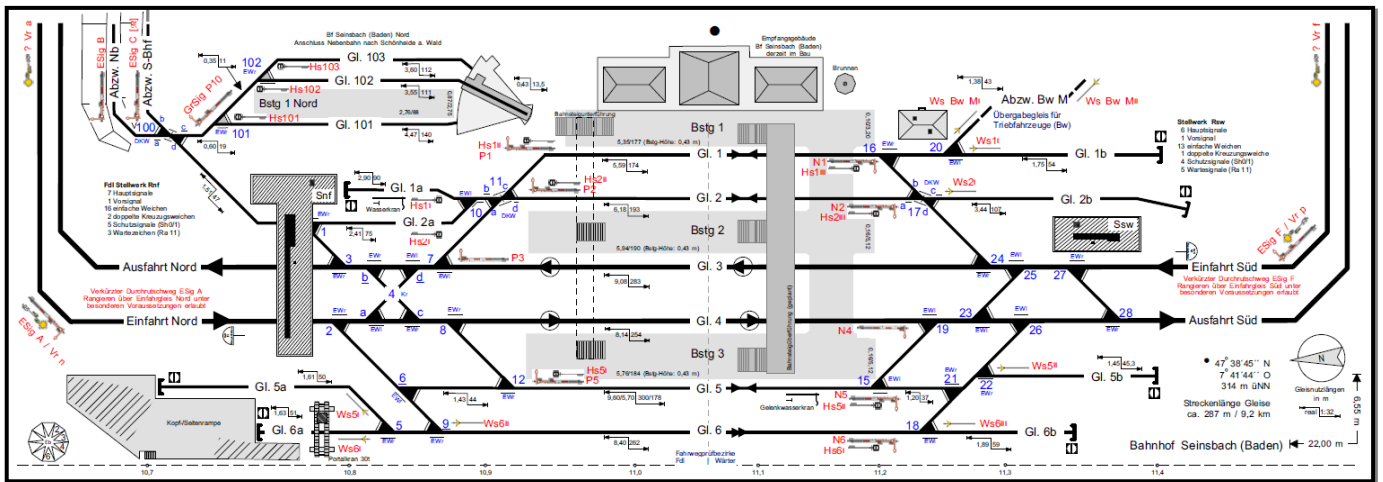
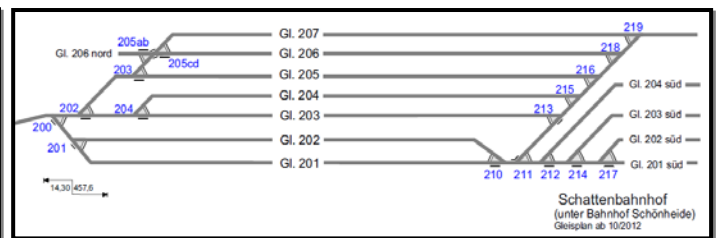
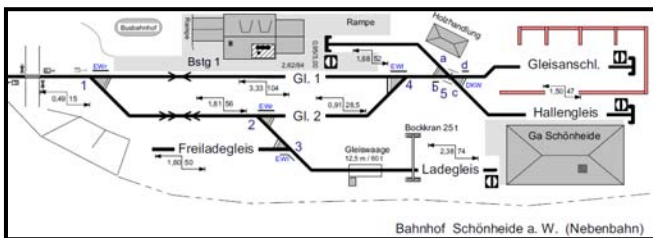




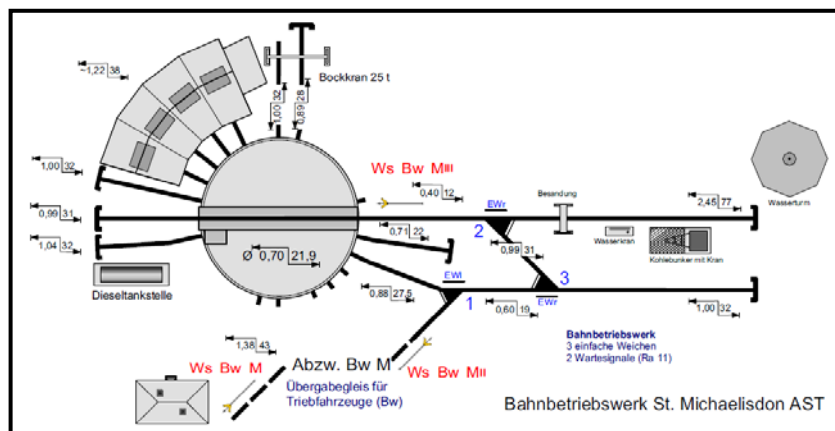
# Bahnhofsbuch des Bahnhofs Seinsbach (Baden)



