

SbV

Sammlung betrieblicher Vorschriften

für die Strecke der

Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH

(Berichtigung 13)

Gültig vom 15. Dezember 2024 an

Verden, den 08.11.2024



Dr.-Ing. Carsten Hein – Eisenbahnbetriebsleiter

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Einleitung

Verteilungsplan	Seite A 3
Nachweis der Berichtigungen	Seite A 3
Abkürzungsverzeichnis	Seite A 4 – 6
Vorbemerkungen	Seite A 7
Normenliste	Seite A 8 – 9
Übersichtskarte	Seite A 10

Teil B: Zusätzliche Bestimmungen zu den Vorschriften

Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE und deren Anlagen	Seite B 1 – 13
Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch	Seite B 14 – 15
Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-NE	Seite B 16

Teil C: Örtlichkeiten – Sammlung der Bahnhofsskizzen mit den örtlichen Besonderheiten

Strecke Verden Süd – Stemmen	Seite C 1 – 9
------------------------------	---------------

Teil D: Örtlichkeiten – Sonstiges

Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen	Seite D 1 - 2
Allgemeine Angaben für technisch gesicherte Bahnübergänge	Seite D 3 - 5
Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge	Seite D 6
Funktionsbeschreibung für techn. gesicherte Bahnübergänge	Seite D 7- 11
Sammlung von Skizzen der Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen	Seite D 12 - 22
Verzeichnis der Privatgleisanschlüsse	Seite D 23
Bedienungsanweisungen für Privatgleisanschlüsse	Seite D 24 – 42
Beschreibung der örtlichen Eisenbahninfrastruktur Bf. Verden Süd	Seite D 43 – 44

Teil E: Anlagen

Anlage 1: Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb Netz/Infrastruktur Bf Verden (Aller) – Anschluss Verden	Seite E 1 – 9
Anlage 3: Muster Buchfahrplan und Erläuterungen	Seite E 11 – 13
Anlage 4: Streckengeschwindigkeitstafeln	Seite E 14 – 15
Anlage 5: Maßgebende Streckenneigungen	Seite E 16
Anlage 6: Muster Fahrtbericht	Seite E 17 – 18
Anlage 7: Notfallmanagementsystem	Seite E 19
Anlage 8: Unfallmeldetafel I	Seite E 20
Anlage 9: Unfallmeldetafel II	Seite E 21
Anlage 10: Unfallmeldetafel III und Zuständigkeiten	Seite E 22 – 23
Anlage 11: Maßnahmen bei Schienenbrüchen	Seite E 24 - 27

Verteilungsplan

LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH Niedersachsen
 Eisenbahnbetriebsleiter Infrastruktur und Stellvertreter
 Eisenbahnbetriebsleiter Betrieb
 Eisenbahnbetriebsleiter Fahrzeuge
 örtlicher Betriebsleiter
 Büro Güterabfertigung Verden Süd
 DB Netz AG Niederlassung Nord Bezirk Bremen sowie Regionalnetz Elbe-Weser-Heide für das Stellwerk
 DB Netz Bahnhof Verden (Aller)
 Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit gültigem Infrastrukturnutzungsvertrag der VWE

Berichtigungen

Lfd. Nr.	gültig ab	Bemerkungen	berichtigt am	berichtigt durch
1	01.12.2012	Neuherausgabe, neue Betriebsregeln wegen EBO-Änderung		Neu erstellt
2	17.12.2012	BK 1 Druckfehlerberichtigung u. Ergänzungen		eingearbeitet
3	01.07.2013	BK 2 Ergänzungslieferung; Änderungen s. Beiblatt		eingearbeitet
4	15.12.2013	BK 3 Ergänzungslieferung; Änderungen s. Beiblatt		eingearbeitet
5	13.12.2014	BK 4 Ergänzungslieferung		eingearbeitet
6	13.12.2015	BK 5 – FV-NE BK 18 Ergänzungslieferung		eingearbeitet
7	11.12.2016	BK 6 – Neuauflage SbV nur noch für EIU, EVU-Regelungen im BRW		eingearbeitet
7	10.12.2017	BK 7 – Ergänzungslieferung		eingearbeitet
8	09.12.2018	B8 – Neuherausgabe; Löschung Walsroder Ast		eingearbeitet
9	15.12.2019	B9 – Ergänzungslieferung; redaktionelle Änderungen		eingearbeitet
10	01.05.2021	B10 – Ergänzungslieferung; Änderungen Gl. 5 Verden S.		eingearbeitet
11	11.12.2022	B11 – Ergänzungslieferung; Herausnahme Zugleitbetrieb		eingearbeitet
12	10.12.2023	B12 – Ergänzungslieferung; redaktionelle Änderungen		eingearbeitet
13	15.12.2024	B13 – Ergänzungslieferung; Notruf, BÜ sichern durch Rb		

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Auto-HET	Automatische Hilfseinschaltung (von Bahnübergangssicherungsanlagen durch Stehen auf einer Kontaktschleife vor dem Bahnübergang)
Auto-ET	Automatische Einschalttaste (von Bahnübergangssicherungsanlagen durch Stehen auf einer Kontaktschleife vor dem Bahnübergang)
BetrA	Betriebsanweisungen
BETRA	Bau- und Betriebsanweisungen
Bf	Bahnhof
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (des Landes Niedersachsen)
BRW	Betriebsregelwerk EVU des VDV (blaue Seiten)
BÜ	Bahnübergang
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen

Fdl	Fahrdienstleiter
Fplo	Fahrplananordnung
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GSM	Global System for Mobile Communications (Globales Mobilfunk-Kommunikationssystem)
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail(way); für Deutschland normiertes GSM-System für Eisenbahnen
HET	Hilfseinschalttaste (von Bahnübergangssicherungsanlagen)
ET	Einschalttaste (von Bahnübergangssicherungsanlagen)
LEA	Landeseisenbahnaufsicht Niedersachsen (LEA- Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH)
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Obri-NE	Oberbaurichtlinie der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
öBI	Örtlicher Betriebsleiter
SigVB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
SIG-RMI	Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnanlagen
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Stv. EBL	Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter
Tf	Triebfahrzeugführer
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VWE	Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
VGH	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH
Zf	Zugführer
Zlr	Zugleiter

Vorbemerkungen

- (1) Die Strecke der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH ist eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs und wird als Nebenbahn betrieben. Sie ist nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) § 2b Absatz 1 Nr. 4 eingestuft als Infrastruktur, „die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt“ wird und fällt damit nicht unter die EU-Regeln für Eisenbahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Die Strecke verfügt über eine Spurweite von 1435 mm (Regelspur). Die Strecke schließt an die Infrastruktur der DB Netz AG im Bahnhof Verden (Aller) an.
- (2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH fällt gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) § 7a Absatz 1 Satz 2 nicht unter die EU-Regeln für Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen, weil es ausschließlich auf ihrer eigenen Infrastruktur gemäß Absatz (1) einschließlich des Übergangsbahnhofs Verden (Aller) der DB Netz AG fährt.
- (3) Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, dürfen gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) § 7a Absatz 1 Satz 3 auch auf dem übergeordneten Netz der DB Netz AG über den Bahnhof Verden (Aller) hinaus fahren.

- (4) Dienstsitz des Eisenbahnbetriebsleiters der Eisenbahninfrastruktur (EBL-I) ist im Hause:

heinrail consult
Beratungs- und Ingenieurbüro
Wahler Weg 4
38159 Vechede

Dienstsitz des Eisenbahnbetriebsleiters Fahrzeuge und Instandhaltung (EBL-F) und des Stellvertretenden Eisenbahnbetriebsleiters der Eisenbahninfrastruktur (Stv. EBL-I):
Katharinenstraße 23
31135 Hildesheim

Dienstsitz des örtlichen Betriebsleiters (öBL) ist im Hause der VGH in Hoya:
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH
Am Bahnhof 1
27318 Hoya (Weser)

- (5) Es wird folgende Strecke von der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH betrieben:

Verden – Stemmen **12,11 km**

- (6) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften enthält die vom Eisenbahnbetriebsleiter zusätzlich zu den in Absatz 7 genannten herausgegebenen Bestimmungen.
- (7) Für die Eisenbahninfrastruktur der VWE und den Betriebsdienst auf der Strecke der VWE und des Übergangsbahnhofs gelten neben den jeweils gültigen Gesetzen, Verordnungen und EBA-Allgemeinverfügungen insbesondere folgende Vorschriften:

1. Gesetze und Verordnungen

Bezeichnung des Regelwerks (Titel/Nr./ Datum)	Grober Regelungsinhalt	Verantwortliche Stelle zum Erhalt	Anwendungs- und Gültigkeitsbereich
<ul style="list-style-type: none"> o Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG); zuletzt geändert am 26.07.2023 	Sicherstellung der Wettbewerbsbedingungen, Grundlagen für einen sicheren Betrieb der Eisenbahnen	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
<ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG); zuletzt geändert am 31.05.2023 	Durchführung von Maßnahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes der Beschäftigten	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE

Bezeichnung des Regelwerks (Titel/Nr./ Datum)	Grober Regelungsinhalt	Verantwortliche Stelle zum Erhalt	Anwendungs- und Gültigkeitsbereich
Arbeitszeitgesetz (ArbZG); zuletzt geändert am 22.12.2020	Festsetzung der Rahmenbedingungen für die Arbeitszeiten der Arbeitnehmer	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 09.06.2021	Marktregulierung der Eisenbahnen	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG); zuletzt geändert am 31.05.2021	Handhabung, Bau und Finanzierung von Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV); zuletzt geändert am 22.12.2020	Sicherheit und dem Schutz der Gesundheit der Beschäftigten beim Einrichten und Betreiben von Arbeitsstätten	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO); zuletzt geändert am 05.04.2019	Bestimmungen für den anforderungsgemäßen Bau und Betrieb regelspuriger Eisenbahnen	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV); zuletzt geändert am 10.10.2016	Bestellung, Bestätigung und allgemeine Aufgaben der Eisenbahnbetriebsleiter	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO); zuletzt geändert am 31.08.2015	Beschreibung der Signale bei Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	www.gesetze-im-internet.de ; Bundesministerium der Justiz	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE

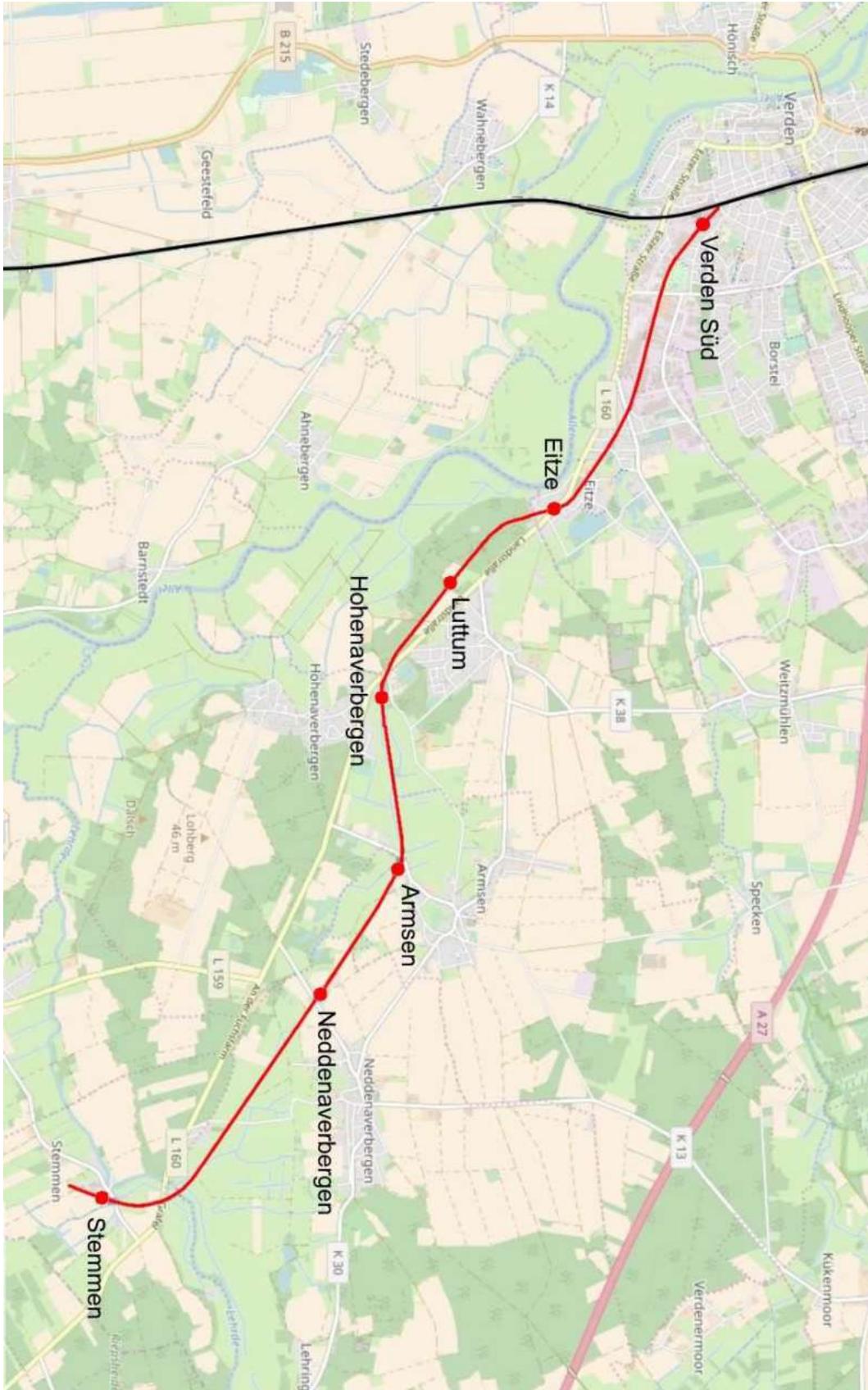
2. Untergesetzliche Vorschriften und Richtlinien

Bezeichnung des Regelwerks (Titel/Nr./ Datum)	Grober Regelungsinhalt	Verantwortliche Stelle zum Erhalt	Anwendungs- und Gültigkeitsbereich
DB-Richtlinie 408.48; Aktualisierung 2, gültig ab 12.12.2021	Fahrdienstvorschrift – Teil Rangieren	www.fahrweg.dbnetze.com ; Betrieblich-technisches Regelwerk der DB Netz AG	Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE im Übergangsbahnhof zur DB Netz AG in Verden
Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE); Ausgabe 2010	Bestimmungen zur Anwendung und Durchführung des Notfallmanagements	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE und alle dort fahrenden EVU
Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE); Ausgabe 08/2020	Bestimmungen zur infrastruktureitigen Sicherung von Bahnübergängen bei NE-Bahnen	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE); Bekanntgabe 21, gültig ab 12.12.2021	wesentliche Regeln für die Handhabung des Fahrdienstes auf NE	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE und alle dort fahrenden EVU
Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE); Ausgabe 2018	wesentliche Regeln für die Auslegung und Instandhaltung des Oberbaus inkl. Weichen und Unterbau auf NE	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen (SIG-RMI); Ausgabe 2011	Wartungsvorschriften für Bahnsignalanlagen	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Sig-BV-NE); Ausgabe 1992	Bedienungsvorschrift für Signalanlagen inkl. Weichensperren und Weichenschlösser	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 714); Ausgabe 03/2020	Tauglichkeitsrichtlinie	VDV / Beka Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Strecken (VDV-Schrift 752); Ausgabe 10/2021	Richtlinie für die Wahl des geeigneten Betriebsverfahrens in Abhängigkeit der betrieblichen Verhältnisse	VDV / Beka Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE

Bezeichnung des Regelwerks (Titel/Nr./ Datum)	Grober Regelungsinhalt	Verantwortliche Stelle zum Erhalt	Anwendungs- und Gültigkeitsbereich
Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern in Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 754); Ausgabe 2016	Befähigungsrichtlinie für Mitarbeiter bei NE	VDV / Beka Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Leitfaden für die strukturierte Entscheidungsfindung in Eisenbahnunternehmen (VDV-Schrift 756); Ausgabe 2008	Methoden zur Risikoabschätzungen für EBL	VDV / Beka Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Inspektion der bautechnischen Anlagen von Eisenbahnen (VDV-Mitteilung 6603); Ausgabe 2001	Hinweise zur Durchführung der Anlagenüberwachung und -instandhaltung	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Aufzeichnungen für Eisenbahnen nach §4 Absatz 4 Satz 2 AEG (VDV-Mitteilung 7509); Ausgabe 2014	Hinweise zur Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems	VDV / Flöttmann Verlag	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Grundsätze der Prävention (DGUV-Vorschrift 1); Ausgabe 2014	allgemeine Arbeitsschutz-Regelungen zur Prävention	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit (DGUV-Vorschrift 2); Ausgabe 2014	wesentliche Regeln für Betriebsärzte	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Elektrische Anlagen und Betriebsmittel (DGUV-Vorschrift 3); Ausgabe 1997	allgemeine Arbeitsschutz-Regelungen zu elektrischen Anlagen und Betriebsmitteln	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Schienenbahnen (DGUV-Vorschrift 73); Ausgabe 2010	besondere Bestimmungen für den Arbeitsschutz bei Schienenbahnen	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Arbeiten im Bereich von Gleisen (DGUV-Vorschrift 77); Ausgabe 2010	besondere Bestimmungen für den Arbeitsschutz bei Arbeiten im Bereich von Gleisen	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
DGUV Information 214-089, Ausgabe 2021	Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
DGUV Information 214-090, Ausgabe 2021	Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb – Regelungen für Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Vorgesetzte – Handlungsbedarf für Vorgesetzte, der sich bei Anwendung der DGUV Information 214-089 Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Sicherheitshinweise für Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen; (DGUV-Info 201-021); Ausgabe 2013	Konkretisiert DGUV-Vorschrift 77	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Anleitung zur Ersten Hilfe (ex BGI 503); (DGUV-Info 204-006); Ausgabe 2011	Erste Hilfe-Regeln	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Erste Hilfe im Betrieb (ex BGI 509); (DGUV-Info 204-022); Ausgabe 2013	Spezielle Erste-Hilfe-Regeln im Eisenbahnbetrieb	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen bei Eisenbahnen); (DGUV-Info 214-009); Ausgabe 2011	Regelungen für Sicherheitsräume, Randwege etc.	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE
Sicheres Verhalten betriebsfremder Personen im Gleisbereich; BGI 834, Ausgabe 2015	Arbeitsschutzregeln für Betriebsfremde in Gleisanlagen	VBG	Gesamter Eisenbahnbetrieb des EIU der VWE

Erstellt:
Verden, den 09.10.2023
Der Eisenbahnbetriebsleiter
Dr. Carsten Hein

Übersichtskarte



Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

FV-NE – 1. Abschnitt – Allgemeines

zu FV-NE § 1 (2) – Geltungsbereich

Auf der Eisenbahninfrastruktur der VWE wird Einzug-Betrieb durchgeführt. Es gelten die in der FV-NE auf der rechten Hälfte einer Seite gedruckten Bestimmungen.

Der Bahnhof Verden Süd grenzt im Norden an den Übergabebahnhof der DB Netz AG und ist im Süden durch das Signal Ne 1 begrenzt.

zu FV-NE § 1 (3) – Bestimmungen von vorübergehender Bedeutung

Vorübergehende Bestimmungen werden den Betriebsbediensteten der VWE persönlich zugeteilt sowie an den Merktafeln zum Aushang gebracht. Diese können sein: Betriebsanweisungen (BetrA), Fahrplananordnungen (Fplo), Zusammenstellungen der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) oder Bau- und Betriebsanweisungen (BETRA). Sie werden mit „Betriebsanweisung“ oder „BetrA“, „Fahrplananordnung“ oder „Fplo“, „La“ bzw. „Bau- und Betriebsanweisung“ oder „BETRA“ überschrieben, mit einem Herausgabe- und Gültigkeitsdatum versehen und jährlich fortlaufend nummeriert. Sie dürfen nur von den Eisenbahnbetriebsleitern und örtlichen Betriebsleitern oder dessen Stellvertretern herausgegeben werden. Andere Dokumente sind ungültig.

Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten die Betriebsanweisungen schriftlich oder fernschriftlich, die vom örtlichen Betriebsleiter beauftragten Personen verantwortlich sind. Für die Unterrichtung der Betriebsbediensteten anderer EVU ist die jeweilige Betriebsleitung verantwortlich.

zu FV-NE § 1 (4) – Elektrischer Bahnbetrieb

Im DB-Teil des Bahnhofs Verden wird unter Fahrleitung mit 15 kV und 16 2/3 Hz rangiert. Für den Betrieb in Bereichen mit Fahrleitungen ist FV-NE Anlage 1 zu beachten.

zu FV-NE § 1 (6) – Gemeinschaftsbetrieb

Im Übergangsbahnhof zur DB Netz AG gelten auf den Gleisen, die von der DB Netz AG betrieben werden, insbesondere die Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (Richtlinie 408.48 inkl. des Streckenbuchs) und die Bestimmungen der Ril 481 „Bahnbetrieb; Telekommunikationseinrichtungen bedienen“. Einzelheiten zur Betriebsführung im DB-Übergangsbahnhof enthält die Anlage 1 im Teil E der SbV.

