	---

Anlagen 3 bis 18

AVG Abteilung Netzbetrieb Schöllbronner Straße 12 Tullastraße 71 76275 Ettlingen Telefon: 07243-181 -6220 Telefax: 07243-181 -6967 E-Mail: trassenbestellung@avg.karlsruhe.de Sekretariat BV Ettlingen: Tel.: 07243-181 -6207	AVG Abteilung Netzbetrieb Schöllbronner Straße 42 Tullastraße 71 76275 Ettlingen 76131 Karlsruhe Telefon: 07243-181 0721-6107-6220 Telefax: 07243-181 0721-6107-6967 E-Mail: trassenbestellung@avg.karlsruhe.de streckenmanagement@avg.karlsruhe.de Sekretariat BV Ettlingen: Tel.: 07243-181 0721-6107-6207	Anpassungen wegen Umzug der Abteilungen
--	--	---

Anlage 17 angewandte betrieblich-technische Regelwerke auf der AVG Infrastruktur

	Die angewandten betrieblich-technische Regelwerke gelten immer in ihrer neusten Version. Über den aktuellen Stand gibt der jeweiligen Streckenmanager telefonisch oder per E-Mail unter streckenmanagement@avg.karlsruhe.de Auskunft.	Neuaufnahme, um Missverständnisse vorzubeugen. Die Änderungen sind oft unterjährig, was immer eine Aktualisierung nach sich ziehen würde.
--	--	---