## den angegliederten



## und selbständigen Dienststellen



gültig vom 18. September 2009 an

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 Dampflok; 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 Dampflok-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
Höhe:	314 m üNN
Breite der Anlage:	6,55 m
Länge der Anlage:	22,00 m
Überbaute Fläche:	ca. 83,40 m <sup>2</sup> (B <sup>2</sup> )
Gleislänge insgesamt:	ca. 287,00 m (im Verhältnis ca. 9,2 Km; 1 Runde ca. 50 m) (B <sup>2</sup> )
Hauptsignale:	14 (Formsignale zwei- und dreibegriffig)
Vorsignale:	2 (Formsignale zweibegriffig)
Schutzsignale (Sh0/1)	12 (Formsignale) (B <sup>1</sup> )
Wartezeichen (Ra 11)	9 (beleuchtet) (B <sup>2</sup> )
Weichen, einfach	51
Doppelte Kreuzungsweichen	5 (B <sup>2</sup> )
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

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Geprüft		Änderungen und Ergänzungen				Bahnhofsbuch berichtigt		Bemerk.
am	durch	Nr.	Gültig vom ... an	Angeordnet durch Verfg. des BA (Zeichen)	Datum	am	durch	
		(B <sup>1</sup> )	22.11.09	S1f/Se		22.11.	Se	Titel/Anl. mit neuen Plänen versehen
		(B <sup>2</sup> )	02.06.13	S1f/Se		02.06.	Se	Geänderte Anlagen- daten übernommen
		(B <sup>3</sup> )	10.10.13	S1f/Se		10.10.	Se	Berichtigungen u. Ergänzungen

## 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.....	13
Abschnitt 3 - Leitung und Überwachung des Dienstes - Allgemeine Anweisungen.....	13
Abschnitt 4 - Dienst der Fahrdienstleiter, Weichenwärter und Aufsichtbeamten .....	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 .....	16
FV § 85 - Sichern abgestellter Fahrzeuge (Sicherung, Zuständigkeit, Festlegemittel).....	16
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“<sup>1</sup> (DS 408 FV § 2 Abs. 7 sowie Anhang II). Andere Dienststellen geben, soweit erforderlich, ihren Bediensteten die Bestimmungen auszugsweise bekannt.

**Auszüge aus DS 408 Fahrdienstvorschrift – Ausgabe 1984**

*FV § 7 Abs. 1 – Der Dienststellenleiter des Bahnhofs leitet und überwacht den gesamten Dienst auf den ihm unterstellten Dienststellen. Er sorgt dafür, dass die Betriebsvorschriften gewissenhaft befolgt und die Mitarbeiter sachgemäß und regelmäßig unterwiesen werden.*

*FV § 7 Abs. 2 – Der Dienststellenleiter stellt das Bahnhofsbuch auf, worin der Bahnhof beschrieben ist und Besonderheiten seiner Einrichtungen und des Dienstes festgelegt sind. Wichtige betriebliche Anordnungen gibt er durch Auftragsbuch bekannt.*

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

---

<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> 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 11,0 bei folgenden Koordinaten 47° 38' 45'' N und 7° 41' 44'' O. Die Höhe über NN beträgt 314,0 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.<sup>3</sup>