Der betriebliche Übergang zwischen der VWE (und den entsprechenden Regeln dieser SbV) und der DB Netz AG (und ihren Regeln gemäß der Anlage 1 dieser SbV) ist in Fahrtrichtung zur DB auf Höhe des Schutzhaltssignals, in Fahrtrichtung zur VWE an der gekennzeichneten Infrastrukturgrenze VWE/DB.

zu FV-NE § 2 (3) – Leitung und Überwachung

Eisenbahnbetriebsleiter der Eisenbahninfrastruktur (EBL-I):	Dr.-Ing. Carsten Hein
Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter der Eisenbahninfrastruktur (Stv. EBL-I):	Winfried Sievert
örtlicher Betriebsleiter (öBl):	Claas Keller
Stellvertretender örtlicher Betriebsleiter (Stv. öBl):	Christian Schröder

zu FV-NE § 2 (4) – Befähigung

Für die Ausbildung der Betriebsbediensteten gelten die Anforderungen der VDV-Schrift 754 „Befähigungsrichtlinien für Betriebsbedienstete der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BB-NE)“.

Die Befähigung als Eisenbahnbetriebsbediensteter ist dem EBL oder einer von ihm bestimmten Person in geeigneter Form nachzuweisen. Die Form legt der EBL in den jeweiligen Ausbildungsplänen fest.

Die Einweisung in die Dienstposten erfolgt durch den öBL.

Die körperliche Tauglichkeit der Bediensteten ist gemäß VDV-Schrift 714 „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“ festzustellen.

Zu FV-NE § 2a (3) Verhalten bei Gefahr – Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und an den Bahnanlagen meldet das Betriebspersonal unverzüglich an den zuständigen Bereitschaftshabenden (Unfallmeldestelle) über die Rufnummer 04231-922 777.

- Erfolgt ein Notruf, hat die Unfallmeldestelle unverzüglich Kontakt zu dem oder den
- Triebfahrzeugführern, die auf der Infrastruktur verkehren zu herzustellen und sich über die Lage zu erkundigen. Im Falle eines Notrufes über das Personen-Notrufhandy ist unverzüglich der
- betreffende Lokrangierführer anzurufen. Ist der Lokrangierführer nicht erreichbar, ist von einem
- Unfall auszugehen und von der Unfallmeldestelle ist unverzüglich Hilfe zu organisieren.

zu FV-NE § 5 (2) – Fahrplanarten

Als Dienstfahrpläne werden für den regelmäßigen Verkehr Buchfahrpläne und für zusätzliche Züge (Sonderzüge) Fahrplananordnungen herausgegeben. Die Fahrplananordnungen werden mit „Fahrplananordnung“ oder „Fplo“ überschrieben, mit einem Herausgabe- und Gültigkeitsdatum versehen und jährlich fortlaufend nummeriert. Sie dürfen nur vom örtlichen Betriebsleiter oder seinem Stellvertreter herausgegeben werden.

Für den Buchfahrplan wird ein von FV-NE Anlage 3 abweichendes Muster verwendet (siehe SbV-Anlage 3).

zu FV-NE § 5 (4) – Bahnhofsfahrordnung

Eine Bahnhofsfahrordnung für die Bahnhöfe ist nicht aufgestellt.

zu FV-NE § 5 (7) – Verteilung der Fahrpläne

Fahrpläne des EIU werden nur auf der Betriebsstelle Verden Süd (Büro Güterabfertigung) verteilt und ausgelegt. Folgende Fahrplanarten liegen auf diesen Betriebsstellen aus:

Buchfahrplan und Fahrplananordnung in jeweils einfacher Ausfertigung.

Der öBI des EIU sorgt für eine rechtzeitige Verteilung dieser Fahrpläne an die zuständige Stelle des trassenbestellenden EVU auf elektronischem Wege.

zu FV-NE § 5 (8) – Merktafel

Eine Merktafel befindet sich auf der Betriebsstelle Verden Süd (Büro Güterabfertigung). Die Merktafel ist vor jedem Dienstantritt von den Betriebsbediensteten des EIU und des EVU der VWE einzusehen.

Sämtliche Informationen der Merktafel werden den entsprechenden Stellen der trassenbestellenden EVU (außer VWE) rechtzeitig übermittelt. Für die Unterrichtung ihrer Betriebsbediensteten ist die jeweilige Betriebsleitung des trassenbestellenden EVU selbst verantwortlich.

zu FV-NE § 6 (3) – Fernsprechbuch

Ein Fernsprechbuch wird wegen des Einzug-Betriebs nicht geführt.

FV-NE – 2. Abschnitt – Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu FV-NE § 8 (2) – Verständigungsformen

Alle Zugführer müssen mit einem Mobiltelefon nach GSM-Standard ausgerüstet sein. Die Rufnummer ist der örtlichen Betriebsleitung bekannt zu geben.

zu FV-NE § 9 (1) – Schriftliche Befehle für Züge

Schriftliche Befehle können sowohl für Züge als auch für Rangierfahrten ausgestellt werden.

Der Befehl gemäß Vordruck Anlage 11 FV-NE wird nur vom örtlichen Betriebsleiter ausgestellt. Er übergibt den Befehl entweder persönlich oder durch Boten, dann hat er eine Durchschrift vorzuhalten; oder er übermittelt den Befehl fernmündlich.

zu FV-NE § 12 (1) – Verzicht auf das Zugleitverfahren

Bei Durchführung von Zugfahrten – über die südliche Bahnhofsgrenze Verden Süd hinaus – wird auf das Zugleitfahren verzichtet. Die Dienststelle des Zugleiters ist dauernd nicht besetzt. Sämtliche dinglichen Meldungen haben fernmündlich an den öBl zu erfolgen. Ist der öBl ausnahmsweise nicht erreichbar, ist die Meldung bei der Unfallmeldestelle abzugeben.

Mehrzugbetrieb im Personenverkehr darf nach EBO nicht ohne PZB stattfinden. Wird Personenzugbetrieb im Einzug-Betrieb durchgeführt, sind daher alle etwaigen Fahrzeuge mit eigenem Antrieb im Bahnhof Stemmen einzuschließen und die entsprechenden Weichen zu verschließen. Vor Beginn jeder Personenzugfahrt hat sich der Zugführer oder ein von ihm beauftragter Betriebsdienstmitarbeiter davon zu überzeugen, dass die Weichen verschlossen sind oder sich im Bahnhof Stemmen kein Fahrzeug mit eigenem Antrieb aufhält.

Die Strecke Verden Süd – Stemmen (exklusive Bahnhof Verden Süd) darf nur befahren werden, wenn der Zugführer im Besitz des einzigen Zugführerschlüsselbundes ist. Der Zugführerschlüsselbund für die Strecke Verden Süd – Stemmen befindet sich im Büro der Güterabfertigung und darf dort nur für Fahrten auf die Strecke verwendet werden. Befindet sich dort kein Zugführerschlüsselbund, darf die Zugfahrt nicht stattfinden. Der Zugführer hat sich bei Dienstantritt von der Vollständigkeit des Bundes zu überzeugen. Welche Schlüssel im Einzelnen zum Zf-Schlüsselbund gehören, ist auf einem Schild vermerkt.

Alle Fahrten im Bahnhof Verden Süd fahren als Rangierfahrten.

Über den Bahnhof Verden Süd hinaus dürfen nur Züge bzw. Sperrfahrten verkehren, wenn für sie ein Fahrplan erstellt worden ist (Buchfahrplan, Fplo). Verantwortlich hierfür ist der Zugführer.

zu FV-NE § 14 (1) – Fahrwegprüfung

Der Fahrweg ist vom Zugführer durch Augenschein zu prüfen, d.h. der Prüfende hat sich selbst davon zu überzeugen, dass der Fahrweg frei und richtig eingestellt ist. Bei Weichen und Gleissperren hat sich der Prüfende davon zu überzeugen, dass die jeweilige Endlage der Weichen bzw. der Gleissperren erreicht ist.

zu FV-NE § 15 (10) – Aufbewahrung der Schlüssel

Am Zugführerschlüsselbund befinden sich die für die Bedienung der Betriebsstellen außerhalb des Bahnhofs Verden Süd notwendigen Weichenschlüssel. Es gibt insgesamt nur ein Schlüsselbund. Der Zf-Schlüssel wird im Büro der Güterabfertigung Verden Süd aufbewahrt.

Die Schlüssel für Weichen an Gleisanschlüssen des Bahnhofs Verden Süd werden je nach Erfordernis auf der planmäßig eingesetzten Güterzuglok mitgeführt.

zu FV-NE § 15 (12) – Maßnahmen nach Auffahren von Weichen

Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist dies trotzdem geschehen, gilt Folgendes:

Im Falle des Auffahrens einer Weiche hat der Triebfahrzeugführer des EVU unverzüglich die Unfallmeldestelle der VWE zu verständigen.

Die Feststellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Weiche nach einem Auffahren trifft der öBl, bei Bedarf in Abstimmung mit dem EBL.

Eine aufgefahrene Weiche darf von einem EVU erst wieder befahren werden, wenn der ordnungsgemäße Zustand vom EIU festgestellt worden ist. Der öBl stellt beim erstmaligen Befahren nach Auffahren über die Befahrbarkeit der Weiche einen Befehl Nr. 12 mit Grund Nr. 30 aus.

zu FV-NE § 17 (1) – Einfahrt ohne Einfahrtsignal

Züge gehen ab Standort der Trapeztafel im Bahnhof Verden Süd in eine Rangierfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h über.

An den übrigen Bahnhöfen dürfen Züge ohne Halt vor der Trapeztafel einfahren.

zu FV-NE § 18 (6) – Aufgaben der Streckenwärter

Es ist mindestens einmal jährlich ein Streckenbegang durch einen fachkundigen Bediensteten durchzuführen. Der EBL bestimmt die fachkundigen Personen. Wurde ein Streckenabschnitt länger als 3 Monate nicht befahren, ist vor der nächsten Zugfahrt ein Streckenbegang durchzuführen. Alle Streckenbegänge sind zu dokumentieren und dem EBL aktenkundig zu machen.

zu FV-NE § 25 (1) – Einlegen von Sonderzügen

Für Sonderzüge wird eine Fahrplananordnung im Voraus erstellt. In dringenden Fällen kann der öBL, einen vereinfachten Fahrplan auf dem Fahrtbericht anordnen.

zu FV-NE § 25 (5) – Hilfszüge auf Strecken mit Dienstruhe

Hilfszüge dürfen die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschreiten.

zu FV-NE § 26 (2) – Planmäßige Sperrung

Die planmäßige Sperrung eines Gleises der freien Strecke oder eines Bahnhofs wird mittels Bau- und Betriebsanweisung (BETRA) bekannt gegeben. In der BETRA kann auch die Erklärung zum Baugleis und die Regelung, welche Fahrten in das Baugleis eingelassen werden dürfen, erfolgen. Die BETRA ist nur gültig, wenn sie vom EBL oder öBl unterzeichnet ist.

zu FV-NE § 26 (6) und (8) – Aufhebung von Gleissperrungen

Sämtliche erfolgte Sperrungen, werden auf die gleiche Art aufgehoben, wie sie gesperrt wurden. Eine Sperrung durch eine BETRA muss durch eine neue BETRA aufgehoben werden.

zu FV-NE § 27 (12) – Ladestellen der freien Strecke

Ladestellen der freien Strecke sind nicht vorhanden.

zu FV-NE § 30 (3) – Fahrten mit Nebenfahrzeugen

Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von mindestens 3,5 t dürfen wie Züge behandelt werden. Alle übrigen – auch Zweiwegefahrzeuge – sind wie Sperrfahrten zu behandeln.

zu FV-NE § 30 (5) – Nebenfahrzeuge im Einzug-Betrieb

Die Regelung zum Einsatz ausschließlich einer Zugeinheit (vgl. SbV zu FV-NE § 12 (1)) gelten für Zug- bzw. Sperrfahrten mit Nebenfahrzeugen entsprechend.

FV-NE – 3. Abschnitt – Zugfahrdienst

zu FV-NE § 32 (1) – Länge der Züge

Die maximale Zuglänge beträgt 350 m, bei Fahrten über Neddenaverbergen hinaus nur 155 m.

zu FV-NE § 32 (5) Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

Wagen, die durch Ladung oder Steifkupplung verbunden sind, dürfen auf der Eisenbahninfrastruktur der VWE nicht fahren.

Zu § 32 (6) Wagen mit gefährlichen Gütern

Die vorgeschriebenen Unfallmerkblätter sind in der DB-Konzernrichtlinie 424 „Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter veranlassen“ enthalten. Diese Richtlinie wird im Bahnhof Verden Süd vorgehalten.

Bei Verkehren mit Gefahrgütern sind die benötigten Unfallmerkblätter auf dem Triebfahrzeug vorzuhalten.

zu FV-NE § 32 (7) – Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

Überschreiten beladene Güterwagen die zugelassenen Achs- und/oder Meterlasten, ist die Geschwindigkeit des Zuges nach Weisung der Betriebsleitung des EIU zu reduzieren oder die Fahrt zu untersagen. Werden Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen auf den Strecken der DB Netz AG weiter befördert, sind die Wagen so in den Zug einzureihen, dass sie auf den DB-Strecken in Fahrtrichtung vorn (hinter dem Triebfahrzeug) laufen.

zu FV-NE § 32 (8) – Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

Für Radsatzlasten und Meterlasten gelten die folgenden höchsten Grenzwerte:

Bahnhof Verden Süd:	Radsatzlast 22,5 t,	Meterlast 8,0 t je Meter (Streckenklasse D4),
Strecke Verden Süd – Stemmen:	Radsatzlast 16 t,	Meterlast 5,0 t je Meter (Streckenklasse A).

Im Anschlussgleis der Mars GmbH sowie im Anschlussgleis der VS Heibo Logistik sind die Güterwagen lang zu kuppeln.

zu FV-NE § 34 (2) – Zulässigkeit geschobener Züge

Geschobene Züge sind nicht zugelassen.

zu FV-NE § 35 (2) – Nachgeschobene Züge

Nachschieben ist nicht zugelassen.

zu FV-NE § 36 (1) – Nebenfahrzeugführer

Für Nebenfahrzeugführer gelten die gleichen Anforderungen an die Streckenkunde wie für Triebfahrzeugführer, jedoch reichen beim Ersterwerb zwei Belehrungsfahrten bei Tageslicht aus, wenn davon ausgegangen werden kann, dass der Nebenfahrzeugführer das Nebenfahrzeug nicht bei Dunkelheit führt. Andernfalls ist wie bei Triebfahrzeugführern zu verfahren.

zu FV-NE § 37 (2) – Form der Erfassung und Übermittlung der Zugdaten

Der Bremsweg beträgt 400 m. Alle Züge sind einheitlich in Bremsstellung P zu fahren. Auf die Angabe der Zuglänge darf verzichtet werden. Gefahrgutangaben sind erforderlich und vor Zugfahrt/Rangierfahrt an die örtliche Betriebsleitung zu senden, sofern Gefahrgüter in Zügen oder Rangierfahrten befördert werden.

Die übrigen Zugdaten sind im Fahrplan anzugeben.

zu FV-NE § 38 (1) – Führen des Fahrtberichts

Es wird ein vom Muster der FV-NE Anl. 19 abweichender Fahrtberichtsvordruck verwendet (siehe SbV Anlage 9, vgl. SbV zu FV-NE § 11(1)). Der Fahrtbericht ist bei jeder Zugfahrt zu führen.

zu FV-NE § 41 – Bremsberechnung

Bei Zügen bis 800 t (Bruttotonnen des Wagenzuges) darf auf die Berechnung der vorhandenen Bremsleistung verzichtet werden, wenn mindestens 90 % der Radsätze gebremst sind. Die entsprechende Prüfung des Zugführers, dass mindestens 90 % der Radsätze gebremst sind, ist ggf. im Fahrtbericht zu vermerken.

zu FV-NE § 41 (1) – Mindestbremsleistung

Es gilt die Bremsleistung für 400 m Bremsweg. Folgende Mindestbremsleistung sind vorgeschrieben:

Strecke:	maßgebendes Gefälle in ‰:	Mbr in Bremsart	
		P:	G:
Verden Süd – Stemmen (maßgeblich: Abschnitt Armsen - Neddenaverbergen)	10‰	48	48

Werden die Mindestbremsleistung nicht erreicht, entscheidet der örtliche Betriebsleiter, ggf. in Abstimmung mit dem EBL, ob und wie gefahren werden darf.

zu FV-NE § 44 (11) – Pfeifeinrichtung gestört

Bei gestörter Pfeifeinrichtung hat der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen, an denen gepfiffen werden muss (erkennbar am zuvor aufgestellten Signal Bü 4), entsprechend den Sichtverhältnissen auf 10 km/h oder weniger zu reduzieren.

zu FV-NE § 44 (16) – Durchfahrt auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal

Alle Fahrten vom DB-Bahnhof Verden in den Bahnhof Verden Süd erfolgen als Rangierfahrten. Die Zustimmung zur Rangierfahrt bis zur Infrastrukturgrenze erteilt der Weichenwärter Verden der DB Netz AG.

Fahrten ohne Zugführerschlüssel dürfen nur bis zur Rangierhalttafel (Ra 10) des Bahnhofs Verden Süd fahren.

zu FV-NE § 44 (19) – Festlegen von Zügen und Zugteilen

Das Abstellen von Zügen und Zugteilen auf der freien Strecke und in Hauptgleisen der Bahnhöfe ist generell dem örtlichen Betriebsleiter zu melden. Dabei ist die Anzahl der abgestellten Wagen, in den Bahnhöfen die Gleisnummer bzw. beim Abstellen auf der Strecke die Streckenkilometrierung (von – bis) anzugeben.

zu FV-NE § 45 (2) – Bekanntgabe

Ständige Geschwindigkeitseinschränkungen, die in der SbV geregelt und nicht im Fahrplan angegeben werden, sind im Abschnitt D Verzeichnis der Langsamfahrstellen zusammengefasst.

zu FV-NE § 45 (3) – Zulässige Geschwindigkeiten

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt für alle Zugarten 30 km/h. Davon abweichende zulässige Geschwindigkeiten sind örtlich oder im Fahrplan angegeben.

zu FV-NE § 45 (4 und 5) – Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahren auf Sicht

Beschränkungen der Streckenhöchstgeschwindigkeit sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb der Bahnhöfe und Anschlussstellen sind dem Buchfahrplan bzw. dem Streckengeschwindigkeitsblatt (SbV Anlage 4) zu entnehmen.

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen sind in SbV Teil D aufgeführt. Sie sind teilweise mit den Signalen Lf 4 und Lf 5 oder Lf 7 signalisiert. In den Fällen, wo ständige Langsamfahrstellen nicht signalisiert sind, müssen sie im Buchfahrplan / Streckengeschwindigkeitsblatt und in der Fahrplananordnung enthalten sein. Vorübergehende Langsamfahrstellen werden mittels Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) bekannt gegeben.

Im Bahnhof Stemmen ist die Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h beschränkt.

zu FV-NE § 47 (7) – Stehenlassen eines Zugteils

Müssen Zugteile in einer Steigung oder in einem Gefälle stehen gelassen werden, sind in Gefällerrichtung Hemmschuhe zu verwenden. Müssen Zugteile auf freier Strecke stehen gelassen werden, so ist jeweils ein Hemmschuh pro Richtung vorzulegen.

zu FV-NE § 47 (4a) – Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört

Entgegen der Regelung in der FV-NE brauchen gestörte Fahrzeugeinrichtungen der Zugbeeinflussung nicht gemeldet zu werden, weil auf der Strecke der VWE ohne Zugbeeinflussung gefahren wird.

◦ zu FV-NE § 48 (2) – Bahnübergang sichern

- Der Triebfahrzeugführer kann Triebfahrzeug-, Zugbegleit- oder Rangierpersonal mit dem Sichern des Bahnübergangs beauftragen. Bei geschobenen Fahrten übernimmt der Mitarbeiter an der Spitze der Fahrt die Aufgaben des Triebfahrzeugführers zum Sichern des Bahnübergangs.

zu FV-NE § 48 (9) – Schienenbrüche

Für die Beurteilung eines Schienenbruches ist die Anlage 14 heranzuziehen.

FV-NE – 4. Abschnitt – Rangierdienst

zu FV-NE § 51 (13) – Örtliche Besonderheiten

Die örtlichen Besonderheiten beim Rangieren sind im Teil C „Sammlung der Bahnhofsskizzen mit den örtlichen Besonderheiten“ enthalten.

Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Rangieren ohne Anschluss an die Hauptluftleitung ist verboten.

Die Nutzlänge im Gleis 5 des Bahnhofs Verden Süd ist auf 183 m begrenzt.

zu FV-NE § 53 (2) – Geschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 20 km/h, wenn in den örtlichen Besonderheiten nichts anderes festgelegt ist.

Der Bahnhof Verden Süd darf nur als Rangierfahrt mit 20 km/h befahren werden, zwischen der Grenze zur DB und der Weiche 11 mit höchstens 10 km/h. Im Gleis 5 des Bahnhofs Verden Süd ist höchstens 5 km/h zu fahren. Innerhalb des Bahnhofs Verden Süd sind mehrere Rangierfahrten gleichzeitig zulässig.

zu FV-NE § 53 (10) – Verschieben ohne Rangierpersonal

Wo und in welcher Form das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal zulässig ist, ist den örtlichen Besonderheiten zu entnehmen. Ist dort nichts angegeben, ist es verboten.

zu FV-NE § 53 (11) – Rangieren mit Seil oder Kette

Rangieren mit Seil oder Kette ist unzulässig.

zu FV-NE § 55 (1) – Sichern von Bahnübergängen

Bei geschobenen Rangierfahrten sind nicht technisch gesicherte Bahnübergänge gem. FV-NE Anlage 13 (17) zu sichern.

zu FV-NE § 55 (2) – Sichern anderer Übergänge

Wo andere Übergänge gesichert werden müssen, ist aus den örtlichen Besonderheiten der jeweiligen Betriebsstelle zu entnehmen.

zu FV-NE § 56 (1) – Abstoßen und Ablaufen

Abstoßen und Ablaufenlassen ist auf allen Betriebsstellen unzulässig.

zu FV-NE § 58 (2) – Festlegemittel

Hemmschuhe sind nach Gebrauch in den Hemmschuhhaltern abzulegen. Radvorleger oder Hemmschuhe auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

zu FV-NE § 58 (3) – Festlegen von Wagen durch Hand- oder Feststellbremse

Bei Neigungen größer als 2,5 ‰ (1:400) und auf der Strecke sind die Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen gemäß VDV-Schrift 757 (BreVo) festzulegen, sofern in den örtlichen Besonderheiten nichts anderes bestimmt ist.

zu FV-NE § 59 (2) – Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus

Über die Rangierhalttafel (Ra 10) hinaus darf nur rangiert werden, wenn der Triebfahrzeugführer über den Zugführerschlüsselbund verfügt, der im Büro der Güterabfertigung zu finden ist.

zu FV-NE § 61 (2) – Maßnahmen nach Auffahren

Im Falle des Auffahrens einer Weiche hat der Triebfahrzeugführer des EVU unverzüglich die Unfallmeldestelle der VWE zu verständigen.