Bedienungsanweisung Anschlussgleis Wintersdorf an den Bf. Rastatt

1.5 Geltungsbereich Diese Bedienungsanweisung ist gültig für die Ausweichanschlussstelle (Awanst) Wintersdorf (Baden) sowie für die Abwicklung der Fahrt dorthin ab der Betriebsstelle Rastatt. Sie ist geltendes Regelwerk für alle zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).	1.5 Geltungsbereich Diese Bedienungsanweisung ist gültig für das Anschlussgleis (Agl) Wintersdorf (Baden) sowie für die Abwicklung der Fahrt dorthin ab der Betriebsstelle Rastatt. Sie ist geltendes Regelwerk für alle zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).	Die Bedienungsanweisung für „Wintersdorf“ musste auf Anordnung der LEA abgeändert werden, so dass die bisherige Awanst Wintersdorf in ein Anschlussgleis (Bahnhofsanschluss) geändert wurde. Des Weiteren erfolgt die Bedienung des Anschlusses nicht mehr als Sperrfahrt, sondern als Rangierfahrt gemäß Modulgruppe 408.48. Künftig ist weder ein Fahrplan, noch eine Sperrfahrtnummer (Zugnummer) notwendig. Auch entfällt das Ausstellen der bisherigen Befehle. Die Bedienungsanweisung und der Lageplan wurden auf die neuen Gegebenheiten überarbeitet
1.6 Geltendes Regelwerk Für den Eisenbahnbetrieb von der Betriebsstelle Rastatt zur Ausweichanschlussstelle und umgekehrt sowie innerhalb des Anschlusses gilt die Fahrdienstvorschrift Ril 408.01-06 und die Ril 301 (Signalbuch). Innerhalb des Anschlusses stattfindende Fahrten sind ausnahmslos Rangierfahrten nach Modulgruppe 408.48.	1.6 Geltendes Regelwerk Für den Eisenbahnbetrieb von der Betriebsstelle Rastatt zum Anschlussgleis und umgekehrt sowie innerhalb des Anschlusses gilt die Fahrdienstvorschrift Ril 408.01-06 und die Ril 301 (Signalbuch). Die Bedienung des Anschlusses erfolgt durch Rangierfahrten nach Modulgruppe 408.48.	
2.1 Gleisabschnitt Rastatt – Anschlussweiche 320 in km 86,640 Der Streckenabschnitt zwischen dem Bf Rastatt und der Weiche 320 in km 86,640 ist nicht elektrifiziertes Hauptgleis des Bf Rastatt und gehört zur VzG-Strecke 4242 (Rastatt, W 60 – Anschlussgrenze W 320 zur Anst Industriestammgleis). Infrastrukturunternehmer und Betriebsführer dieser Strecke ist die DB Netz AG.	2.1 Gleisabschnitt Rastatt – Anschlussweiche 320 in km 86,640 Der Streckenabschnitt zwischen dem Bf Rastatt und der Weiche 320 in km 86,640 ist nicht elektrifiziertes Hauptgleis des Bf Rastatt und gehört zur VzG-Strecke 4242 (Rastatt, W 60 – Anschlussgrenze W 320 zur Anst Industriestammgleis). Infrastrukturunternehmer und Betriebsführer dieser Strecke ist die DB Netz AG. Für den Eisenbahnbetriebsdienst gilt die "AzB_RRA_20_Bedienungsanweisung DB Netz Gla Daimler-Awanst Wintersdorf" in ihrer jeweils aktuellsten Version.	
2.3 Streckenabschnitt Anschlussweiche 320 in km 86,640 – Wintersdorf (Baden) Die eingleisige Strecke Nr. 4242 Rastatt (Weiche 320) – Bundesgrenze ist ab km 86,640 (Höhe des Grenzzeichens der Weiche 320 des Bf Rastatt) einschließlich des Bf Wintersdorf (Baden) bis km 91,930 an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Tullastraße 71 76131 Karlsruhe verpachtet und wird von ihr als Eisenbahninfrastruktur im Personen- und Güterverkehr betrieben. Die befahrbare Infrastruktur endet am Gleisabschluss (Prellbock) in km 90,551. Die daran anschließende Eisenbahninfrastruktur zur Bundesgrenze in km 92,014 sowie zum französischen Infrastrukturbetreiber SNCF Réseau ist gesperrt.	2.2 Gleisabschnitt Anschlussweiche 320 in km 86,640 – Wintersdorf (Baden) Das Anschlussgleis ist ab km 86,672 (Höhe des Grenzzeichens der Weiche 320 des Bf Rastatt) einschließlich des ehemaligen Bf Wintersdorf (Baden) bis km 91,930 an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Tullastraße 71 76131 Karlsruhe verpachtet und wird von ihr als Eisenbahninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr betrieben. Die befahrbare Infrastruktur endet am Gleisabschluss (Prellbock) in km 90,551. Die daran anschließende Eisenbahninfrastruktur zur Bundesgrenze in km 92,014 sowie zum französischen Infrastrukturbetreiber SNCF Réseau ist gesperrt.	
2.7 Geschwindigkeiten Die zulässigen Geschwindigkeiten zwischen Rastatt und der Weiche 320 ist dem unter Ziffer 2.2 sowie der La Süd, Strecke 357 a/b (Rastatt – Ra Daimler-Benz) zu entnehmen. Die Höchstgeschwindigkeiten als Sperrfahrten gemäß Ziffern 3.1 bis 3.2 regelt die aktuelle Ril 408.01-06 im Modul 408.0481. Die zulässige Geschwindigkeit innerhalb der Awanst ist auf 25 km/h begrenzt.	2.6 Geschwindigkeiten Die zulässige Rangiergeschwindigkeiten zwischen Rastatt und der Weiche 320 sowie dem Anschlussgleis ist gemäß Modulgruppe 408.48 auf 25 km/h begrenzt. Die Ansage des freien Fahrweges durch den Ww (Fdl Rastatt) ist nicht zugelassen.	