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 10,250 obliegt ebenfalls dem Bahnhof Seinsbach (Baden) (Siehe Anlage . Der Bahnhof Seinsbach (Baden) ist Unfallmeldestelle für den Streckenabschnitt von km 10,0 bis km 11,550 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 Nebengleise<sup>4</sup>. 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	<b>durchgehendes Hauptgleis</b> / Bahnsteiggleis 3 Personen- und Güterverkehr
4	H	254 / 8,14	<b>durchgehendes Hauptgleis</b> / 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)
1b	N	54 / 1,75	
2b	N	107 / 3,44	
5a	N	50 / 1,61	
5b	N	45 / 1,45	Gleis 5a und 6a sind Ladegleise mit Anschlüssen zu einer Kopf- und Seitenrampe. (B <sup>3</sup> )
6a	N	51 / 1,63	
6b	N	59 / 1,189	
101	N / nördl. NB	140 / 4,47	Bahnsteiggleis 1 Nord Personen- und Güterverkehr / Zugbildungsgleis
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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise. (FV § 3 (11)). In Nebengleise gelangt man demnach im Regelfall nur als Rangierfahrt. Da man aber nicht als Rangierfahrt die freie Strecke räumen kann, muss der Zug zunächst auf ein Hauptgleis einfahren. Hauptgleise dürfen zum Rangieren nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters benutzt werden.

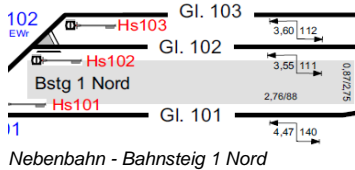
Die voll angegliederte Nebendienststelle „S-Bhf“ verfügt über folgende Gleisanlagen:

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	

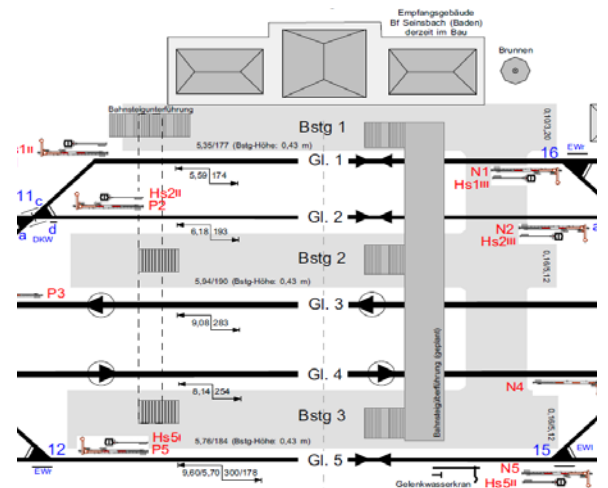
### Bahnsteige

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 berechtigten Personal benutzt werden.



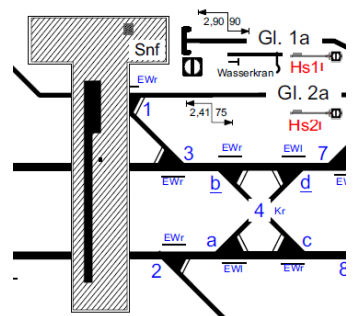
darf nur von dem dafür berechtigten Personal benutzt werden. Der Bahnsteig 1 Nord dient dem Personenverkehr mit der Nebenbahn. Er ist über einen Fußweg vom Bahnsteig 1 (Hauptgebäude) in nördlicher Richtung erreichbar. Die nutzbare Länge des Bahnsteigs beträgt 88 m (2,76 m). (B<sup>3</sup>)



Bahnhof Seinsbach (Baden) – Bahnsteige 1 - 3

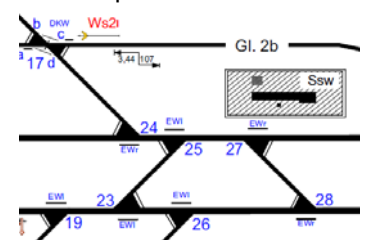
### Stellwerke

Für die ordnungsgemäße Durchführung des Betriebes sind 2 mechanische Stellwerke der Bauart Bruchsal J vorhanden. Die Befehlsstelle, das Stellwerk Seinsbach (Baden) Nord (Snf), ist als Brückenstellwerk konzipiert und befindet sich im nördlichen Teil des Bahnhofs am Verbindungsgleis 1a in km 10,782. Das Stellwerk überspannt die Gleise 2a und die beiden Hauptgleise 3 und 4.