Die Feststellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Weiche nach einem Auffahren trifft der öBl, bei Bedarf in Abstimmung mit dem EBL.

Eine aufgefahrene Weiche darf von einem EVU erst wieder befahren werden, wenn der ordnungsgemäße Zustand vom EIU festgestellt worden ist. Der öBl stellt beim erstmaligen Befahren nach Auffahren über die Befahrbarkeit der Weiche einen Befehl Nr. 12 mit Grund Nr. 30 aus.

FV-NE – Anlagen

zu FV-NE Anlage 1

Im Übergabebahnhof Verden wird auf der Infrastruktur der DB Netz teilweise unter Fahrdrabt mit 15 kV / 16 2/3 Hz rangiert.

Zuständige Dienststelle ist:

DB Netz AG
Niederlassung Nord
Netzbezirk Verden
Bahnhofstr. 14
27283 Verden (Aller)

Bei Unfällen auf der Infrastruktur der DB Netz AG und/oder bei Unregelmäßigkeiten an oder mit der Oberleitung ist der FdI Verden DB Netz AG (0151) 274 009 54 als zuständige Unfallmeldestelle sofort zu verständigen.

Abschalten und Bahnerden der Fahrleitungsanlagen oder Anlagenteile erfolgen ausschließlich durch das fachkundige Personal der DB-Netz AG.

zu FV-NE Anlage 9

Der Funksprechverkehr wird auf festgelegten Frequenzen durchgeführt. Die Frequenzen befinden sich in der Anlage zur Genehmigungsurkunde der Bundesnetzagentur, die jeweils an den ortsfesten Stationen aufzubewahren ist.

Das Kontrollsprechen zwischen Rangierer und Triebfahrzeugführer ist während der Fahrt mindestens alle 10 Sekunden vom Rangierer durchzuführen. Der Triebfahrzeugführer hat darauf zu achten, dass er alle 10 Sekunden das Kontrollsprechen aufnimmt, andernfalls hat er sofort anzuhalten.

zu FV-NE Anlage 12 (4)

Beim Befahren von technisch gesicherten Bahnübergängen im Sichtabstand (insbesondere bei Sperrfahrten und Rangierfahrten) gelten folgende Regelungen:

1. Der Bahnübergang darf nur befahren werden, wenn in Höhe des Einschaltpunkts (Rautentafel) des Bahnüberganges das Signal BÜ 0 erkennbar ist. In Fällen, in denen das Signal BÜ 0 vom Einschaltpunkt nicht erkennbar ist, gilt 2.
2. In Fällen, in denen das Signal BÜ 0 vom Einschaltpunkt nicht erkennbar ist, hat die Fahrinheit stets vor dem BÜ anzuhalten. Dies gilt auch dann, wenn vor dem Bahnübergang das Signal BÜ 1 angezeigt wurde. Nach dem Halt vor dem BÜ ist dieser mit Hilfeinschaltung (HET oder Auto-HET) einzuschalten. Ist dies nicht möglich, muss der BÜ nach § 48 (2) FV-NE gesichert werden.

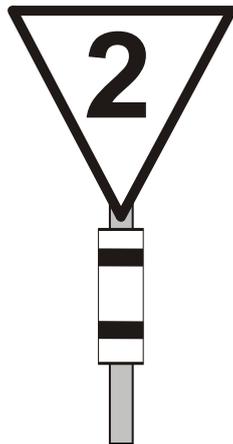
zu FV-NE Anlage 13 (17) Sicherung durch Bahnübergangsposten

Der Bahnübergangsposten hat zusätzlich eine weiß/rote Signalfahne mitzuführen und für die Sicherung einzusetzen.

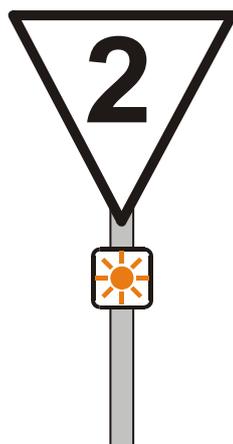
Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

zu Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel

Wenn sich zwischen dem Signal Lf 4 (und ggf. dem Signal Lf 5 „Anfangstafel“) und dem Bahnübergang, für den es gilt, noch ein weiterer Bahnübergang befindet, ist der Mast des Signals Lf 4 mit zwei schwarzen Querstreifen gekennzeichnet.



Bezieht sich die durch Signal Lf 4 angekündigte Langsamfahrstelle auf die Einschaltstrecke einer Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage, ist kein Signal Lf 5 aufgestellt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt dann ab dem Signal Bü 2 „Rautentafel“. Solche Langsamfahrstellen sind zur leichteren Orientierung am Mast des Signals Lf 4 mit einem orangefarbenen Blinklichtsymbol gekennzeichnet. Die Anzahl der Blinklichtsymbole gibt die Anzahl der langsam zu befahrenden, technisch gesicherten BÜ an.



zu Signal Zg 1 – Spitzensignal

Das Nachtzeichen ist stets auch bei Tageslicht zu führen.

zu Signal Zg 2 – Schlussignal

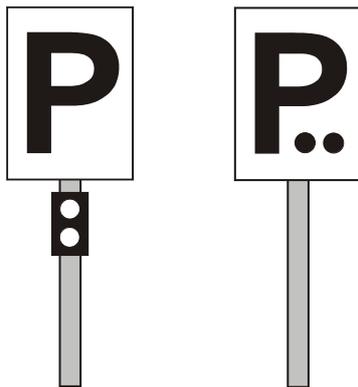
Für alle Züge ist die Signalisierung mit einer Tafel oder einem Licht ausreichend, sofern diese nicht auf Strecken der DB Netz AG übergehen.

zu Signal Fz 1 – Rangierlokomotivsignal

Statt des Signals Fz 1 wird das Signal Zg 1 – Spitzensignal – an beiden Stirnseiten des Triebfahrzeugs geführt.

zu Signal Bü 4 – Pfeiftafel

Das Signal kann durch zwei Zusatzpunkte am Mast oder auf dem Schild ergänzt sein. Die Punkte bedeuten, dass vor dem Bahnübergang nur ein Signal Bü 4 aufgestellt ist und der Triebfahrzeugführer das Achtungssignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang zu wiederholen hat.



Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-NE

zu Buvo-NE § 3 – Aufbau des Unfallmeldewesens

Unfallmeldestelle ist in der Unfallmeldetafel – SbV Teil E, Anlage 11 – definiert.

Außerhalb der Dienstzeiten des Bahnhofs Verden (Süd) ist von der Betriebsleitung eine Rufbereitschaft eingerichtet.

Die Unfallmeldestelle wird bei Verkehren von Sonderzügen in der Fahrplananordnung festgelegt.

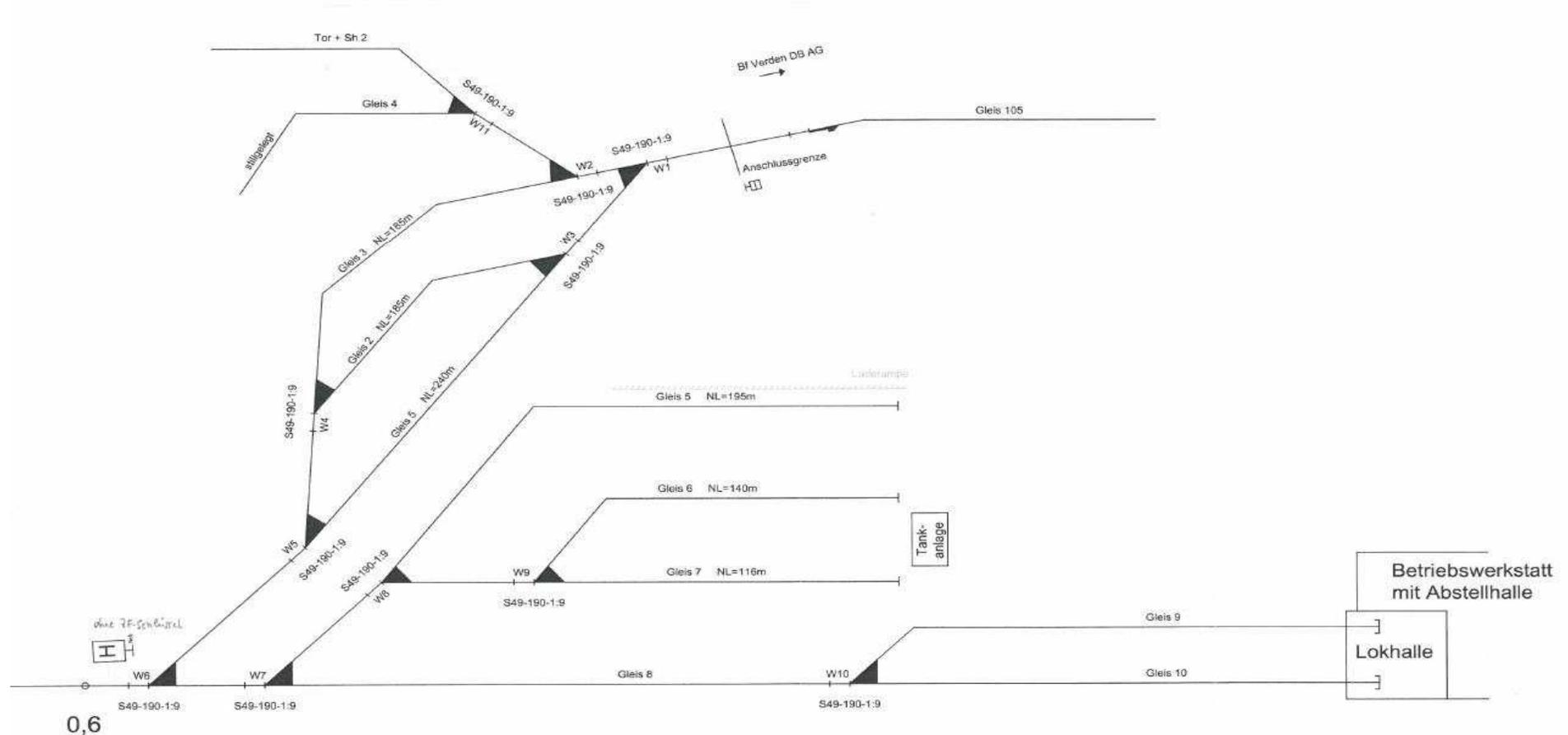
Die Unfallmeldetafeln I, II und III sind im Teil E als Anlagen 11 – 13 Bestandteil dieser SbV.

Teil C: Örtlichkeiten – Sammlung der Bahnhofsskizzen mit den örtlichen Besonderheiten – Strecke Verden Süd - Stemmen

Bahnhof Verden (Aller) Süd

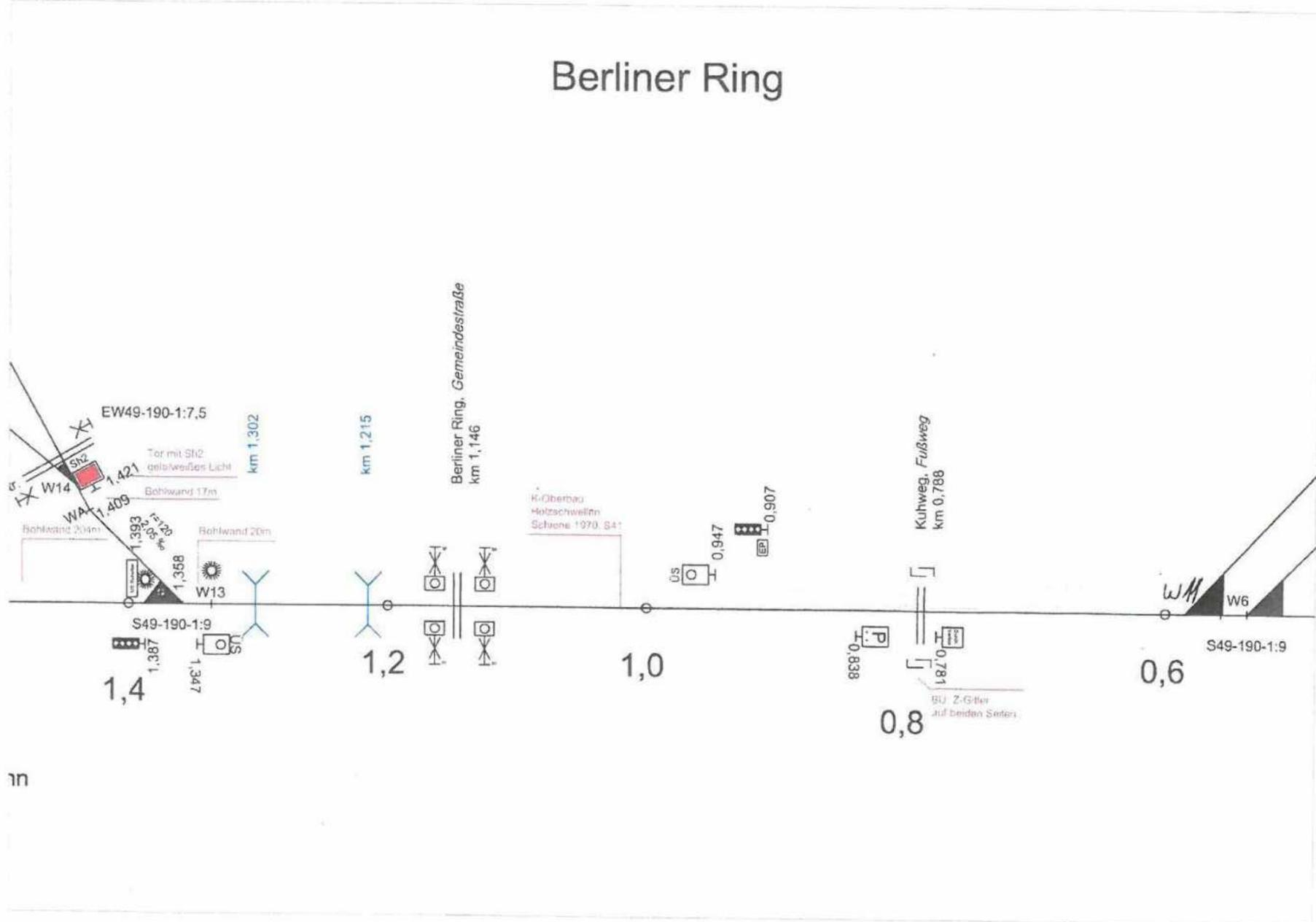
Auszug: Anschlussgrenze DB Netz AG Gleis 105, Weiche 1 (Einfahrweiche VWE) bis Weiche 6 sowie Serviceeinrichtungen