SNB BT - Fassung Stand 31. August 2019
Gültigkeit ab 13.12.2020

SNB BT - neue Fassung Stand 31. August 2020
Gültigkeit ab 12.12.2021

Anmerkungen

<p>2.8 Vertragliche Voraussetzungen vor Befahren des Agl Wintersdorf (Baden)</p> <p>Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) muss mit der DB Netz AG einen Infrastrukturnutzungs- abgeschlossen haben.</p> <p>....</p>	<p>2.7 Vertragliche Voraussetzungen vor Befahren des Agl Wintersdorf (Baden)</p> <p>Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) muss mit der DB Netz AG einen Infrastrukturnutzungs- abgeschlossen haben, sofern das Befahren des Agl vom Bf Rastatt aus erfolgt.</p> <p>....</p>	<p>Die Bedienungsanweisung für „Wintersdorf“ musste auf Anordnung der LEA abgeändert werden, so dass die bisherige Awanst Wintersdorf in ein Anschlussgleis (Bahnhofsanschluss) geändert wurde. Des Weiteren erfolgt die Bedienung des Anschlusses nicht mehr als Sperrfahrt, sondern als Rangierfahrt gemäß Modulgruppe 408.48. Künftig ist weder ein Fahrplan, noch eine Sperrfahrtnummer (Zugnummer) notwendig. Auch entfällt das Ausstellen der bisherigen Befehle. Die Bedienungsanweisung und der Lageplan wurden auf die neuen Gegebenheiten überarbeitet</p>
<p>2.9.2 Fernsprecheinrichtungen in der Awanst Wintersdorf</p> <p>Innerhalb der Awanst sind weder ortsfeste Fernsprecheinrichtungen noch GSM-R vorhanden.</p> <p><u>Mitnahme Mobilfunktelefon</u></p> <p>Das Zugpersonal hat grundsätzlich ein Mobilfunktelefon mitzuführen und spätestens vor Abfahrt ab Rastatt dem Fdl Rastatt die Rufnummer mitzuteilen.</p>	<p>2.8.2 Fernsprecheinrichtungen im Agl Wintersdorf</p> <p>Im Anschlussgleis sind weder ortsfeste Fernsprecheinrichtungen noch GSM-R vorhanden.</p> <p><u>Mitnahme Mobilfunktelefon</u></p> <p>Das Zugpersonal hat grundsätzlich ein Mobilfunktelefon mitzuführen und spätestens vor Abfahrt ab Rastatt dem Ww (Fdl Rastatt) die Rufnummer mitzuteilen.</p>	
<p>3.1 Sperrfahrten</p> <p>Alle Fahrten zwischen Rastatt und Weiche 320 (Anschlussweiche) werden als Sperrfahrten gemäß Modul 408.0481 durchgeführt. Für jede Sperrfahrt (Regelfall) mit anschließender Anschlussbedienung ist ein Fahrplan bei der DB Netz AG unter Einhaltung deren Vertragsbedingungen zu beantragen. Eine Kopie der Bestellung ist der AVG unter trassenbestellung@avg.karlsruhe.de zuzuleiten.</p>	<p>3.1 Rangierfahrten</p> <p>Rangierfahrten in das Anschlussgleis Wintersdorf sind beim Ww (Fdl) Rastatt zu beantragen. Zuvor müssen die vertraglichen Voraussetzungen gemäß Ziffer 2.7 erfüllt sein.</p>	
<p>3.2 Durchführung der Rangierfahrten im Gleis Rastatt (Weiche 60) – Weiche 320</p> <p>Der Fdl Rastatt erteilt dem Tf Befehl 14 gemäß Muster in Ziffer 6. Die Zustimmung des Fdl zur Fahrt ab Rastatt erfolgt mit Signal Zs 1 an den Asig.</p> <p>Der Tf muss gemäß Befehl 14 im Bf Rastatt nach der Weiche 60 vor den vier in km 83,675 in einer Reihe aufgestellten Unwirksamkeitstastern (UT) anhalten und mit dem Schlüssel DB 24 die UT 1III für den BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/B 36) und die UT 1MBI für den BÜ in km 0,1 (Mercedes I/Wirtschaftsweg) im Industriestammgleis der Stadt Rastatt bedienen.</p> <p>....</p> <p>Die UT-Bedienung an der UT 1III für den BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/L 75) kann entfallen, wenn die Weiche 320/Gs 321 durch örtliches Personal bedient wird und gewährleistet ist, dass die Sperrfahrt innerhalb der Einschaltstrecke des BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/L 75) nicht zum Halten kommt.</p> <p>Das Zugpersonal in diesem Fall den Fdl Rastatt vor Empfang des Befehls darüber informieren.</p> <p>Nach Bedienung der jeweiligen UT leuchten die gelben Lampen im UT-Gehäuse für ca. 60 Sekunden auf. Innerhalb dieses Zeitraums müssen die unmittelbar hinter der UT-Reihe im Gleis eingebauten Wirksamkeitskontakte (WK) durch die Sperrfahrt befahren werden.</p> <p>....</p> <p>Die Sperrfahrt muss in km 86,5 vor Signal Ra 13 anhalten und den Zug sichern.</p> <p>....