Stellwerk Rnf (Befehlsstelle)

Das Stellwerk Seinsbach (Baden) Süd (Ssw) liegt in km 11,243 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 Hand weiche ohne Grundstellung. (B<sup>3</sup>)



Wärterstellwerk Rsw

### Signalanlagen und ihre Standorte

Der Zugbetrieb wird signaltechnisch gesichert. Es werden ausschließlich Formsignale nach den gültigen Bestimmungen der ESO<sup>5</sup> 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 10,680 Km 10,677	Einfahrtsignal Nord Vorsignal für Ausfahrtsignale N (Ri Süd)	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)
Hs1 <sup>I</sup>	Km 10,842	Sperrsignal Gl 1a in Ri Süd	2 begriffig (Sh 0, 1)
Hs2 <sup>I</sup>	Km 10,842	Sperrsignal Gl 2a in Ri Süd	2 begriffig (Sh 0, 1)
P1 Hs1 <sup>II</sup>	Km 10,940 Km 10,943	Ausfahrtsignal (Gl 1) in Ri Nord Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
P2 Hs2 <sup>II</sup>	Km 10,958 Km 10,961	Ausfahrtsignal (Gl 2) in Ri Nord Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1) (B <sup>1</sup> )
P3	Km 10,924	Ausfahrtsignal (Gl 3) in Ri Nord (durchgehendes Hauptgleis)	2 begriffig (Hp 0, 1)
P5 Hs5 <sup>I</sup>	Km 10,924 Km 10,926	Ausfahrtsignal (Gl 5) in Ri Nord Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
N1 Hs1 <sup>III</sup>	Km 11,113 Km 11,111	Ausfahrtsignal (Gl 1) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
N2 Hs2 <sup>III</sup>	Km 11,127 Km 11,125	Ausfahrtsignal (Gl 2) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1) (B <sup>1</sup> )
N4	Km 11,127	Ausfahrtsignal (Gl 4) in Ri Süd (durchgehendes Hauptgleis)	2 begriffig (Hp 0, 1)
N5 Hs5 <sup>II</sup>	Km 11,127 Km 11,125	Ausfahrtsignal (Gl 5) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
N6 Hs6 <sup>I</sup>	Km 11,127 Km 11,125	Ausfahrtsignal (Gl 6) in Ri Süd Sperrsignal	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1)
F Vr p	Km 11,390 Km 11,394	Einfahrtsignal Süd Vorsignal für Ausfahrtsignale P (Ri Nord)	3 begriffig (Hp0, 1, 2) 2 begriffig (Vr 0, 1)

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

### Signalanlagen weitere Standorte

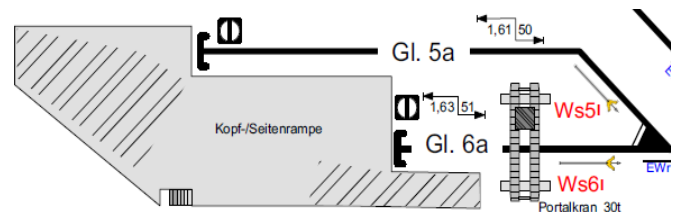
Signal	Standort	Beschreibung	Art
P10 Hs101 Hs102 Hs103	Km – 0,048	Gruppenausfahrtsignal in Ri Nord – Nebenbahn Sperrsignal Gl 101 Sperrsignal Gl 102 Sperrsignal Gl 103	2 begriffig (Hp 0, 2) 2 begriffig (Sh 0, 1) 2 begriffig (Sh 0, 1) 2 begriffig (Sh 0, 1)
Ws1 <sup>I</sup>	Km 11,208	Ra 11 Wartezeichen Gl 1b	
Ws2 <sup>I</sup>	Km 11,173	Ra 11 Wartezeichen Gl 2b	
Ws5 <sup>I</sup>	Km 11,827	Ra 11 Wartezeichen Gl 5a	
Ws5 <sup>II</sup>	Km 11,227	Ra 11 Wartezeichen Gl 5b	
Ws6 <sup>I</sup>	Km 10,834	Ra 11 Wartezeichen Gl 6a	
Ws6 <sup>II</sup>	Km 10,889	Ra 11 Wartezeichen Gl 6	
Ws6 <sup>III</sup>	Km 11,195	Ra 11 Wartezeichen Gl 6b	
Ws Bw M	Km 11,200	Ra 11 Wartezeichen Abzw. Bahnbetriebswerk	

Tabelle: weitere Standorte von Signalanlagen

<sup>5</sup> 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 Freiladegleise mit einer Kopf- und Seitenrampe sowie einem Portalkran mit einer Tragkraft von 30 t. (B<sup>3</sup>)



Für den dienstlichen Verkehr:

Für die Bahn- (Bm) und Signalmeisterei (Sigm) sind die Gleise 1b und 6b als Lager- und Ladestellen für die betriebsinterne Nutzung freigegeben. (B<sup>3</sup>)

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 angebinden.<sup>6</sup>

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 Basa<sup>7</sup>-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 Bahnhofsgebäude; 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.