Bahnhof Verden (Aller) Süd



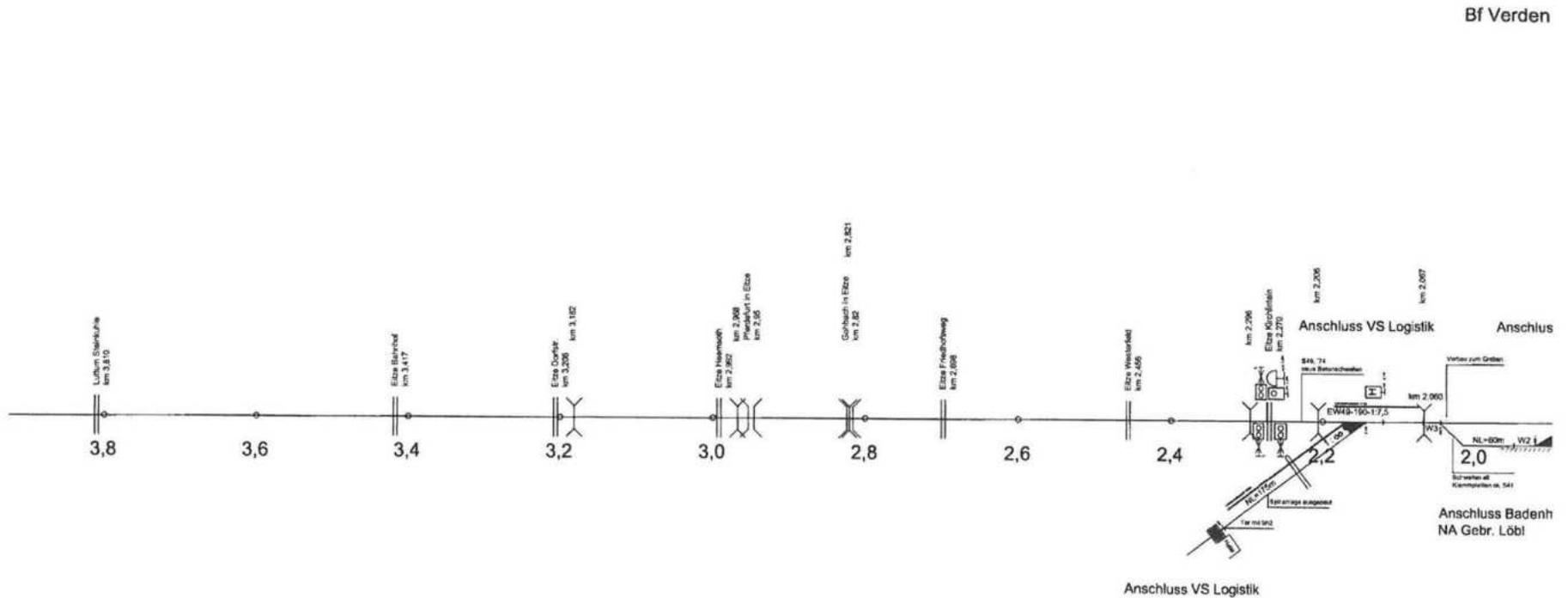
Bahnhof Verden (Aller) Süd

Auszug: Weiche 6 und Bahnübergang Berliner Ring bis Anschlussweiche 1 Mars GmbH



- bleibt frei -

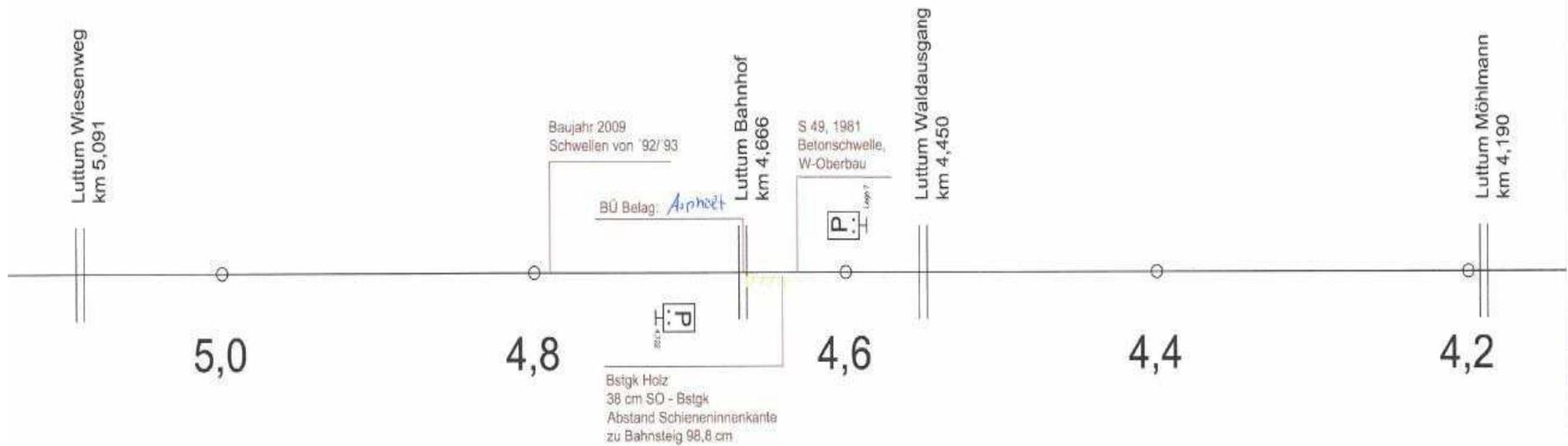
Haltepunkt Eitze



- bleibt frei -

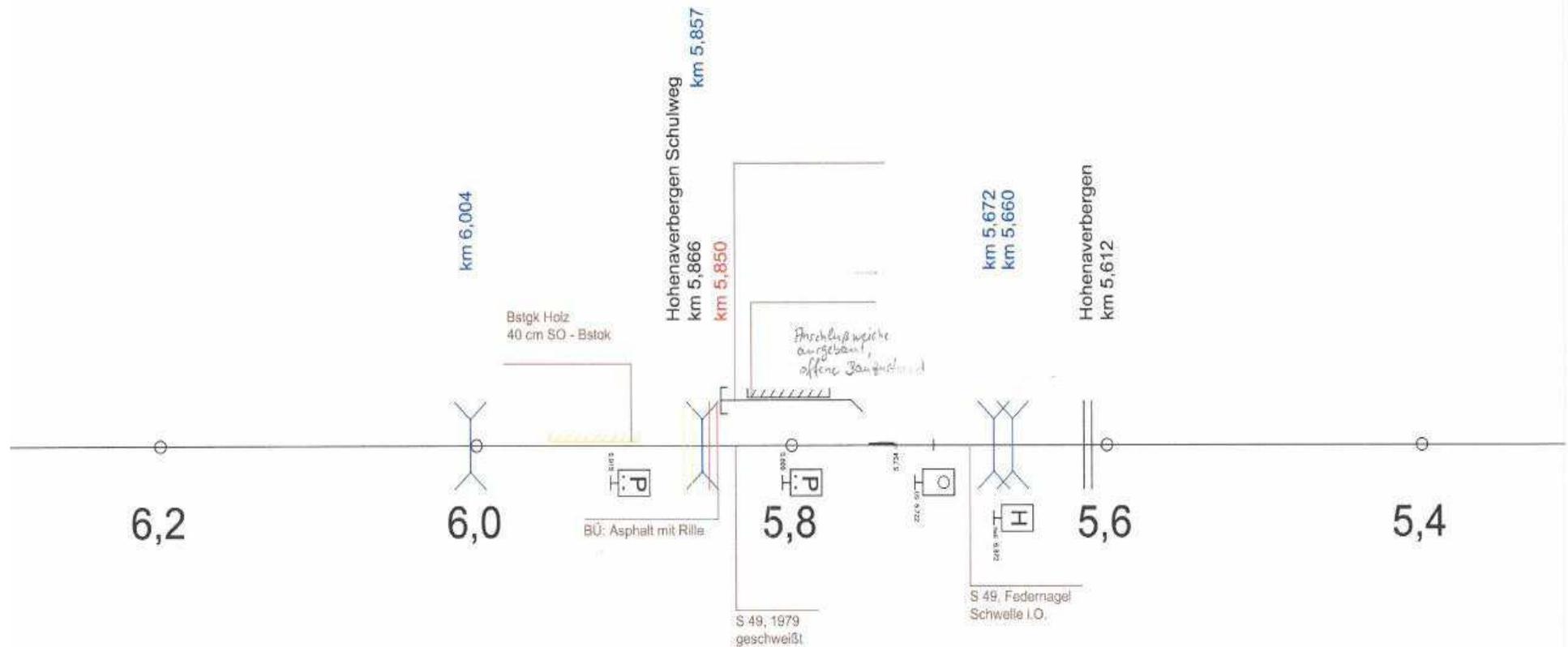
Haltepunkt Luttum

Luttum



Haltepunkt Hohenaverbergen

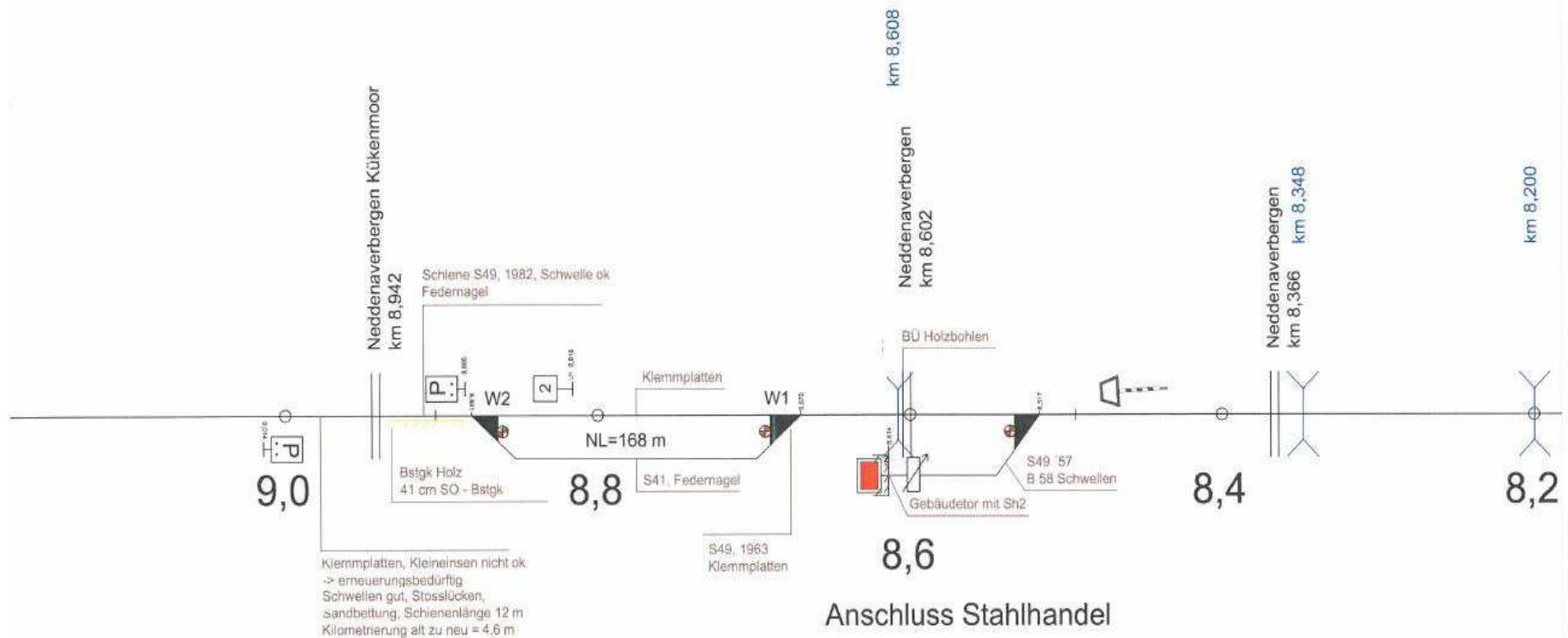
Hohenaverbergen



- bleibt frei -

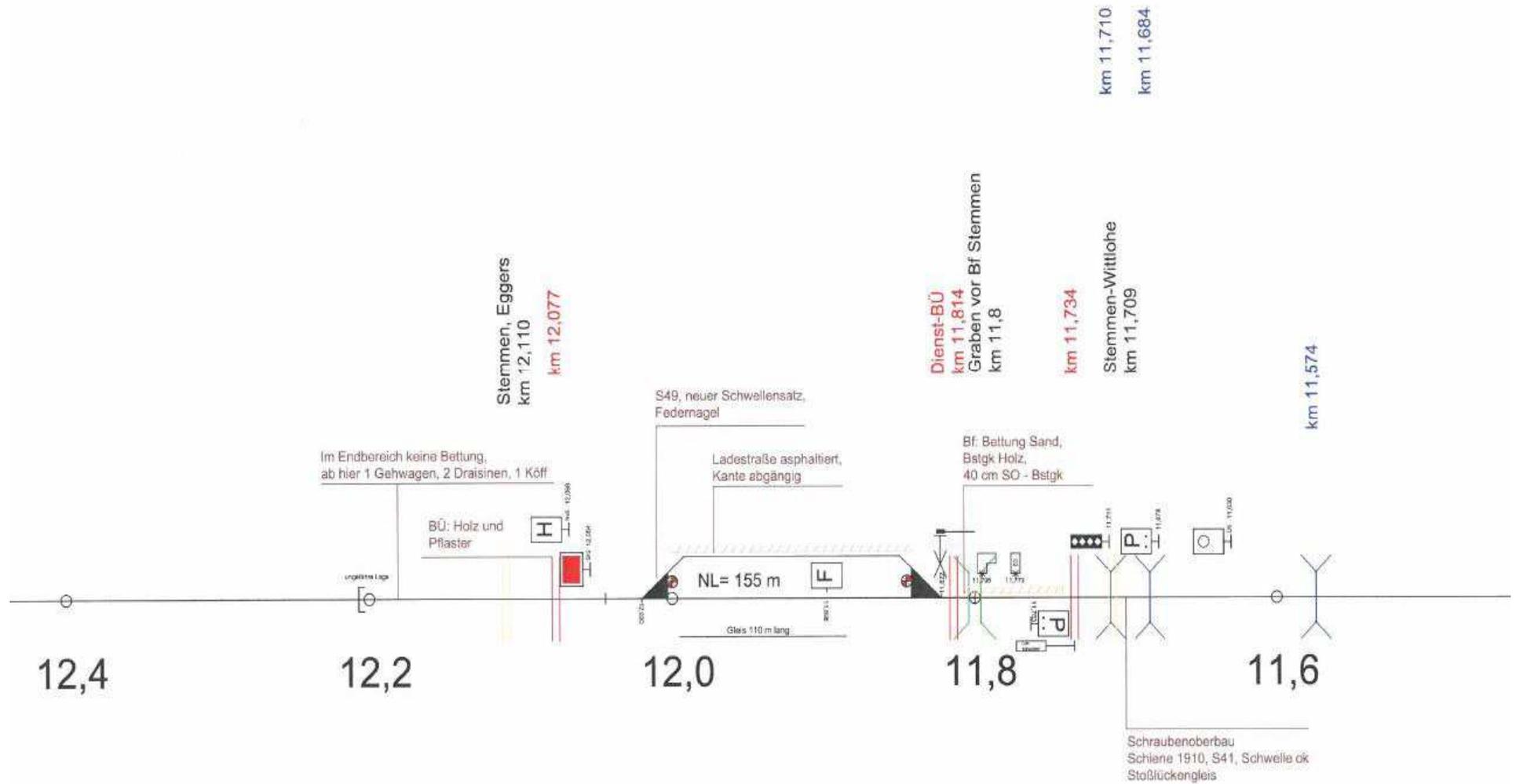
Bahnhof Neddenaverbergen

Bahnhof Neddenaverbergen



Bahnhof Stemmen

Stemmen



Teil D: Örtlichkeiten – und Sonstiges

Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen

Strecke Verden Süd - Stemmen

1	2	3	4	5	6
in Bahn- km	zwischen Betriebsstelle / Bahn-km	und Betriebsstelle / Bahn-km	Km/h an Langsam- fahrtsstelle	Km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und akustischen Signalen	Bezeichnung des BÜ / Grund der Langsamfahrtsstelle
	2,400	2,800		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze
	2,800	2,900	5		Mängel an der Gohbachbrücke
	2,900	2,992		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze
	2,992	5,866		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze/Luttum, HP Luttum bis Luttum Wiesenweg
5,866				20	Hohenaverbergen Schulweg
7,792				20	Armsen Brookweg
8,366				20	Neddenaverbergen, Feldweg
8,942				Halt vor BÜ! Postensicherung	K13 Neddener Dorfstraße
	8,942	10,294	10		Oberbau
	10,294	11,2	20		Oberbau
11,2	Lehrdebrücke	Lehrde- brücke	10		Brücke
	11,2	11,7	20		L 160 BÜ Stemmen
11,709			10		Einfahrweiche Bf.Stemmen / Oberbau

Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen

Gegenrichtung Strecke Stemmen – Verden Süd

1	2	3	4	5	6
in Bahn- km	zwischen Betriebsstelle / Bahn-km	und Betriebsstelle / Bahn-km	Km/h an Langsam- fahrtsstelle	Km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und akustischen Signalen	Bezeichnung des BÜ / Grund der Langsamfahrtsstelle
11,709			10		Einfahrweiche Bf.Stemmen / Oberbau
	11,7	11,2	20		L 160 BÜ Stemmen
11,2	Lehrdebrücke	Lehrdebrücke	10		Brücke
	11,2	10,294	20		Oberbau
	10,294	8,968	10		Oberbau
8,366				20	Neddenaverbergen Feldweg
7,792				20	Armsen Brookweg
5,866				20	Hohenaverbergen Schulweg
	5,866	2,992		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze/Luttum, HP Luttum bis Luttum Wiesenweg
	2,992	2,900		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze
	2,900	2,800	5		Mängel an der Gohbachbrücke
	2,800	2,400		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze

Allgemeine Angaben für technisch gesicherte Bahnübergänge

1. Schaltvorgang

Beim Befahren des Einschaltkontaktes schaltet der Zug

- a) bei Blinklichtanlagen das rote Blinklicht der Straßensignale und das weiße Blinklicht des Überwachungssignals (Bü 1) ein.
- b) bei Lichtzeichenanlagen (LZA) das gelbe Licht des Straßensignals ein, das nach drei Sekunden in rotes Dauerlicht wechselt. Das Überwachungssignal zeigt erst das Signal Bü 1, wenn die Straßensignale rot leuchten.
- c) bei Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken die Anlagen wie unter b) genannt ein. Etwa 10 Sekunden nach Aufleuchten des roten Lichts senken sich die Halbschranken.

Sind Warnglocken vorhanden, werden diese gleichzeitig mit dem roten Blinklicht bzw. gelben Licht eingeschaltet.

Innerhalb der Einschaltstrecken von technischen Sicherungen darf nicht langsamer als 20 km/h gefahren werden.

2. Handeinschaltung

- a) mit Einschalttaste (ET)

Bei handgeschalteten Anlagen darf die ET erst bei Abfahrbereitschaft bedient werden. Der Abfahrauftrag darf erst gegeben werden, wenn das zugehörige Überwachungssignal Bü 1 zeigt oder die Überwachungslampe (ÜL) an der ET blinkt.

- b) mit Rangiertaste (RT) oder –schalter (RS)

Für Rangierfahrten sind Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit RT bzw. RS einzuschalten. Der BÜ darf erst befahren werden, wenn die Überwachungslampe (ÜL) an der RT oder RS blinkt. Bei Bedienung mit RT schaltet die Anlage selbsttätig ab, bei Bedienung mit RS ist die Anlage nach dem Befahren durch Zurückdrehen des Schlüssels auszuschalten.

- c) mit Infrarotempfänger (IRE)

Bei handgeschalteten Anlagen darf der IRE erst bei Abfahrbereitschaft bedient werden. Der Abfahrauftrag darf erst gegeben werden, wenn die Überwachungslampe an dem IRE geleuchtet hat und das zugehörige Überwachungssignal Bü 1 zeigt.

3. Unwirksamkeitsschaltung

- a) mit Unwirksamkeitstaste (UT) oder –schalter (US)

Soll eine LZA durch die Zugfahrt oder Rangierfahrt nicht eingeschaltet werden, so ist vor dem Einschaltkontakt zu Halten und der UT oder US zu betätigen. Dann darf die Fahrt nur bis vor die nicht geschaltete LZA fortgeführt werden. Vor der Weiterfahrt muss die LZA mit ET eingeschaltet werden. Bei Bedienung mit UT schaltet die Anlage den Einschaltkontakt nach 120 sec. selbsttätig wieder wirksam, bei Bedienung mit US ist der Einschaltkontakt nach dem Befahren durch Zurückdrehen des Schlüssels wirksam zu schalten.

- b) mit Infrarotempfänger (IRE)

Soll eine LZA durch die Zugfahrt oder Rangierfahrt nicht eingeschaltet werden, so ist vor dem Einschaltkontakt mit dem IRE der UT zu betätigen. Das ordnungsgemäße Betätigen wird durch

Leuchten der Kontrolllampe am IRE angezeigt. Die Fahrt darf nur bis vor die erste nicht geschaltete LZA fortgeführt werden. Vor der Weiterfahrt muss die LZA mit ET oder IRE eingeschaltet werden.

4. Hilfsein- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT)

Diese Tasten sind bei Fahrten, die innerhalb der Einschaltstrecke zum Halten kommen sowie bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen bis 3,5 t Radsatzlast (Kleinwagen und Zweiwegefahrzeuge) zu betätigen.

Bei Einschaltung mit HET ist nach Räumung des Bahnübergangs die Sicherung stets mit HAT wieder auszuschalten.

Bei Anlagen mit Halbschranken darf die HAT erst betätigt werden, wenn die Halbschranken geschlossen sind.

5. Auto-HET Schleifen (HET/HAT)

Die Auto-HET Schleifen sind bei Fahrten, die innerhalb der Einschaltstrecke zum Halten kommen sowie bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen bis 3,5 t Radsatzlast (Kleinwagen und Zwei-Wegefahrzeuge) zu betätigen. Zum Einschalten ist mit dem führenden Fahrzeug auf die Auto-HET Schleife zu fahren und vor dem BÜ anzuhalten. Nachdem der Triebfahrzeugführer sich von der Funktion der LZA überzeugt hat und der BÜ geräumt ist, darf der BÜ befahren werden.

6. Besonderheiten

Li Anl. km 0,213 Clüversweg

s. nachstehende Funktionsbeschreibung

Li Anl. km 1,148 Berliner Ring

s. nachstehende Funktionsbeschreibung

Li Anl. km 2,270 Eitze, K21 Weitzmühlener Straße

Alle Züge in Ri Stemmen „Halt“ vor Signal Ne 5.*) Nach Bedienen der ET-Taste und nach Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 1) darf der Zug in Ri Stemmen weiterfahren. Für ein erforderliches Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus auf den Bahnübergang ist ein Rangierschalter angebracht (Meldung an Fahrdienstleiter/Zugleitstelle). Die Fahrt in Richtung BÜ darf erst freigegeben werden, wenn die Lampe am Rangierschalter aufleuchtet. Nach Beendigung des Rangierens ist der Rangierschalter wieder auszuschalten. Für Fahrten, die zwischen Einschaltkontakt und BÜ beginnen oder enden, ist am Schalthäuschen ein HET-HAT-Schalter vorhanden.

Bli Anl. km 3,417 Eitze, L 160 Walsroder Straße

Alle Züge in Ri Verden (A) Süd „Halt“ vor Signal Ne 5. Nach Bedienen der ET-Taste und nach Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 2), darf der Zug in Ri Verden (A) Süd weiterfahren.

Bli Anl. km 5,612 Hohenaverbergen, L160 Landstraße

Alle Züge in Ri Verden (A) Süd „Halt“ vor Signal Ne 5. Nach Bedienung der ET-Taste und Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 2) kann der Zug den Haltepunkt Hohenaverbergen in Ri Verden (A) Süd verlassen.

Bli Anl. km 7,387 Armsen, K29 Alte Eichen

Alle Züge in Ri Verden (A) Süd „Halt“ vor Signal Ne 5. Erst nach Bedienen der ET-Taste und nach Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 2), darf der Zug den Bahnhof Armsen in Ri Verden (A) Süd verlassen.

Bli Anl. km 11,275 Stemmen, L160 Grafel

Bei Rangierfahrten auf Bf. Stemmen, die über die Einschaltstelle K 2 hinaus ausgeführt werden müssen, ist vor dem Überfahren der Einschaltstelle die Anlage ebenfalls durch Bedienen des Schlüsselschalters außer Betrieb zu setzen. Nach Beendigung der Rangierfahrt ist die Anlage wie oben wieder betriebsbereit zu schalten.

7. Störungen

Eine Blinklichtanlage ist gestört, wenn

- a) die Straßensignale dauernd rot blinken,
- b) das rote Blinklicht der Straßensignale ausbleibt,
- c) das Überwachungssignal nicht „Bü 1“ zeigt (nicht blinkt),

Eine Lichtzeichenanlage ist gestört, wenn

- a) das Rot- oder Gelblicht der Straßensignale dauernd leuchtet,
- b) das Rot- oder Gelblicht der Straßensignale ausbleibt,
- c) das Überwachungssignal nicht „Bü 1“ zeigt (nicht blinkt).

Bei Anlagen mit Halbschranken: sich die Halbschranken nicht der Arbeitsweise der Anlage entsprechend ordnungsgemäß öffnen oder schließen.

Bei Störungen ist nach FV-NE § 44 (8) zu verfahren. Bei besetzter Zugleitung ist die Störung dem Zugleiter, sonst der Unfallmeldestelle zu melden.

8. Unfälle

Bei Unfällen an Bahnübergängen mit technischer Sicherung sind möglichst bahnfremde Zeugen festzustellen, die bestätigen können, dass die Straßensignale rotes Licht gezeigt haben. Da die Straßensignale ca. 5 Sekunden nach Befahren des Ausschaltkontaktes abschalten, zeigen sie nach dem Unfall i.d.R. kein rotes Licht mehr (vgl. Buvo-NE § 5 (1)).

Bei Unfällen, in denen ein Zug innerhalb einer BÜ-BÜ Kette zum Stehen kommt, müssen die bereits eingeschalteten aber noch nicht erreichten Lichtzeichenanlagen mit HAT ausgeschaltet werden.

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Bahn- km	Bahnübergang BÜ	Einschaltstelle		Signal BÜ 0 / BÜ 1 steht vor BÜ		Zulässige Geschwindigkeit		Besonderheiten siehe
		Ri Stemmen	Ri Verden	Ri Stemmen	Ri Verden	Ri Stemmen	Ri Verden	
	<u>Bahnhof Verden (Aller Süd)</u>							
0,213	Clüversweg	18	30	13 (links)	14	10	10	Techn. unterstützte Postensicherung Funktionsbeschr. s. Anlage Li Anl. Funktionsbeschr. s. Anlage
1,148	Berliner Ring	284	303	209	203 + Wiederholer	20	20	
	<u>Strecke Verden Süd – Stemmen</u>							
2,270	Weitzm. Straße	Handeinsch.	475	30	400	20	20	
3,417	Eitze L160	480	Handeinsch.	400	10	20	20	
5,612	Hohenaverbergen	480	Handeinsch.	400	90	20	20	
7,387	Armsen	447	Handeinsch.	367	12	30	30	
11,275	Stemmen	430	430	350	350	20	20	

Funktionsbeschreibung der Bahnübergangssicherungsanlage „Clüversweg“ in Bahn-km 0,213 im Bahnhof Verden (A) Süd

Im Bahnhof Verden (Aller) Süd, Bahn-km 0,213 befindet sich die Lichtzeichenanlage RBUEP-Lz-ÜS „Clüversweg“. Hierbei handelt es sich um eine technisch unterstützte Postensicherung, die wie ein technisch gesicherter Bahnübergang wirkt.