</p> <p>Gs 321 und Weiche 320 müssen in umgekehrter Reihenfolge in Grundstellung gebracht werden. Dem Fdl Rastatt muss die vollständige Ankunft der Sperrfahrt in der Awanst Winterdorf gemeldet werden.</p>	<p>3.2 Durchführung der Rangierfahrten im Gleis Rastatt (Weiche 60) – Weiche 320</p> <p>Der Ww (Fdl) Rastatt gibt die Rangiervereinbarung unter Einhaltung nachfolgender Bedingungen bekannt.</p> <p>Das Rangierpersonal muss nach der Weiche 60 vor den vier in km 83,675 in einer Reihe aufgestellten Unwirksamkeitstastern (UT) anhalten und mit dem Schlüssel DB 24 die UT 1III für den BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/L 75) und die UT 1MBI für den BÜ in km 0,1 (Mercedes I/Wirtschaftsweg) im Industriestammgleis der Stadt Rastatt bedienen.</p> <p>....</p> <p>Die UT-Bedienung an der UT 1III für den BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/L 75) kann entfallen, wenn die Weiche 320/Gs 321 durch örtliches Personal bedient wird und gewährleistet ist, dass die Rangierfahrt innerhalb der Einschaltstrecke des BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/L 75) nicht zum Halten kommt.</p> <p>—Das Zugpersonal in diesem Fall den Fdl Rastatt vor Empfang des Befehls darüber informieren.</p> <p>Nach Bedienung der jeweiligen UT leuchten die gelben Lampen im UT-Gehäuse für ca. 60 Sekunden auf. Innerhalb dieses Zeitraums müssen die unmittelbar hinter der UT-Reihe im Gleis eingebauten Wirksamkeitskontakte (WK) durch die Rangierfahrt befahren werden.</p> <p>....</p> <p>Die Sperrfahrt muss in km 86,5 vor Signal Ra 13 anhalten und den Zug sichern.</p> <p>....</p> <p>Gs 321 und Weiche 320 müssen in umgekehrter Reihenfolge in Grundstellung gebracht werden.</p> <p>Dem Ww (Fdl Rastatt) muss die vollständige Ankunft der Rangierfahrt in der Awanst Winterdorf gemeldet werden.</p>	
<p>3.4 Rückfahrt nach Rastatt</p> <p>....</p> <p>Nach dem Überqueren muss darauf geachtet werden, dass der BÜ einschließlich den zusätzlichen Schrankenanlagen für die Fußgänger und Radfahrer freifahren wird, indem sich keine Achsen der Speerfahrt zwischen BÜ und dem Signal Ra 13 auf der anderen Seite befinden.</p> <p>....</p> <p>Überschreitet die Länge der Zuglänge 650 m (Gesamtlänge) und wird das Zurückstellen der Weiche 320 und der Gs 321 nicht durch örtliches Personal, sondern durch das Zugpersonal übernommen, muss unmittelbar nach Befahren des BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/B36) in km 86,490 vor den zwei dort aufgestellten Unwirksamkeitstastern (UT) angehalten und mit dem Schlüssel DB 24 die UT 2 II für den BÜ in km 85,3 (Badener Straße/B 3) und die UT 2 I für den BÜ in km 85,1 (Friedrich-Ebert-Straße) bedient werden.</p> <p>....</p> <p>Nach Bedienung der jeweiligen UT leuchten die gelben Lampen im UT-Gehäuse für ca. 60 Sekunden auf. Innerhalb dieses Zeitraums müssen die unmittelbar hinter der UT-Reihe im Gleis eingebauten Wirksamkeitskontakte (WK) durch die Sperrfahrt befahren werden.</p> <p>....</p>	<p>3.4 Rückfahrt nach Rastatt</p> <p>....</p> <p>Nach dem Überqueren muss darauf geachtet werden, dass der BÜ einschließlich den zusätzlichen Schrankenanlagen für die Fußgänger und Radfahrer freifahren wird, indem sich keine Achsen der Rangierabteilung zwischen BÜ und dem Signal Ra 13 auf der anderen Seite befinden.</p> <p>....</p> <p>Überschreitet die Länge der Rangierabteilung 650 m (Gesamtlänge) und wird das Zurückstellen der Weiche 320 und der Gs 321 nicht durch örtliches Personal, sondern durch das Rangierpersonal übernommen, muss unmittelbar nach Befahren des BÜ in km 86,5 (Wintersdorfer Straße/B36) in km 86,490 vor den zwei dort aufgestellten Unwirksamkeitstastern (UT) angehalten und mit dem Schlüssel DB 24 die UT 2 II für den BÜ in km 85,3 (Badener Straße/B 3) und die UT 2 I für den BÜ in km 85,1 (Friedrich-Ebert-Straße) bedient werden.</p> <p>....</p> <p>Nach Bedienung der jeweiligen UT leuchten die gelben Lampen im UT-Gehäuse für ca. 60 Sekunden auf. Innerhalb dieses Zeitraums müssen die unmittelbar hinter der UT-Reihe im Gleis eingebauten Wirksamkeitskontakte (WK) durch die Rangierfahrt befahren werden.</p> <p>....</p>	