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

<sup>7</sup> Basa = Bahnselfstanschlussanlage

## **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

## **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 BUVO<sup>8</sup> 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.
- **Merckblatt „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 WBV<sup>9</sup> 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.

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

<sup>8</sup> BUVO = DV 423 Betriebsunfallvorschrift (1980)

<sup>9</sup> 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. abgeholtten 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**

#### **Auszug aus DS 408 Fahrdienstvorschrift**

Bevor auf Bahnhöfen eine Zugfahrt zugelassen wird, ist eine Fahrwegprüfung durchzuführen. Dabei ist durch Augenschein festzustellen, dass

der Fahrweg, der zugehörige Durchrutschweg<sup>10</sup> und die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grennzeichen frei sind, zwischen Flankenschutzeinrichtungen<sup>11</sup> und dem Grennzeichen einer Weiche keine Fahrzeuge stehen, die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg und den Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen, gefährdende Rangierbewegungen eingestellt sind – dabei ist zu berücksichtigen, dass sich Rangierabteilungen nach dem Anhalten strecken können.

Der Fahrweg darf nur von den für die einzelnen Bezirke bestimmten Betriebsbeamten geprüft werden. Nur in Ausnahmefällen darf ein anderer Mitarbeiter des Betriebsdienstes nach entsprechender Einweisung mit der Prüfung durch Augenschein beauftragt werden.

<sup>10</sup> 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“.

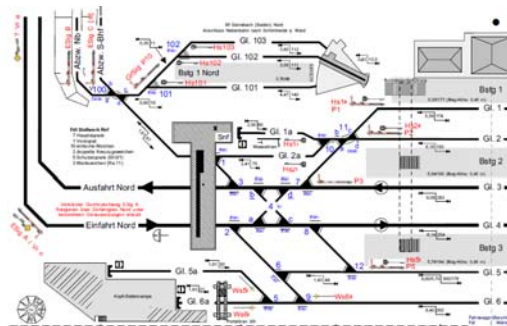
<sup>11</sup> FV § 3 (13) - **Flankenschutzeinrichtungen** sind signaltechnische Einrichtungen, die Fahrten auf Fahrstraßen gegen gefährdende Zugfahrten und Rangierbewegungen schützen. Zu den Flankenschutzeinrichtungen gehören Weichen, Gleissperren und Sperrsignale.

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

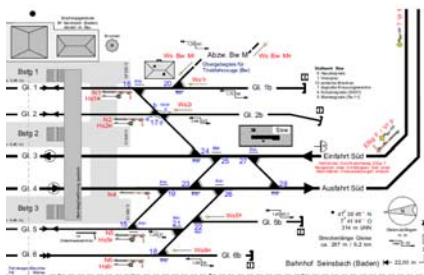
Der Bahnhof Seinsbach (Baden) ist in zwei Fahrwegprüfbezirke unterteilt. Der Fahrwegprüfbezirk I obliegt dem Fahrdienstleiter und erstreckt sich vom

- Einfahrsignal A in Km 10,680 (auf der Hauptstrecke) (B<sup>3</sup>)
- Einfahrsignal B (Nebenbahn von und nach Schönheide a. W.) und
- Einfahrsignal C (Abzw. „S-Bhf“)

bis zur Mitte des Bahnhofsgebäudes in Km 11,022 bzw. für die Gleise 101 bis 103 bis zum Nordende von Bahnsteig 1. (B<sup>3</sup>)



Fahrwegprüfbezirk I (Fdl)



Fahrwegprüfbezirk II (Wärter)

Der Fahrwegprüfbezirk II obliegt dem Weichenwärter und erstreckt sich vom Einfahrsignal F in Km 11,390 bis zur Mitte des Bahnhofsgebäudes in Km 11,022 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. (B<sup>3</sup>)

## 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)

### Auszug aus DS 408 Fahrdienstvorschrift § 47 Abs. 2

Auf Zuganfangsbahnhöfen sowie auf Unterwegsbahnhöfen, wo der Zug rangierdienstlich behandelt wird oder für ladedienstliche Zwecke einen Aufenthalt von fünf Minuten und mehr hat, ist er von der Zugaufsicht an den Fahrdienstleiter fertig zu melden, es sei denn, dass dieser bereits seine Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Der Triebfahrzeugführer darf einen örtlichen Mitarbeiter nach Abs. 1e mit der Fertigmeldung an den Fahrdienstleiter beauftragen.