Funktionsbeschreibung:

Die automatische Einschaltung der Lichtzeichenanlage erfolgt aus beiden Richtungen zugesteuert über richtungserkennende Fahrzeugsensoren FS3 bzw. FS13.1; FS13.2 und FS13.3. s. nachstehenden Lageplan.

Aus Richtung 2 (FS13) sind drei Fahrzeugsensoren in Weichenanwendung verschaltet.

Es ist sicherzustellen, dass pro Fahrt über den BÜ nur ein Fahrzeug die Fahrzeugsensoren belegt!

Nach Einschalten des BÜ's erfolgt die Sperrung durch die Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge gelb/rot (LED Signalgeber). Für Fußgänger und Radfahrer ist eine akustische Warneinrichtung vorhanden. Diese ist mit einer Lautstärkeabsenkung ausgestattet und wird mit Ausschaltung des BÜ's abgeschaltet.

Die Überwachungssignale ÜS 1 (befindet sich links vom Gleis!) und ÜS 2 signalisieren dem Triebfahrzeugführer eine ordnungsgemäße gleis- und richtungsbezogene Einschaltung des BÜ.

Für die Signalfreigabezeit ist eine **Mindestannäherungszeit $t_{Amin} = 20s$ angesetzt**, da alle Fahrten als Rangierfahrten (nicht als Zugfahrten) durchgeführt werden. Unter Voraussetzung, dass der durch den Triebfahrzeugführer überwachte Gefahrenraum frei ist, darf der BÜ **frühestens nach Ablauf der Mindestannäherungszeit befahren werden**. Vor der Weiterfahrt hat sich der Triebfahrzeugführer zu vergewissern, dass sich kein Fahrzeug sowie Fußgänger mehr auf dem Bahnübergang befinden.

Zusätzlich zur automatischen Einschaltung über die Fahrzeugsensoren kann die Anlage mittels beidseitig aufgestellten Einschalttasten ET mit ÜI sowie Ausschalttasten AT ein- bzw. ausgeschaltet werden. Zusätzlich ist für Rangierfahrten ein Rangierschalter neben der ET2/AT2/ÜI aufgestellt.

Funktionsbeschreibung

der Bahnübergangssicherungsanlage :

BUES 2000 – LzH/2F - ÜS

Anlage: „Berliner Ring“
BÜ in km: 1,146
Strecke: Verden (Aller) Süd --- Stemmen

hierzu gehört der BÜ-Lageplan 1:200 der Fa. ConTrack: 778 / 3 - 21 - 1 - (1) 30.01.2014
hierzu gehören der Lage – und Kabelplan BÜ: VWE / 1,146 / 02
und der Lage- und Kabelplan Strecke: VWE / 1,146 / 04

1) Vorbemerkungen :

Es handelt sich um eine zuggeschaltete (aus Ri.1) und handgeschaltete (aus Ri.2) Bahnübergangssicherungsanlage mit Lokführer-Überwachungssignalen sowie einem Überwachungssignalwiederholer aus Ri.2.
Die Signalfreigabe wird im jeweiligen Überwachungssignal ÜS1, ÜS2 und ÜSW2 richtungsabhängig angezeigt.

Links und rechts vom BÜ werden die Hilfsein- und Hilfsausschalt-Tasten HET1/HAT1 und HET2/HAT2 installiert.

Außerdem besitzt die Anlage einen Rangierschalter mit Überwachungslampe (RS/ÜI).
Alle Schließungen der verwendeten Tasten werden mit dem Schloss „DB21“ realisiert.

Als Hilfseinschaltung am BÜ kann mit der Funktion „AutoHET“ die Anlage durch das Befahren des entsprechenden Ausschaltsensors As3 oder As13 zusätzlich eingeschaltet werden.

Nach dem kompletten Befahren und Freifahren der beiden Ausschaltsensoren As3 und As13 schaltet die BÜ - Anlage automatisch aus.

Mittels einer Einschalttaste ET2.1 in Höhe des Anschlussgleises „Mars GmbH“ (ca. km1,394), einer Einschalttaste ET2.2 (km1,149) und einem Infrarotempfänger (ET12.2(IRE) in km1,449) kann eine Einschaltung der BUES 2000 – Anlage aus Ri.2 erfolgen.

Von der VWE wurden folgende Vorgaben gemacht:

Mindestbremsleistung für beide Richtungen:

**48 Mbr in Bremsstellung P und
48 Mbr in Bremsstellung G**

Bremswegabstand für die ÜS-Signale :

$s_{B1} = 200m$ bzw. $s_{B2} = 193m$

Geschwindigkeit auf der Schiene :

$v_E = 25km/h$

Geschwindigkeit auf der Straße :

$v_{Str} = 50km/h$

(Detaillierte Angaben aller maßgebenden Zeiten siehe „Berechnungen der Einschaltpunkte und der Standorte der ÜS-Signale“ 86 46313 / 03 Blatt 1- 8)

2) Fahrten aus Richtung Verden (Aller) Süd in Richtung Stemmen:

Mit dem Befahren des Achssensors As1 (erste Achse des Zuges in Richtung BÜ) erfolgt die Einschaltung der Bahnübergangsanlage.

Hierbei wird direkt das Gelblicht der zweibegriffigen Lichtzeichen angeschaltet.

Nach 3 Sekunden erfolgt die Abschaltung der Gelblampen und die Anschaltung der Rotlampen in den zweibegriffigen Optiken der Lz.

Außerdem werden mit Anschaltung des Gelblichts die Lautsprecher L1-L4 der Akustik angeschaltet und mit Erreichen der „unteren Endlage“ der Schranken wieder abgeschaltet.

Nach der in den Berechnungsblättern angegebenen Vorleuchtzeit „tl“ beginnt das Schrankenschließen der Halbschranken für die Straße und der Schranken für die beiden Geh- und Radwege. Da die Schrankenbaumlänge der Antriebe <6m ist, erreichen alle Schrankenbäume 6 Sekunden nach ihrer Anschaltung die untere Endlage.

Die Signal - Freigabe des Überwachungssignals ÜS1 erfolgt bei Rotlicht aller Lz - Signale am BÜ.

Bei einer Fahrt mit vE(max) ist die Zugspitze ca. 40s nach der Einschaltung am BÜ.

Die Anlage schaltet automatisch aus (siehe hierzu Punkt 6).

Ein abrückender Zug darf auf dem Gegen-Einschaltpunkt „parken“, ohne dass beim Wiederauffahren eine „rückwärtige Einschaltung“ erfolgt.

Der gleis- und richtungsbezogene Grundsteller für Fahrten aus Richtung 1 ist nicht aktiviert.

3) Fahrten aus Richtung Stemmen in Richtung Verden (Aller) Süd:

Mit dem Betätigen der Einschalttasten ET2.1 oder ET2.2 bzw. Aktivieren der ET12.2(IRE) erfolgt die Einschaltung der Bahnübergangsanlage.

Hierbei wird direkt das Gelblicht der zweibegriffigen Lichtzeichen angeschaltet.

Nach 3 Sekunden erfolgt die Abschaltung der Gelblampen und die Anschaltung der Rotlampen in den zweibegriffigen Optiken der Lz.

Außerdem werden mit Anschaltung des Gelblichts die Lautsprecher L1-L4 der Akustik angeschaltet und mit Erreichen der „unteren Endlage“ der Schranken wieder abgeschaltet.

Nach der in den Berechnungsblättern angegebenen Vorleuchtzeit „tl“ beginnt das Schrankenschließen der Halbschranken für die Straße und der Schranken für die beiden Geh- und Radwege. Da die Schrankenbaumlänge der Antriebe <6m ist, erreichen alle Schrankenbäume 6 Sekunden nach ihrer Anschaltung die untere Endlage.

Bei einer Fahrt mit vE(max) ist die Zugspitze ca. 42s nach der Einschaltung am BÜ.

Die Signal - Freigabe der Überwachungssignale ÜS2 und ÜSW2 erfolgt bei Rotlicht aller Lz - Signale am BÜ.

Die Anlage schaltet automatisch aus (siehe hierzu Punkt 6).

Der gleis- und richtungsbezogene Grundsteller für Fahrten aus Richtung 2 ist nicht aktiviert.

IRE – System ET12.2(IRE) bestehend aus IRE– Sender, IRE– Empfänger und ET2.2 – Taste:

Der Standort der „ET2.2/ÜL2 – ET12.2(IRE)“ ist 25m vor dem theoretischen Einschaltpunkt EP2 örtlich festgelegt.

Bei Fahrten in Ri. Verden (Aller) Süd besteht die Möglichkeit, mit diesem ET2.2/ÜL2.2 – ET12.2(IRE) – System die Einschaltung aus Ri.2 einzuleiten. Dies geschieht entweder durch Betätigung der Taste ET2.2 am Betonpfosten oder durch Aktivierung des IRE – Senders direkt von der Lok mit Ziel auf den IRE – Empfänger an der Spitze des Betonpfostens.

Die Signalfreigabe der Anlage wird in der Überwachungslampe ÜL2 der zugehörigen ET2.2 sowie an den Überwachungssignalen ÜS2 und ÜSW2 angezeigt.

Die Lampe im IRE – Empfänger dient ausschließlich als Empfangsmeldung des Sendeimpulses.

4) Zus. Einschaltung über Taste ET2.1:

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann zusätzlich durch die Einschalttaste ET2.1 (ca. km 1,349 Anschlussgleis „Mars GmbH“) erfolgen. Die Ansteuerung der Lz-Signale, Antriebe und Lautsprecher erfolgt wie im Punkt 2 und 3 beschrieben.

Die Überwachungslampe ÜL2.1 in der Taste ET2.1 , das ÜS2 und der ÜSW2 werden nach erfolgter Signalfreigabe angeschaltet.

5) „Automatik HET“:

In dieser BUES 2000-Anlage wurde die „Automatik-HET“-Funktion konfiguriert, so dass bei ausgeschalteter Anlage und Befahren (mit der ersten Achse des Zuges) des entsprechenden Ausschaltsensors As3 oder As13 die BÜ-Anlage eingeschaltet wird. Die Ausschaltung erfolgt wie unter Punkt 6) beschrieben.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungssignalen.

Die Ausschaltsensoren As3 und As13 sind jeweils mit einer speziellen Tafel „Automatik HET“ gekennzeichnet (siehe Lage- und Kabelplan BÜ).

6) Automatische Ausschaltung über Achssensoren

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt durch das Befahren und Freifahren der beiden Achssensoren As3 und As13 jeweils rechts und links vom BÜ. Hierbei werden alle Achsen in den BÜ-Bereich eingezählt und nur bei kompletter Auszählung aller eingezählter Achsen wird die Ausschaltung der Anlage eingeleitet.

7) Ausschaltung über Taste HAT:

Nach einer Einschaltung kann die BÜ-Anlage auch mittels der beiden Hilfs-Ausschalt-Tasten **HAT1** oder **HAT2** am BÜ ausgeschaltet werden.

Achtung: Diese HAT-Tasten erfüllen ihre Funktion auch dann, wenn ein Zug auf dem BÜ steht. Somit muss vor dem Betätigen der HAT-Tasten geprüft werden, ob der Bahnübergang frei ist.

8) Einschaltung über Taste HET:

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann zusätzlich durch die Hilfs-Einschalt-Tasten **HET1 oder HET2** am BÜ erfolgen. Die Ansteuerung der Lz-Signale, Antriebe und Lautsprecher erfolgt wie im Pkt. 2) und 3) beschrieben.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungssignalen.

9) Rangierschalter mit Überwachungslampe (RS/ÜI):

Mit Hilfe des Rangierschalters wird der Bahnübergang für Rangierfahrten BÜ-bezogen eingeschaltet. Gleichzeitige Gleiseinschaltungen werden im BÜ gespeichert und verwaltet. Die Anschaltung der Überwachungslampe am Rangierschalter erfolgt mit Erreichen der „unteren Endlage“ der Schranken. Die Ausschaltung erfolgt ausschließlich durch Rücknahme des Rangierschalters.

10) Zeitüberschreitungsmeldung / Grundsteller:

Bei der BUES 2000 - Anlage kann die Zeitüberschreitungsmeldung gleisabhängig und richtungsabhängig eingestellt werden (Anzeigedauer der Überwachungssignale ÜS1 und ÜS2). Wurde nach erfolgter Einschaltung und eingestellter Anzeigedauer im entsprechenden Gleis der Ausschaltpunkt noch nicht befahren, werden die ÜS-Signale dunkel geschaltet. Der BÜ bleibt jedoch eingeschaltet.

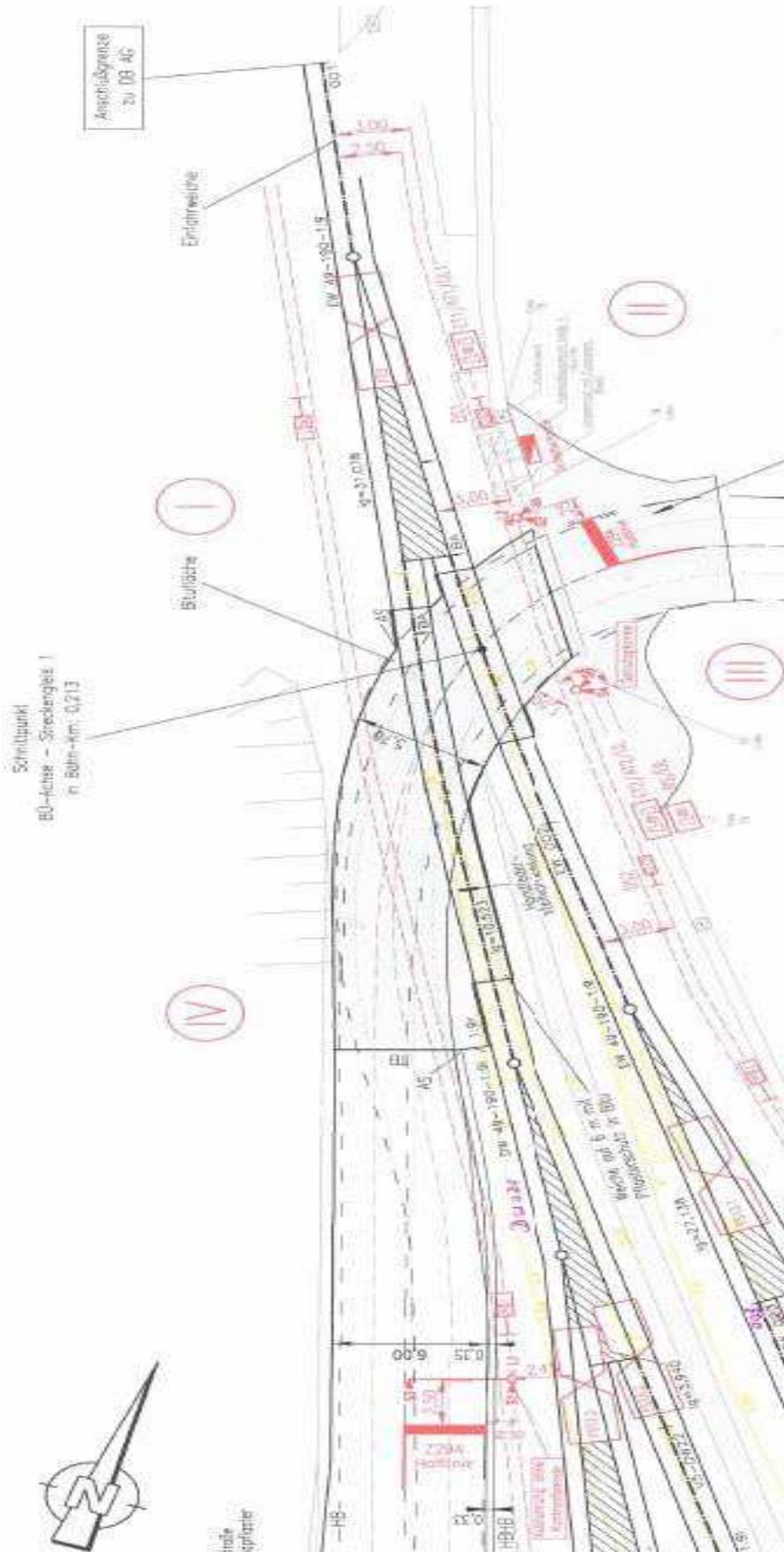
Der gleisbezogene Grundsteller für die selbsttätige Ausschaltung wird nicht aktiviert.

11) Stromversorgung:

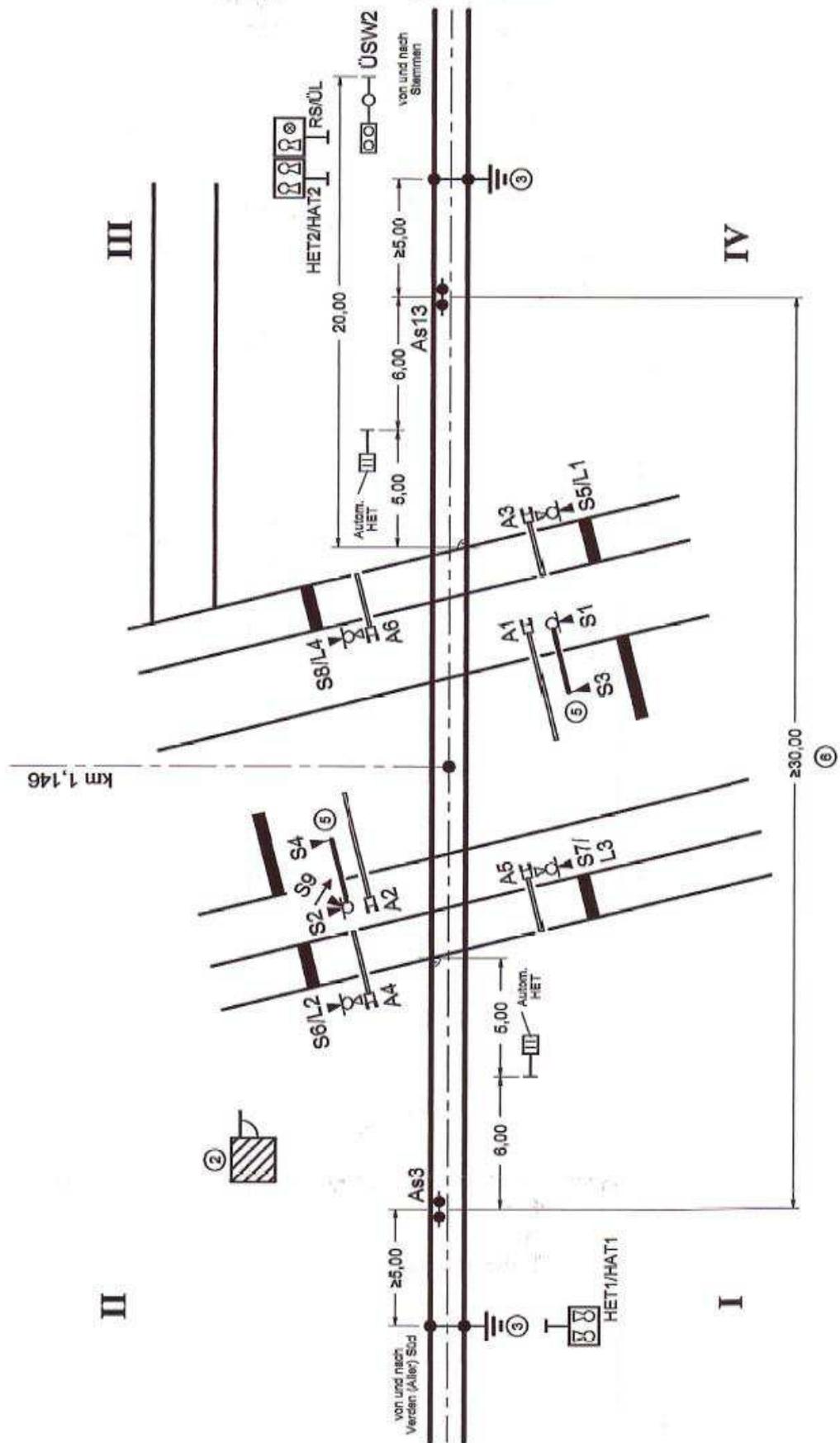
Die Anlage ist mit einem Digitrans-Gleichrichter 36V/18A und einer zusätzlichen 36V - Batterie ausgerüstet.