## FV § 78 Abs. 8 - Rangierleiter bei unbegleiteten Rangierfahrten

### Auszug aus DS 408 Fahrdienstvorschrift

Bei unbegleiteten Rangierfahrten ist der Weichenwärter Rangierleiter, und zwar bei

- einzelnen oder zu zweien fahrenden Lokomotiven (einschließlich Kleinlokomotiven, die mit Triebfahrzeugführern besetzt sind),
- einzelnen fahrenden Triebwagen ohne Steuer-, Mittel und Beiwagen,
- Kleinwagen,
- anderen Rangierfahrten in bestimmten Fällen, wenn die Fahrzeuge nicht mit Reisenden besetzt sind und es im Bahnhofsbuch zugelassen ist.

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

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

### Auszug aus DS 408 Fahrdienstvorschrift

Zum Geben der Rangiersignale muss sich der Rangierleiter so aufstellen, dass er den Fahrweg gut über sehen kann und Sichtverbindung mit dem Triebfahrzeugführer hat. Dazu ist zwischen Rangierleiter und Triebfahrzeugführer vor Beginn der Rangierbewegung die Rangierseite zu vereinbaren, sofern sie nicht schon im Bahnhofsbuch bestimmt ist.

## **FV § 82 - Rangieren auf Hauptgleisen<sup>12</sup>**

### *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 Einfahrtsignale 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 (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

---

<sup>12</sup> Grundlegend ist auch diese Einteilung: "Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise." (FV § 3 (11)). In Nebengleise gelangt man demnach im Regelfall nur als Rangierfahrt. Da man aber nicht als Rangierfahrt die freie Strecke räumen kann, muss der Zug zunächst auf ein Hauptgleis einfahren. Hauptgleise dürfen zum Rangieren nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters benutzt werden.



## **Abschnitt 5 - Rangierdienst<sup>13</sup>**

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.