Sammlung von Skizzen der Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen

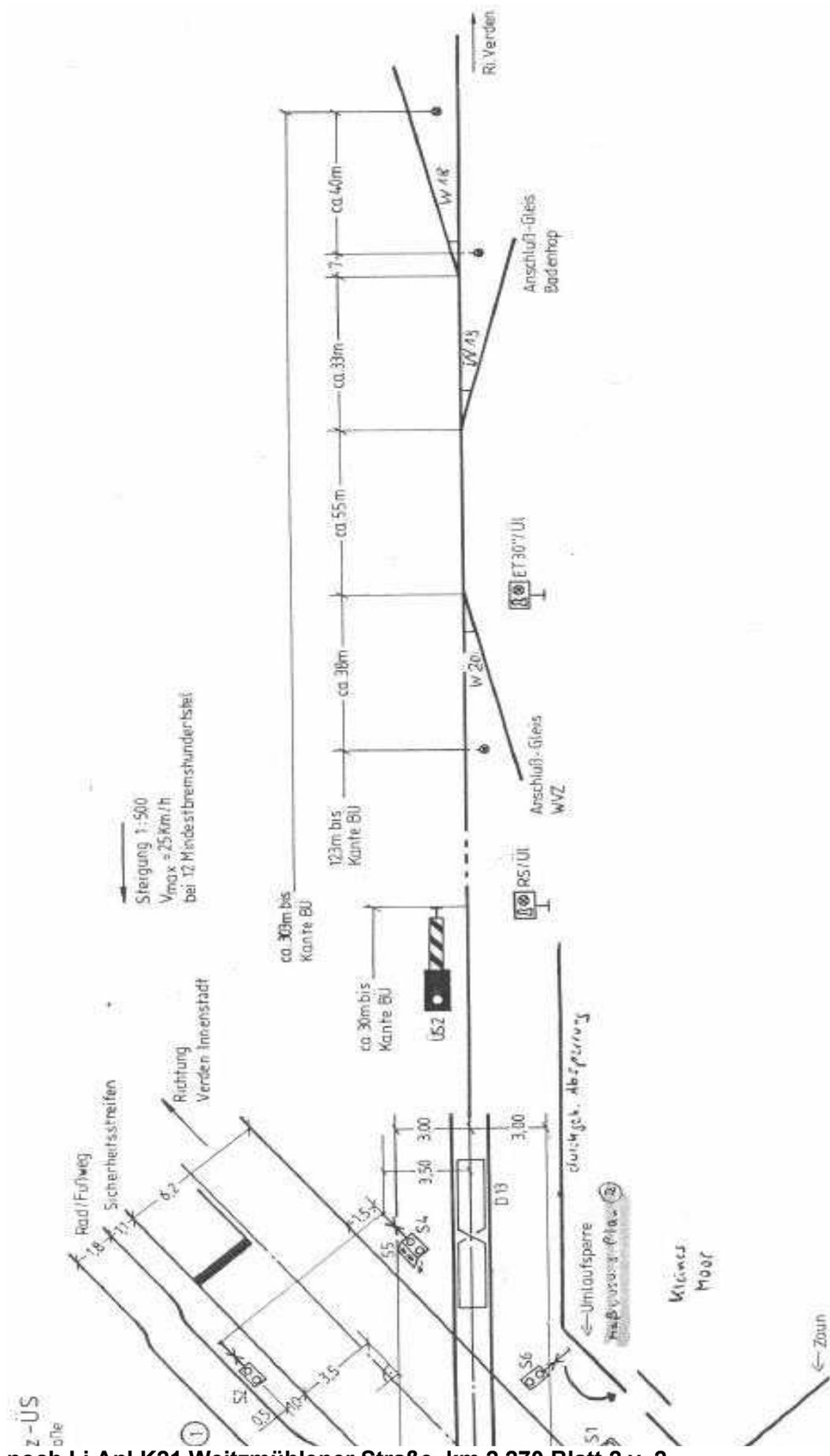
Li Anl. – Clüversweg km 0,213



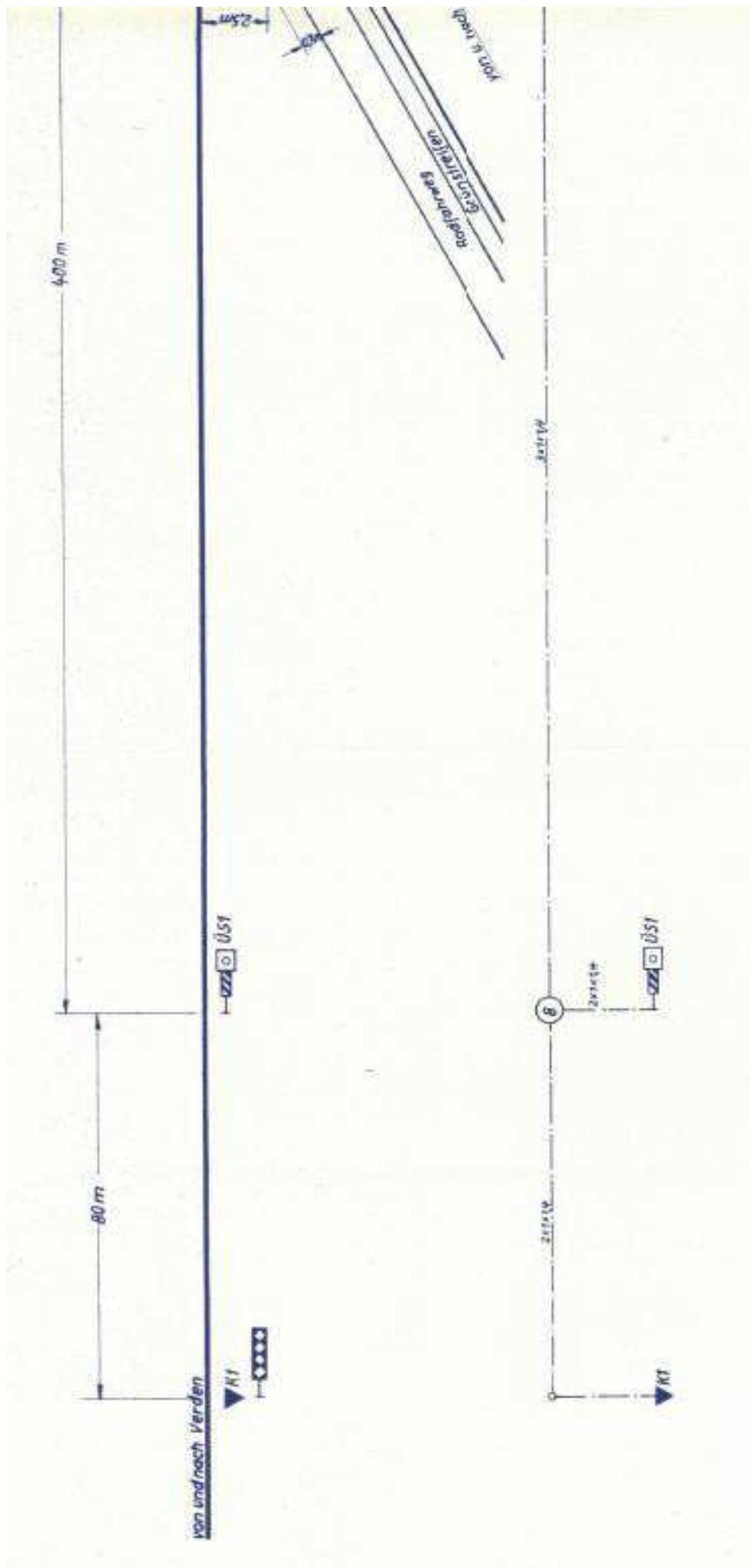
BUES 2000 - LZH/2F - ÜS
 "Berliner Ring"
 BÜkm 1,146

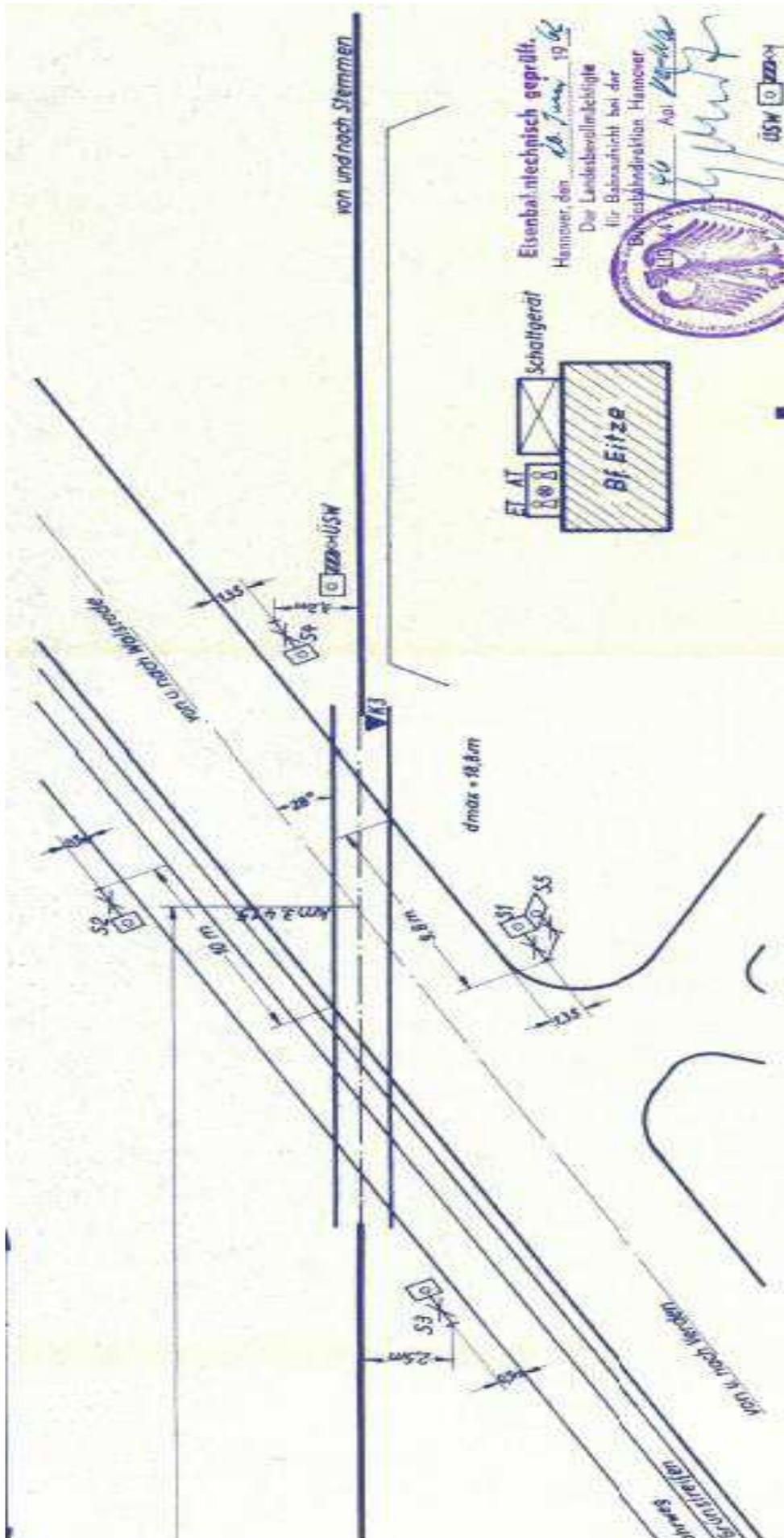


Li Anl. K21 Weitzmühlener Straße km 2,270 Blatt 1 v. 2

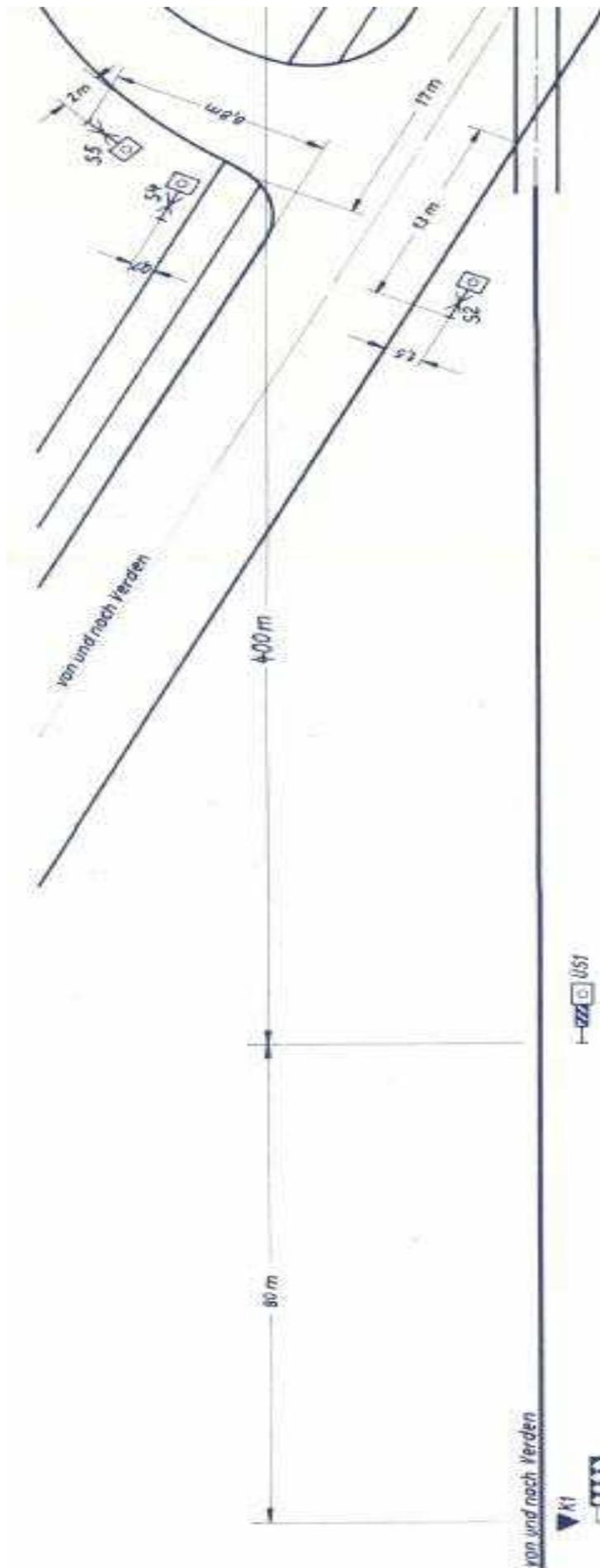


noch Li Anl K21 Weitzmühlener Straße km 2,270 Blatt 2 v. 2



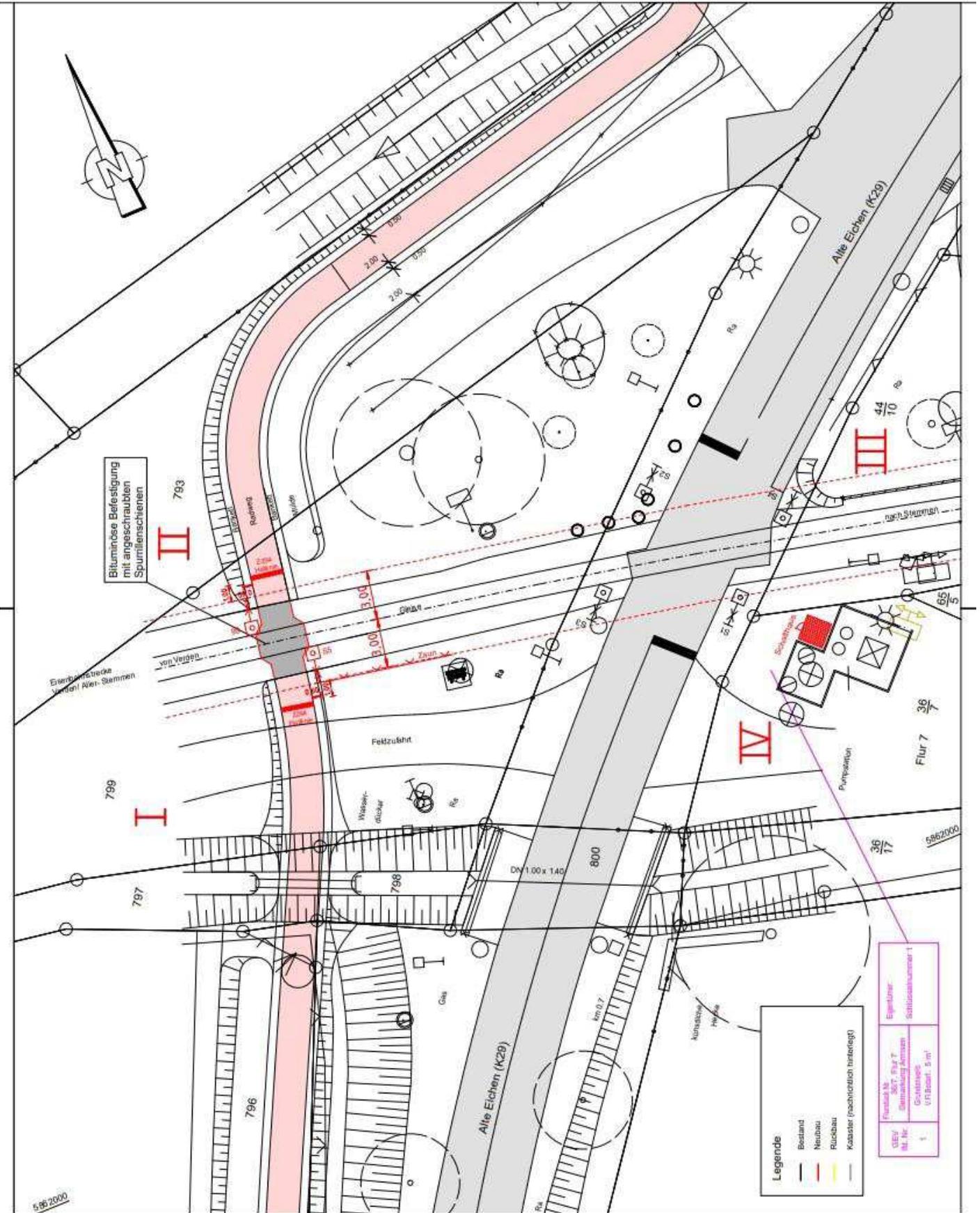


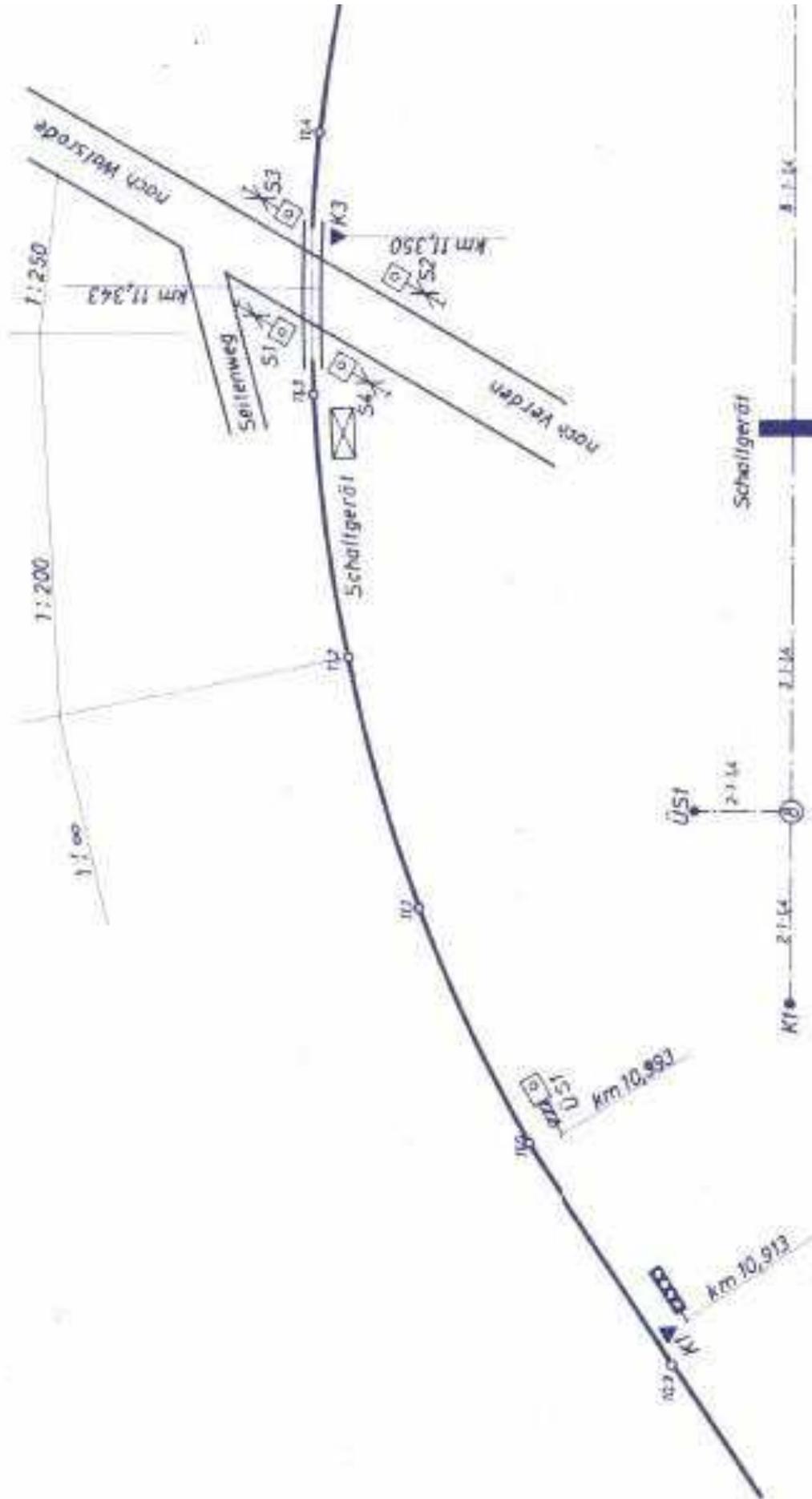
Bli Anl. Hohenaverbergen L160 Landstraße km 5,612 Blatt 1 v. 2





Bli Anl. Armsen K29 Alte Eichen km 7,387





Verzeichnis der Privatgleisanschlüsse

Lfd.Nr.	Firma	In Bahn- km
1	Mars GmbH, Verden	1,340
2	VS Heibo Logistik GmbH, Verden (TLH)	1,508
3	Günter Badenhop Fleischwerke	2,060
4	Wertstoffbetrieb Bernd Löbl e.K. (Nebenanschluss)	2,060
5	VS Heibo Logistik GmbH, Verden (LZV)	2,110
6	Ernst Wolters KG	8,530

Bedienungsanweisungen für die Privatgleisanschlüsse

BEDIENUNGSANWEISUNG

für die

Gleisanschlussanlage der Firma Mars GmbH, Verden in km 1,340 der Strecke Verden (A) – Stemmen

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

1.) Allgemeine Bestimmungen

- a) Der Gleisanschluss zweigt mit Weiche 1 (rechts) vom Hauptgleis in km 1,340 im Bahnhof Verden (A) Süd ab. Hiervon zweigen mit einfachen Weichen die Verlade- und Abstellgleise 1 und 2 ab
- b) Der Gleisanschluss dient der Zuführung und Abholung von Wagen des Anschliebers. Die Bedienung der Verladerampe am Warenausgang erfolgt über Gleis 1 (Rampengleis) und der im Gleis 1 liegenden Weiche 2. Das Gleis 2 (Rampen-Nebengleis) dient als Abstellgleis für beladene und leere Wagen. Das Gleis 1 beginnt nach der Weiche 1 mit einem Radius von 120 m und liegt auf einer Länge von 73 m, ebenso wie die Weiche 2 beginnen die Gleise 1 und 2 mit einem Radius von 140 m bis zum Fußgängerüberweg, danach im Gefälle 1:00. Eine Grundstellung der Weiche 2 im Anschlussgleis ist nicht vorgesehen. Das Gleis 1 ist durch einen Festprellbock mit bremsender Puffereinrichtung gesichert. Am Ende des Gleises 2 befindet sich ein Bremsprellbock.