<sup>13</sup> 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*

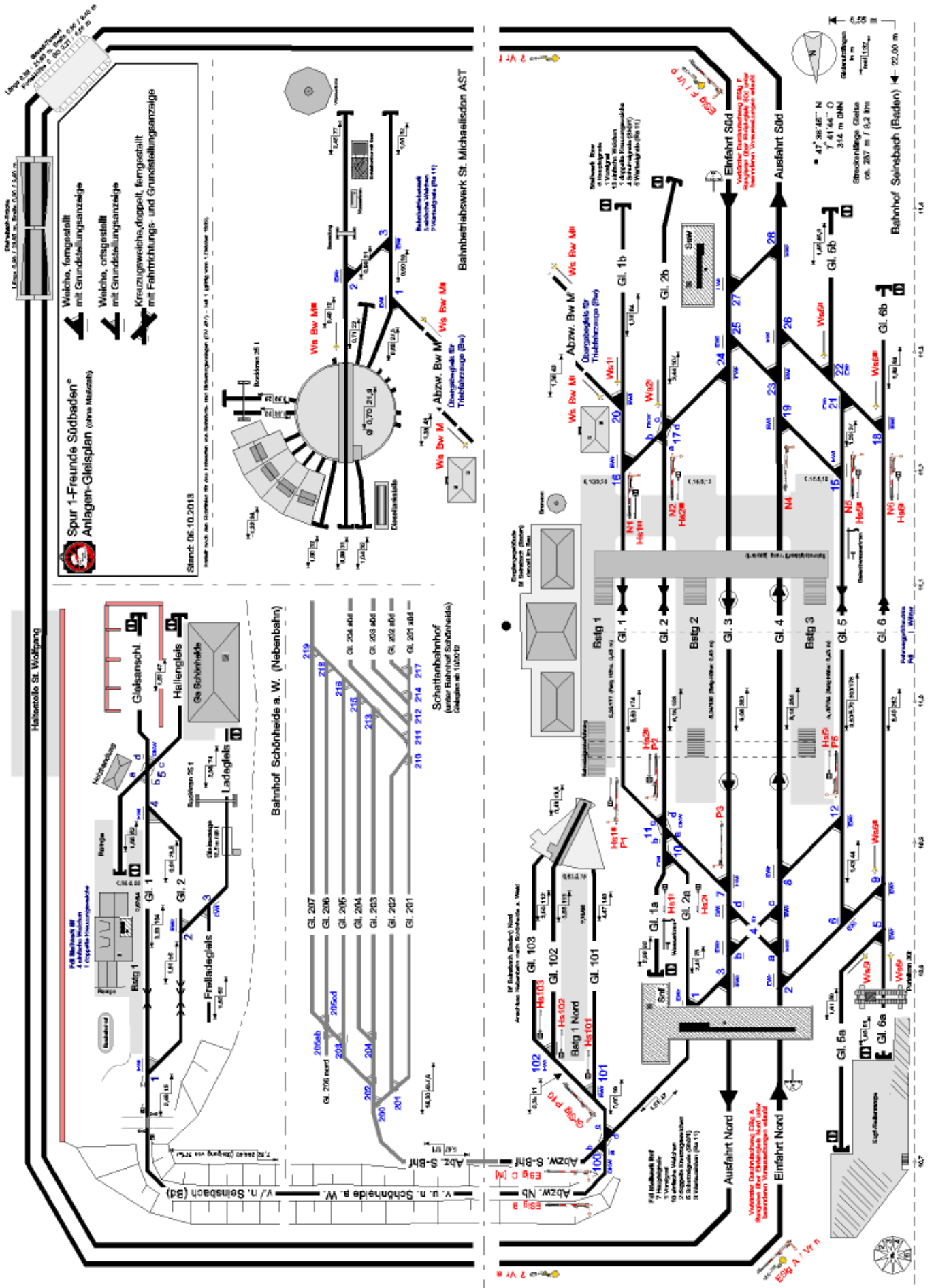
*Anlage 6: Verzeichnis der Durchrutschwege*

*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 1 - Anlagen- bzw. Bahnhofspan (B<sup>3</sup>)



**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		<b>Signal-Zugschlussstelle</b> Signal auf Halt stellen oder Signalhebel zurückstellen, wenn der Zug mit Zugschluss vorbeigefahren ist an	<b>Fahrstraßen-Zugschlussstelle</b>			
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				
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		<b>Signal-Zugschlussstelle</b> Signal auf Halt stellen oder Signalhebel zurückstellen, wenn der Zug mit Zugschluss vorbeigefahren ist an	<b>Fahrstraßen-Zugschlussstelle</b>			
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

**Auszüge aus der DS 408 - Fahrdienstvorschrift**

**DS 408 FV § 22 Abs. 7a und 7b - Zurückstellen von Signalen (Zeitpunkt)**

Ein Hauptsignal ist sofort auf Halt zu stellen, wenn festgestellt wurde, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle mit Zugschluss vorbeigefahren ist.

Bei Hauptsignalen mit elektrischer Signalflügelkupplung ist vor dem Zurücklegen des Signalhebels außerdem festzustellen, dass das Signal selbsttätig in die Haltstellung gekommen ist.

**DS 408 FV § 22 Abs. 10a - Auflösen der Zugstraße -**

Der Fahrstraßenhebel darf erst zurückgelegt werden, wenn der Zug an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren oder am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist. Danach müssen Einrichtungen für den Befehlsempfang, den Zustimmungsempfang und die Fahrstraßenauflösung bedient werden. Die Direktion kann für den Zustimmungsempfang Ausnahmen zulassen(Bahnhofsbuch).

**DS 408 FV § 22 Abs. 11a - Auflösen des Durchrutschwegs -**

Der Durchrutschweg darf aufgelöst werden, wenn die Voraussetzungen nach Abs.10 erfüllt sind. Wegen Ausnahmen für den Zustimmungsempfang siehe Abs. 10a.

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

**Auszüge aus der DS 408 - Fahrdienstvorschrift**

**DS 408 FV § 20 Abs. 20a-c - Hilfssperren bei besetzten Einfahrgleisen ohne selbstständige Gleisfreimeldeanlage -**

- a) Die Betriebsbeamten, in deren Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis ohne selbsttätige Gleisfreimeldeanlage besetzt wird, und der Fahrdienstleiter haben für alle Fahrrichtungen, die in das besetzte Gleis führen, sofort Hilfssperren anzubringen, wenn das Gleis voraussichtlich 10 Minuten oder länger besetzt bleibt.
- b) Bei der Besetzung eines Einfahrgleises auf einem Bahnhof, auf dem der Fahrdienstleiter auch den Dienst des örtlichen Aufsichtsbeamten versieht oder andere Aufgaben wahrzunehmen hat und auf dem kein abhängiges Stellwerk an der Zulassung der Einfahrt beteiligt ist, sind sofort Hilfssperren anzubringen, wenn das Gleis voraussichtlich drei Minuten oder länger besetzt bleibt.
- c) Die Direktion kann zulassen, dass auf Hilfssperren verzichtet wird, wenn andere Einrichtungen vorhanden sind, die die Einfahrt in das besetzte Gleis verhüten, oder wenn das Besetztsein der Gleise in anderer Weise gekennzeichnet oder vermerkt wird (Bahnhofsbuch).

**Anlage 4 - bleibt frei -**



**Anlage 5 - Übersicht über die Prüfung der Fahrwege<sup>14</sup> (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	
<b>Einfahrten von Nord in den Bahnhof</b>										
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			GI 1				Anf. Prüfbez.	Grenzz. W17ab	Wärter	Wärter
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
<b>Einfahrten von Süd in den Bahnhof</b>										
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	
<b>Ausfahrten aus dem Bahnhof in Richtung Nord</b>										
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								
<b>Ausfahrten aus dem Bahnhof in Richtung Süd</b>										
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

<sup>14</sup> 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 Einfahrtsignal 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.	

### Auszüge aus der DS 408 - Fahrdienstvorschrift

#### DS 408 FV § 20 Abs. 1 a) 4 - Fahrwegprüfung -

Bevor auf Bahnhöfen eine Zugfahrt zugelassen wird, ist eine Fahrwegprüfung durchzuführen.

a) Dabei ist festzustellen, dass

1. der Fahrweg, der zugehörige Durchrutschweg und die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind (s. Abs. 4 und 5a)
2. zwischen Flankenschutzeinrichtungen und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge stehen (s. Abs. 4 und 5a)
3. die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg und die Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen (s. Abs. 15 und 16),
4. gefährdende Rangierbewegungen eingestellt sind (s. § 82 Abs. 7)

b) Für die Prüfung der ein münden den Gleisabschnitte gilt zusätzlich:

1. Es ist zu berücksichtigen, dass Züge und Rangierabteilungen sich nach dem Anhalten strecken können.
2. Zwischen einem Sperrsignal und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg dürfen ausnahmsweise Fahrzeuge eines eingefahrenen Zuges stehen, wenn an diesen nicht rangiert wird.

c) Auf das Freihalten eines Durchrutschwegs wird verzichtet, wenn ausnahmsweise in ein Nebengleis eingefahren werden muss. Dies gilt auch bei Einfahrt in ein Hauptgleis, wo ausnahmsweise der Einfahrweg nicht durch ein Haupt- oder Sperrsignal als Zielsignal begrenzt ist oder an einem Zielsignal kein Durchrutschweg eingerichtet ist.

#### DS 408 FV § 82 Abs. 7a u. b - Verbot gefährdender Rangierbewegungen -

a) Rangierbewegungen, die eine Zugfahrt gefährden können, dürfen nicht durchgeführt werden. Was bei den einzelnen Gefahrstellen als gefährdende Rangierbewegung anzusehen ist, ist im Bahnhofsbuch bestimmt. Wegen Rangierfahrten mit Lü-Sendungen siehe § 94 Abs. 20 a u. d.

b) Der für die Fahrwegprüfung verantwortliche Betriebsbeamte hat anzuordnen, dass gefährdende Rangierbewegungen eingestellt werden; der Rangierleiter hat dies zu bestätigen.

#### DS 408 FV § 82 Abs. 8 - Fahrzeuge zwischen Flankenschutzeinrichtungen und Fahrweg -

Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg dürfen beim Rangieren keine Fahrzeuge abgestellt werden.

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

Entfällt, da keine BÜ vorhanden sind.