2.) Betriebliche Bestimmungen

- a) Die Gleisanschlüsse werden nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließer abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn als Rangierfahrt bedient.
- b) Bei außerplanmäßigen Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd
- c) Der Zugang zum Gleisanschluss ist durch eine Werkseinfriedung abgeriegelt. Bei geschlossenem Tor ist die Zufahrt durch Sh 2 gesichert. Das Werkstor wird elektrisch mittels Infrarotsender geöffnet. Jeweils ein Sender wird unter Verschluss auf der jeweiligen Lokomotive aufbewahrt. Es ist darauf zu achten, dass das Werkstor vor Bedienung komplett geöffnet und arretiert ist. Befindet sich das Tor in Bewegung, blinkt eine Rundumleuchte. In diesem Fall ist die Rangierfahrt anzuhalten und erst fortzusetzen, sobald die Endstellung und Öffnung des Tores erfolgt ist. Die Endstellung des Tores wird durch eine weiß leuchtende Lampe angezeigt. Nach Beendigung der Rangiertätigkeiten ist das Tor wieder zu schließen.

- d) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter Bahnhof Verden (A) Süd zu melden.
- e) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung und Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt hindernden Gegenstände in den Regellichraum hineinragen.
- f) Im Streckengleis dürfen Wagen während der Zustellung / Abholung maximal bis zum Signal Bü 4 in Richtung Bü km 1,660 (Mars Werkszufahrt) aufgestellt werden.
- g) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Alle Wagen sind lang zu kuppeln.
- h) Das Abstoßen der Wagen ist verboten.
- i) Für die Sicherung der abgestellten Wagen gilt FV-NE § 57.
- j) Die Weichen im Anschluss werden vom Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter bedient.
- k) Vor dem Bewegen von Wagen ist darauf zu achten, dass alle Be- und Endladevorgänge abgeschlossen sind. Personen im Bedienungsbereich sind zu warnen.
- l) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 10km/h. Auf den Anschlussgleisen 1 (Rampengleis) und 2 (Rampennebengleis) darf ab dem Fußgänger-Überweg höchstens 5 km/h gefahren werden.
- m) Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung in den Gleisen 1, 2, 3 als übergeben, abzuholende Wagen bei der Abholung von dort als übernommen. Wagenschäden sind sofort mit dem Anschließter zu klären. Die Art der Beschädigung ist bei ermittelndem Verschulden des Anschlitzers von diesem anzuerkennen.
- n) Im Übrigen gilt FV-NE 4 Abschnitt (Rangierdienst)

3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat.

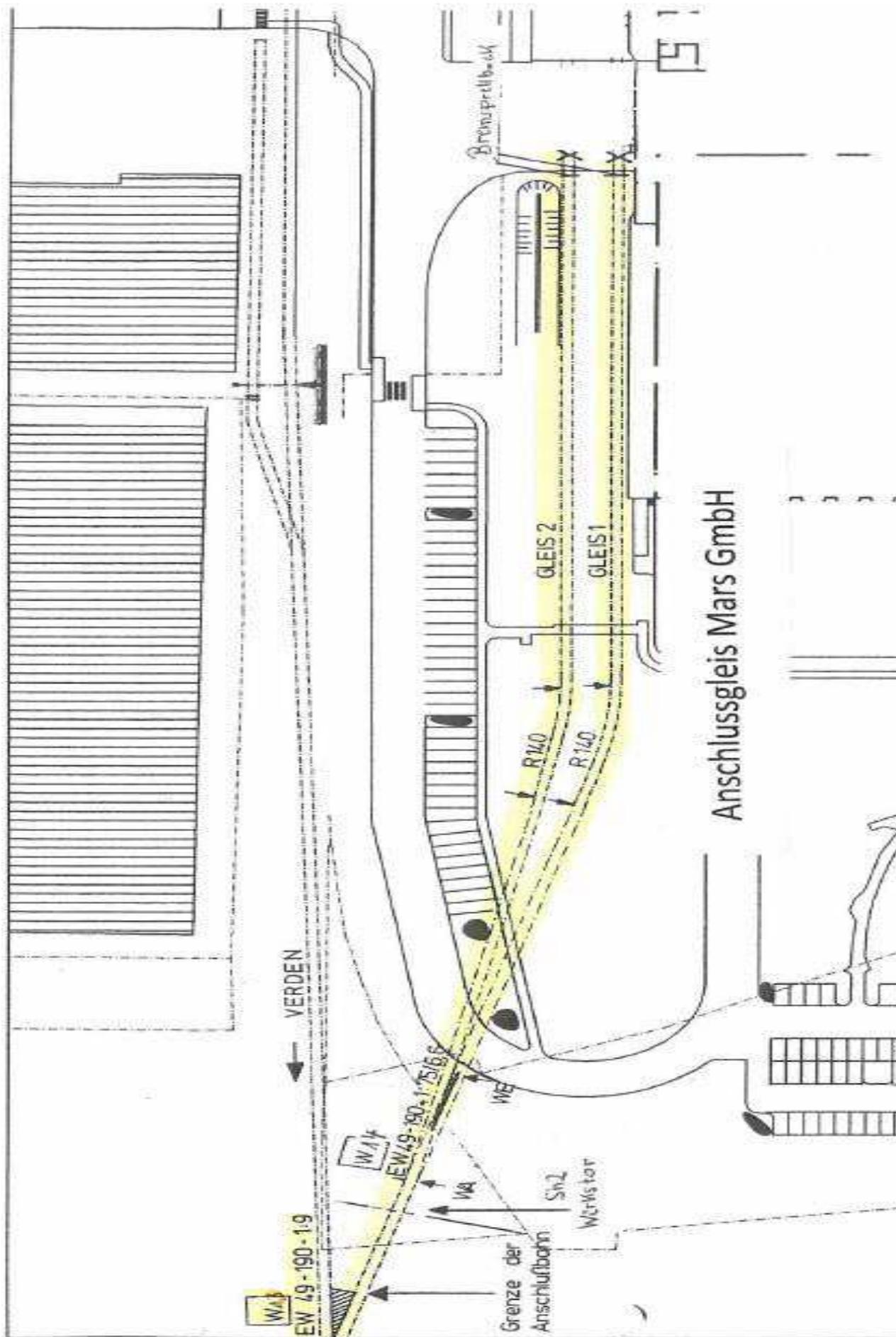
- a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
 - Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
 - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieser Gleise während des Bedienung eingestellt werden,
 - Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, die Wagen verlassen, Verladebleche entfernen, Schiebewände schließen und zurücktreten,
 - bei Lagerungen von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,5 m in geraden und 1,8 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
 - Gegenstände in der Nähe der Gleise so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
 - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerungen, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe (d.s. brennbare, entzündliche, selbstentzündliche, sprenggefährliche).

explosionsfähige, giftige, ätzende, übelriechende Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Für die Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen hat der Anschließer die nötige Anzahl Radvorleger vorrätig zu halten.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter/Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

4.) Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschließers sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen. Diese Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.

Gleisanschlussplan Mars GmbH Verden



BEDIENUNGSANWEISUNG

für den

Privatanschluss TLH der Firma VS Heibo Logistik GmbH (Transitlager Heibo) in Bahn-km 1,508 im Bahnhof Verden (Aller) Süd

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

1.) Allgemeine Bestimmungen

Der Anschluss zweigt mit einer einfachen handbedienten Linksweiche 49-190-1:9 vom Hauptgleis des Bahnhofs Verden (A) Süd der Verden-Walsroder Eisenbahn ab und ist durch einen Bremsprellbock gesichert.

Die Nutzlänge beträgt 85 m.

Das Gleis hat folgendes Gefälle:

bis Mitte Weiche	1:1000 (wie Hauptgleis)
bis zur Grundstücksgrenze	1:400
bis zum Prellbock (Rampe usw.)	1:00

Die Rampe weist eine Höhe von 1,20 m auf. Daher dürfen keine Wagen mit nach außen aufschlagenden Türen be- oder entladen werden.

Der Gleisanschluss wird in Höhe Bahn-km 1.570 durch einen mit Umlaufsperrung versehenen Privat-Fußgängerüberweg gequert. Hierfür wurden besondere Benutzungsbedingungen aufgestellt. Zurzeit ist der Fußgängerüberweg gesperrt. Die Umlaufsperrung ist für den Durchgang abgesperrt.

2.) Betriebsdienstliche Bestimmungen

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließter abgesprochenen Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließter durch den Bahnhof Verden (Aller) Süd mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (Aller) Süd.
- c) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (Aller) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernde Gegenstände in den Regellichraum hineinragen.
- e) Im Hauptgleis dürfen Wagen während der Zustellung / Abholung maximal bis zum Signal Bü 4 in Richtung Bü km 1,660 (Mars Werkszufahrt) aufgestellt werden.

- f) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- g) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliebers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- h) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- i) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- j) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

3. Bestimmungen, die der Anschließer zu beachten hat.

- a) Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass
 - Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
 - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
 - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
 - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
 - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
 - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Der Anschließer hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

4.) Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschliebers sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.

Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.

Bedienungsanweisung

für den

Privatgleisanschluss der Firma Günther Badenhop Verden/Aller in km 2,060 des Bahnhofs Verden (Aller) Süd

Die Bedienungsanweisung wurde zum 01.12.2012 überarbeitet.

1. Allgemeine Bestimmungen

Der Gleisanschluss zweigt mit einer einfachen handbedienten Rechtsweiche (Weiche 3) vom Hauptgleis in Bahn-km 2,060 des Bahnhofs Verden (Aller) Süd ab. Außerdem wird das Gleis über Weiche 1 und 2 als Umfahr- und Rangiergleis im Zusammenhang mit der Bedienung der weiteren Gleisanschlüsse im Industriegebiet genutzt.

2. Betriebsdienstliche Bestimmungen

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließter abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließter durch den Bahnhof Verden (A) Süd mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd.
- c) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- e) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- f) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliesers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- g) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- h) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- i) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat

- a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
 - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung einstellt werden,
 - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
 - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
 - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
 - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

4.) Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlitters sind mit der Bedienungseinrichtung vertraut zu machen.

Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.

Bedienungsanweisung

für den

Privatgleisanschluss (TLV) der VS Heibo Logistik GmbH Verden/Aller in km 2,110 des Bahnhofs Verden (Aller) Süd

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

1. Allgemeine Bestimmungen

Der Gleisanschluss zweigt mit einer einfachen handbedienten Linksweiche 49 – 190-1:75 Fsch (Hh) vom Hauptgleis des Bahnhofs Verden (A) Süd in Bahn-km 2,110 ab. Das Gleis verläuft in nördlicher Richtung mit einer Neigung von 0,000 %.

Da die Rampe höher ist als 1,10 m, können hier keine Güterwagen mit nach außen aufschlagenden Türen verladen werden. Im Gleis ist eine Spillanlage mit Schubwagen eingebaut, mit der Güterwagen, durch Beauftragte des Anschliebers im Gleis weiterbewegt werden können. Diese Spillanlage ist außer Betrieb gesetzt und darf zurzeit nicht eingesetzt werden. Zur Sicherung gegen unbefugte Inbetriebnahme hat der Anschlieber die Anlage vom Stromnetz dauerhaft zu trennen.

2. Betriebsdienstliche Bestimmungen

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschlieber abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschlieber durch die VWE mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd.
- c) Vom Anschlieber verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- e) Alle Wagen sind lang zu kuppeln. Abgestellte Wagen sind beidseitig an der 1. Achse mit Hemmschuhen zu sichern.
- f) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- g) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliebers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- h) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- i) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.

j) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat

a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
- Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung einstellt werden,
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
- bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
- Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
- bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.

c) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.

d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.

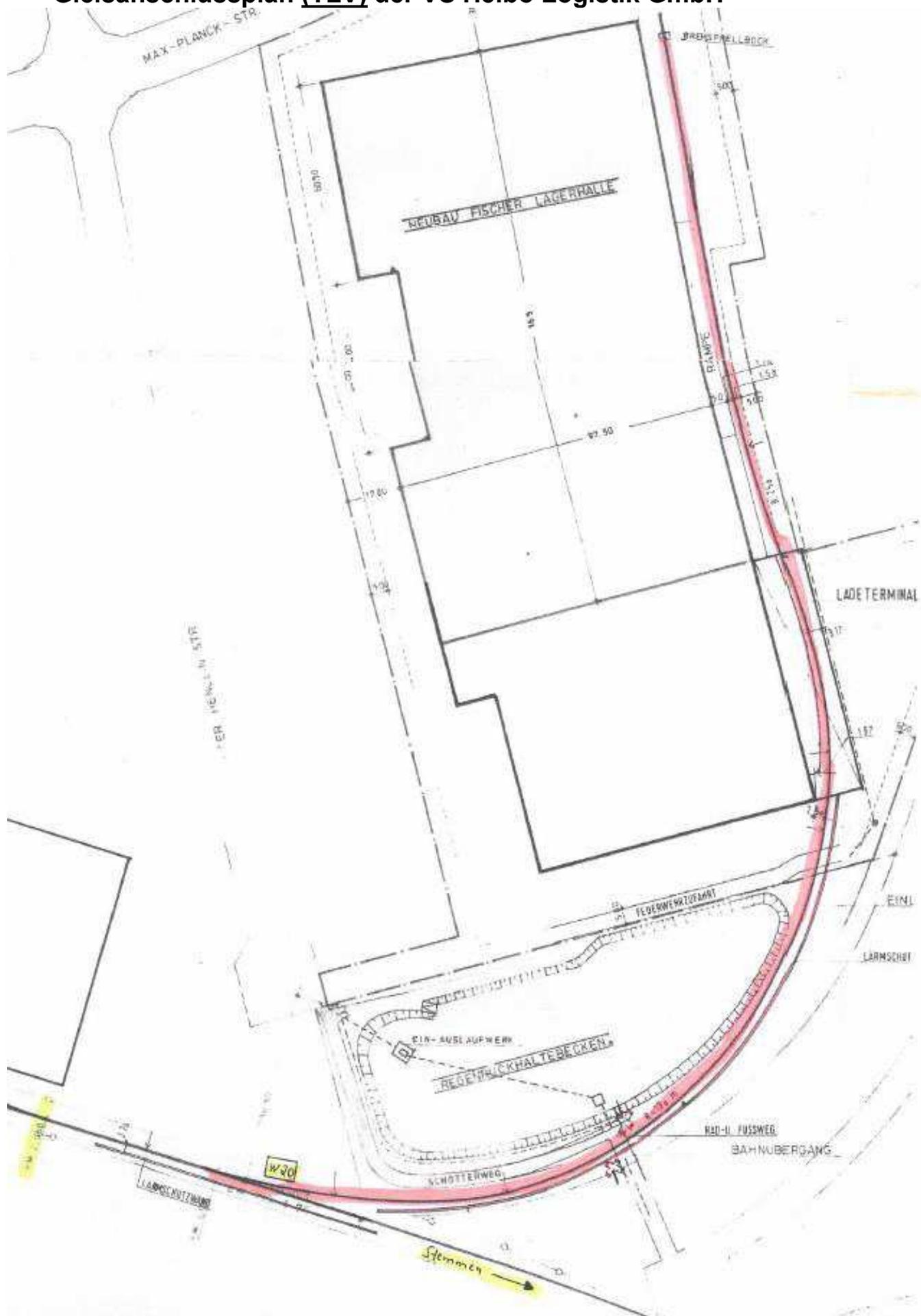
e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

4. Bekanntmachung

Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlitters sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.

Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.

Gleisanschlussplan (TLV) der VS Heibo Logistik GmbH



Der Privatgleisanschluss ist vorübergehend gesperrt!

Bedienungsanweisung

für den

Privatgleisanschluss der Ernst Wolters KG in Bahn-km 8,530 der Strecke Verden (A) Süd – Stemmen

1. Allgemeine Bestimmungen

- a) Der Privatgleisanschluss der Firma Ernst Wolters KG zweigt in km 8,530 mit der handbedienten Weiche im Bahnhof Neddenerbergen, gelegen an der Strecke Verden (A) Süd - Stemmen ab und ist durch eine Gleissperre gesichert. Am Schluss des Gleises befinden sich abklappbare Endknaggen.
- b) Die Anschlussweiche und die Gleissperre werden handbedient und sind nicht verschlossen.
- c) Die Nutzlänge des Anschlussgleises beträgt 60 m. Das Gefälle in Richtung Weiche beträgt hinter dem Überweg bis zur Weiche auf 35 m 1:115, im übrigen Gleisbereich besteht ein Neigungsverhältnis von 1 : unendlich.

2. Betriebsdienstliche Bestimmungen

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließter abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließter durch die VWE mitgeteilt. Über außerplanmäßigen Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhof Verden (A) Süd.
- c) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhof Verden (A) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt hindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- e) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- f) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliesers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- g) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Fahrgeschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- h) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- i) Der Bahnübergang innerhalb des Anschlussgleises ist durch Posten zu sichern.
- j) Nach Beendigung der Anschlussbedienung ist die Gleissperre wieder aufzulegen
- k) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat

- a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
 - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
 - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von Ihnen zurücktreten,
 - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstände von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird,
 - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
 - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

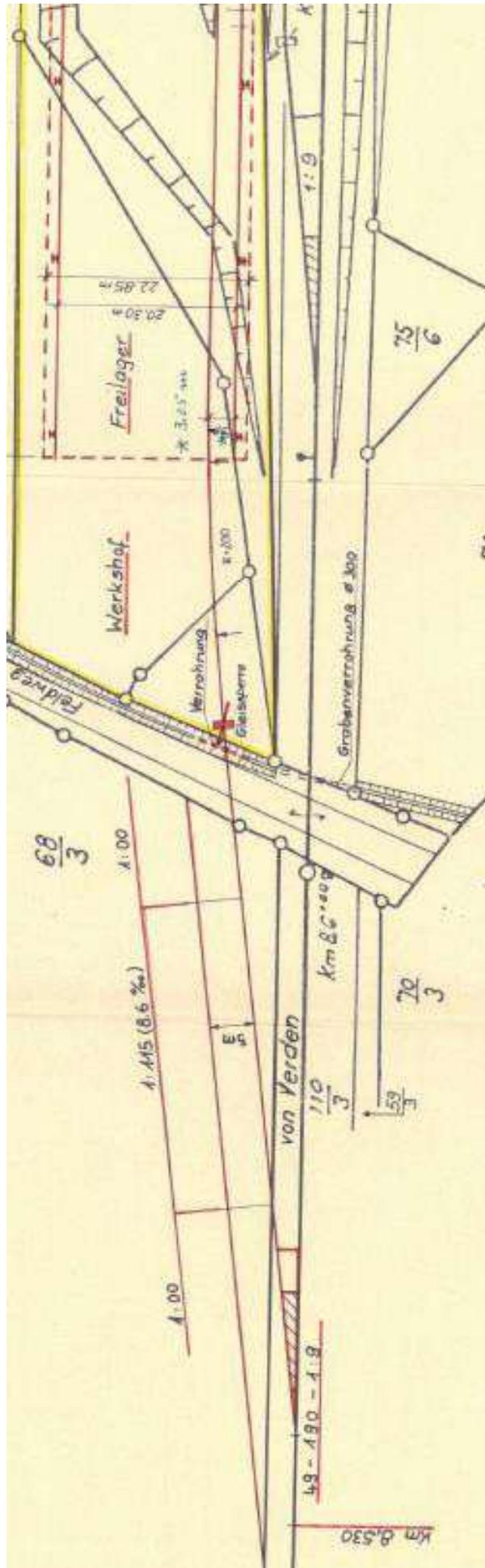
4. Bekanntmachung

Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlusses sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.

Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.

Der Privatgleisanschluss ist vorübergehend gesperrt!

Gleisanschlussplan der Ernst Wolters KG



Bedienungsanweisung

für den

Privatgleisanschluss der Firma Wertstoffbetrieb Bernd Löbl e.K.
Verden/Aller im Bahnhof Verden (Aller) Süd in km 1,847 der Strecke
Verden (A) Süd – Stemmen

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

1. Allgemeine Angaben zum Gleisanschluss

Der Privatgleisanschluss schließt an die Eisenbahninfrastruktur der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE) im Bahnhof Verden (Aller) Süd in Höhe des Bahn-km 1,847 an. Der Privatgleisanschluss dient der Verladung von Gütern, insbesondere Altmetall vom LKW auf den Eisenbahnwagen oder umgekehrt und zur vorübergehenden Abstellung von firmenfremden Eisenbahnfahrzeugen.

Der Zugang erfolgt über die handbediente VWE-Weiche Nr. 17 und kreuzt in Bahn-km 1,834 einen Privatüberweg der Firma G. Badenhop Fleischwerke. Der Privatüberweg ist neben dem Verkehrszeichen 201 (Andreaskreuz) durch Postensicherung zu sichern. Das anschließende Betriebsgelände der Wertstoffbetriebe Bernd Löbl e. K. ist durch eine Mauer eingefriedet und das Zuführungsgleis durch Schiebetor (Kennzeichnung mit Sh2) gegen unbefugten Zutritt/Zufahrt gesichert. In der Mitte des Gleisanschlusses, zwischen dem Anschlussgleis und der Einfriedung (Grundstücksmauer), befindet sich eine Fluchttür. Das Stumpfgleis ist am Ende mit einem Prellbock gesichert.

2. Betriebsdienstliche Bestimmungen

- j) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließer abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- k) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließer durch die Leitung des Bahnhofs Verden (A) Süd mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd.
- l) Vom Anschließer verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd zu melden.
- m) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- n) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- o) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschließers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- p) Bei Überquerung des Privatüberwegs erfolgt Postensicherung durch den Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter. Das Gleistor ist vor der Bedienung zu öffnen und im Anschluss der Rangiertätigkeiten wieder zu verschließen.
- q) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- r) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- s) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat

- f) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
 - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
 - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
 - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
 - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
 - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- g) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- h) Die Fluchtwege sind stets frei zu halten, Fluchttüren dürfen nicht versperrt noch verschlossen werden.
- i) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- j) Beschädigungen an Anschlüssen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- k) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten dürfen ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

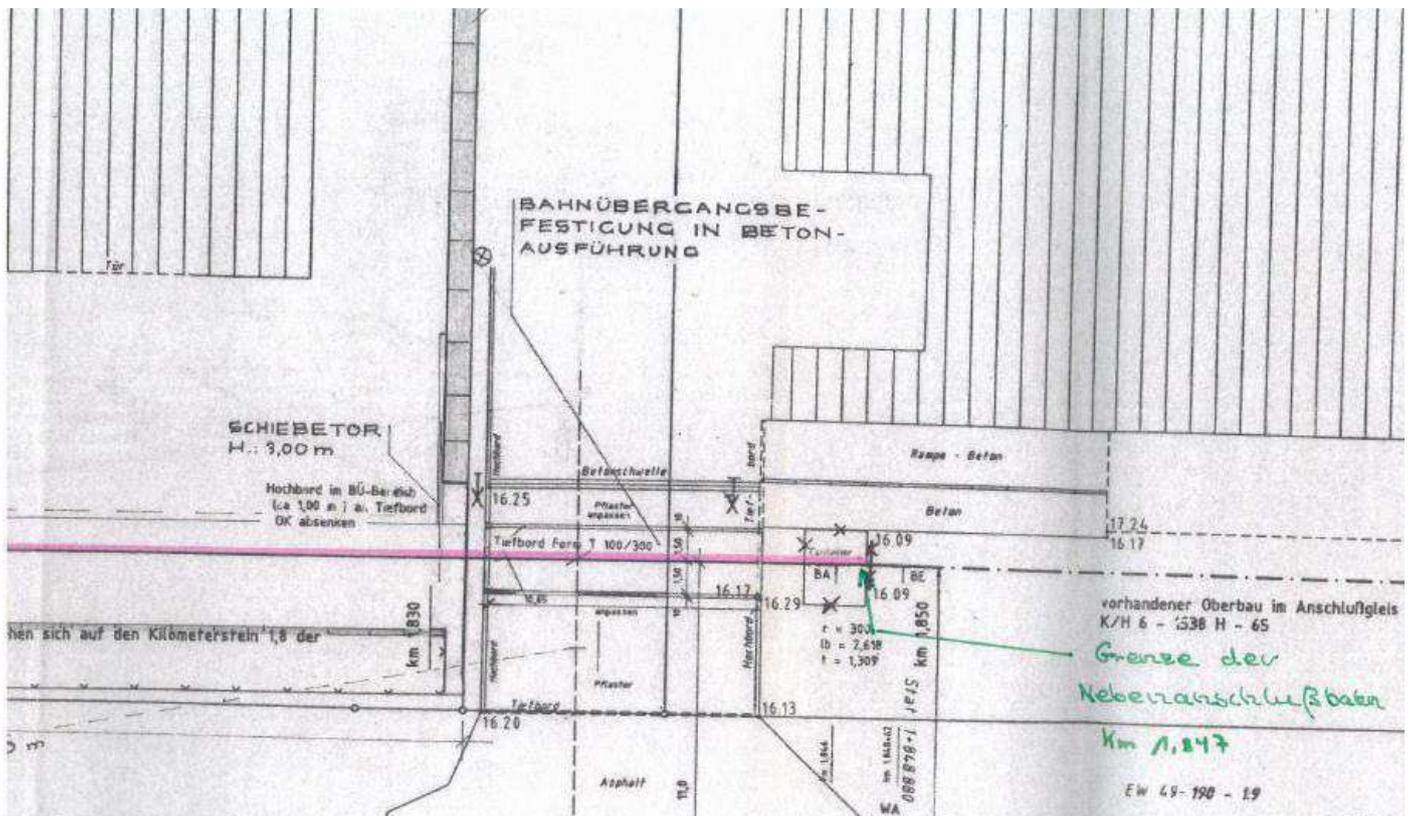
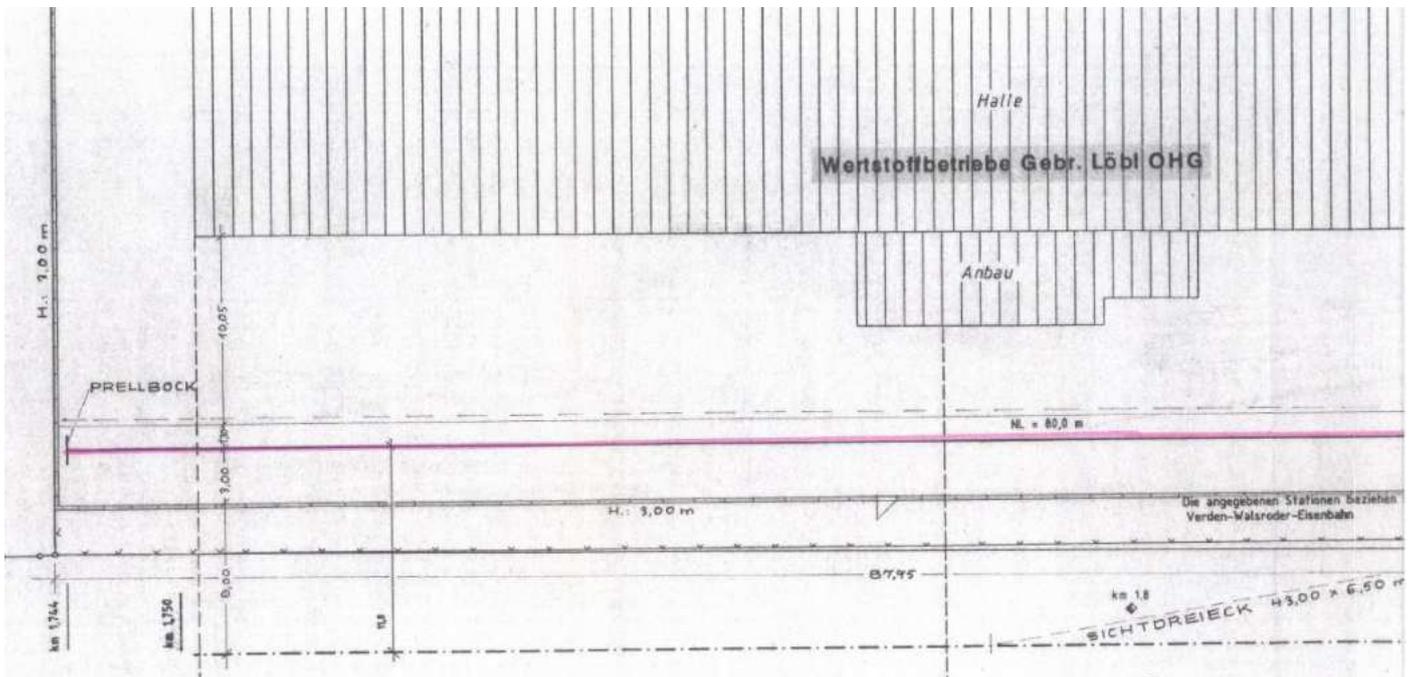
3. Bekanntmachung

Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlusses sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.

Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.

Gleisanschlussplan zum Wertstoffbetrieb Bernd Löbl e.K.

(Bekanntgabe 8)



Beschreibung der örtlichen Eisenbahninfrastruktur Bahnhof Verden (A) Süd Bimodale Umschlaganlage Clüversweg und deren Bedienungsanweisung:

Die Bimodale Umschlaganlage Clüversweg besteht aus 5 Verladegleisen mit Verladezonen und deren Zufahrtstraßen

An Weiche 1 im Bahnhof Verden (A) Süd schließen im geraden Strang die Doppelweichen (DPW) Nr. 21 und 22 an. Dort kreuzt die technisch unterstützte Postensicherung (wirkt wie ein technisch gesicherter Bahnübergang) in km 0,213.

Die Stellvorrichtungen der DPW sind einfarbig und haben keine Grundstellung. Die Stellvorrichtung der DPW 21 ist im Abzweig links mit einer versenkten Federumstellvorrichtung und einsteckbarem Stellhebel ausgestattet. Der Stellhebel befindet sich neben der Straßenfahrbahn an einem Mast und ist nach jeder Weichenumstellung dort wieder einzuhängen. An den DPW 21 und 22 schließen die Gleise 4, 15, 16, 17 und 18 an, deren Gleisabschluss jeweils mit einem Bremsprellbock gesichert ist. An jedem Prellbock steht die Gleis-Nr. angeschrieben. Die Gleise 15 und 18 quert ein nichttechnisch gesicherter Bahnübergang. Die Sicherung erfolgt durch Übersicht.

Die Rangiergeschwindigkeit ab Beginn der jeweiligen Ladestraßenpflasterung beträgt max. 5 km/h.

Nutzlängen der Gleisanlagen:

Gleis 4:	135 m
Gleis 15:	133 m
Gleis 16:	144 m
Gleis 17:	155 m
Gleis 18:	158 m

Eine Lageplanskizze befindet sich im Teil C der SbV.

Abgestellte Wagen sind stets mit Hemmschuhen zu sichern. Bei allen Rangierfahrten ist die Spitze zu besetzen. Vor dem Befahren der Gleise ist die Freihaltung des Regellichtraumes zu prüfen. Im Bereich der bituminös befestigten Fläche entlang der äußeren Schienenkante dürfen keine Fahrzeuge, Materialien oder anderweitige Gegenstände gelagert oder abgestellt sein.

Jeweils zwischen den Gleisen 15 und 16 sowie 17 und 18 befindet sich ein Rangierweg. Am Gleis 4 befindet sich der Rangierweg linksseitig. Die Rangierwege sind mit einer Gleisfeldbeleuchtung ausgestattet, die bei einsetzender Dämmerung automatisch einschaltet. Die Gleisfeldbeleuchtung kann zusätzlich bei Bedarf manuell per Schlüsselschalter eingeschaltet werden. Der Schlüsselschalter befindet sich am Mast im Bereich des ÜS 1 am Bahnübergang Clüversweg sowie im elektrischen Schaltschrank im Bereich der straßenseitigen Zu- und Ausfahrt Clüversweg. Schlüssel befinden sich beim Zugleiter Verden Süd.

Beschreibung der örtlichen Eisenbahninfrastruktur Bahnhof Verden (A) Süd Gleise 1 bis 3 sowie 5 bis 9

An Weiche 1 schließen über die Weichenverbindung W 2 und 3 die Gleise 1, 2 und 3 an. Die Grundstellung der Weichen liegt zum Gleis 2 (mittleres Gleis), das sogenannte Hauptgleis. Das Gleis 2 ist stets für den Durchgangsverkehr freizuhalten. Hier dürfen keine Fahrzeuge über einen Zeitraum von 10 Minuten hinaus abgestellt werden. Das Gleis 1 (links in Fahrtrichtung Stemmen) hat die Funktion eines Kreuzungsgleises. Hier ist eine vorübergehende Abstellung von Fahrzeugen erlaubt. Das Gleis 3 (rechts in Fahrtrichtung Stemmen) dient als Rangiergleis zur Zwischenabstellung von Güter- und/oder Personenwagen.

Nutzlängen der Gleisanlagen:

Gleis 1:	214 m
Gleis 2:	215 m
Gleis 3:	302 m

Die Gleise 1 und 2 führen über die Weichenverbindungen 5 und 6 zum Hauptgleis in Fahrtrichtung Stemmen. Das Gleis 3 ist über die Weiche 11 mit dem Hauptgleis verbunden.

Zwischen den Gleise 1 und 2 sowie 2 und 3 befindet sich der Rangierweg. Dieser mündet vor Weiche 6 in einen Verkehrsweg und eine Gleisüberquerung auf die gegenüberliegende Seite zu dem dort befindlichen Rangierweg längs des Hauptgleises bis Weiche 11.

Ab Weiche 6 und Weiche 7 schließt das Gleis 5 (Verladegleis) sowie über die darauf folgenden Weichen 8 und 9 die Abstellgleise 6 und 7 an. Abgestellte Wagen sind auch hier stets mit Hemmschuhen zu sichern und die Spitze der Rangierfahrt zu besetzen.

Über die Weiche 10 schließen die Gleise 8 (Tankgleis) und 9 (Werkstattgleis) an. Die Treibstoffaufnahme ist ausschließlich im Bereich der Auffangwanne erlaubt.

In km 0,788 kreuzt ein Fuß/Radweg. Der Bahnübergang ist per Übersicht und zusätzlich mit Signal BÜ 4 gesichert. Im weiteren Verlauf folgt der technisch gesicherte Bahnübergang „Berliner Ring“ und daran anschließend das Industriegebiet des Bahnhofes Verden (A) Süd.

Im Bahnhof Verden Süd beträgt die Rangiergeschwindigkeit zwischen der Grenze zur DB und der Weiche 11 höchstens 10 km/h.

Eine Lageplanskizze befindet sich im Teil C der SbV.

Teil E: Anlagen

Anlage 1

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01

Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE



Seite 1 von 9

1	Dokument.:	<input checked="" type="checkbox"/> Original 1	<input type="checkbox"/> Original 2	<input type="checkbox"/> Original 3	<input type="checkbox"/> Kopie
---	------------	--	-------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------

0.2	Verteiler	<input checked="" type="checkbox"/> Anschließer/EIU (weiter in eig. Verantw.)	<input checked="" type="checkbox"/> Kundenmanagement IAV-Team	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> PD: I.NP-N-D-BRE	<input type="checkbox"/> RN:	<input type="checkbox"/> BZ	<input type="checkbox"/> BezL. LST
	<input checked="" type="checkbox"/> Team Örtl. Planung	<input checked="" type="checkbox"/> Fdt: Verden	<input checked="" type="checkbox"/> BezL. Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> VWE Verden

1	Betriebsstelle/ Streckenabschnitt	Bahnhof Verden (Aller) Strecke 1740 innerhalb des Bf Verden (Aller)
---	--------------------------------------	--

2	Name	Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE GmbH)
	<input checked="" type="checkbox"/> Anschließer	
	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturbetreiber	

3	Zuordnung:	<input type="checkbox"/> BZ <input checked="" type="checkbox"/> PD <input type="checkbox"/> RN	I.NP-N-D-BRE
---	------------	--	--------------

4	zu <input checked="" type="checkbox"/> IAV <input type="checkbox"/> ABA Nr.:	zu § / Pkt.:
---	--	--------------

5	Gliederung der Beschreibung	
5.1	<input checked="" type="checkbox"/> Lage und Ausrüstung der Schnittstelle	
5.1.1	<input checked="" type="checkbox"/> Lage	
5.1.2	<input checked="" type="checkbox"/> Sicherungstechnische Ausrüstung	
5.1.3	<input checked="" type="checkbox"/> Telekommunikationsanlagen und Rufnummernverzeichnis	
5.1.4	<input type="checkbox"/> Bahnübergänge im Schnittstellenbereich	
5.1.5	<input checked="" type="checkbox"/> Oberleitungsanlagen, Weichenheizung	
5.1.6	<input checked="" type="checkbox"/> Neigungsverhältnisse, Geschwindigkeiten	
5.2	<input checked="" type="checkbox"/> Betriebsführung an der Schnittstelle	
5.2.1	<input type="checkbox"/> Durchführung der Zufahrten	
5.2.2	<input checked="" type="checkbox"/> Durchführung der Rangierfahrten	
5.3	<input checked="" type="checkbox"/> Regelungen zum Notfallmanagement	
5.4	<input checked="" type="checkbox"/> Sonstige betriebliche Regelungen / Besonderheiten	
5.5	<input checked="" type="checkbox"/> Ansprechpartner	

6	Nachweis der Berichtigungen
---	-----------------------------

7	Unterschriften: Nachweis der Abstimmung der Schnittstellenregelung		
	Verden 06.11.2015 Verden Walsroder Eisenbahn GmbH (EBL) <i>C. Hein</i>	Verden, 05.11.2015 I.NP-N-D-BRE (B) Stefan Jatho <i>Jatho</i>	
	Ort, Datum, Fa., Name, Unterschrift	Ort, Datum, OE, Name, Unterschrift	Ort, Datum, OE, Name, Unterschrift



DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01

Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE

Seite 2 von 9

5.1. Lage und Ausrüstung der Schnittstelle

5.1.1 Lage

Der Anschließer schließt im Bahnhof Verden (Aller) der DB Netz - Strecke 1740 (Wunstorf- Bremerhaven) mit einem Infrastrukturanschluss (Eisenbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs) an das Schienennetz der DB Netz an. Die an die DB Netz angrenzende Infrastruktur des Anschließers wird als Bahnhof Verden Süd bezeichnet.

Die Anschlussgrenze zur DB Netz befindet sich in km 86,017 (Höhe Ls 115) und schließt an das Gleis 105 innerhalb des Bf Verden (Aller) an.
 Die Grenze ist vom Anschließer örtlich zu kennzeichnen.

Anlagen, die für den Infrastrukturanschluss erforderlich sind und sich im Eigentum der DB Netz befinden, sind:

- a) das Lichtsperrsignal Ls 115
- b) Weiche 7 mit anschließendem Gleis 105

Anschlussanlagen, die sich im Eigentum des Anschließers befinden sind:

Oberbauanlagen:

- a) Gleisanlagen des Bahnhofs Verden Süd inkl.
- b) Handweiche W1 VWE (als erste Weiche hinter der Anschlussgrenze)

5.1.2. Sicherungstechnische Ausrüstung

- a) das Lichtsperrsignal Ls 115
- b) EL 6 am Gleis 105

Die signaltechnischen Anlagen werden durch den Fahrdienstleiter des Stellwerks „Vf“ Bahnhof Verden (Aller) bedient.

5.1.3. Telekommunikationsanlagen und Rufnummernverzeichnis

Betriebsstelle/ Stelle WSG	Extern:	GSM-R	
		CT 9: 991126709	CT 7: 71004202
Fdl Verden	0151-2740 0954	CT 9: 991126709	CT 7: 71004202
Leitstelle / Unfallmeldestelle VWE	0152/03390620		

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01

**Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE**


BAHN + BUS

Seite 3 von 9

5.1.5. Oberleitungsanlagen, Weichenheizung

Oberleitungsanlagen sind innerhalb des Anschlussgleises nicht vorhanden, Die Grenze ist durch EL 6 mit Richtungspfeil rechts am Gleis 105 des Bf Verden (Aller) dargestellt.

5.1.6. Neigungsverhältnisse, Geschwindigkeiten

Übergang DB /Anschlussgleis <1:400.

Im Anschlussgleis (Bahnhof Verden Süd) gilt HG 10 km/h und im Bf Verden (DB) gilt HG 25 km/h für Rangierfahrten.

5.2. Betriebsführung an der Schnittstelle

5.2.2. Durchführung der Rangierfahrten

Alle Fahrten in/aus dem Anschlussgleis werden als Rangierfahrt durchgeführt.
Für den Bf Verden (Aller) und bis zur Anschlussgrenze gelten die Regelungen der DB Netz AG, innerhalb des Anschlusses die Regelungen der SbV in Verantwortung der VWE.

Fahrt in den Anschluss:

Einschränkungen der Geschwindigkeit oder Besonderheiten, die den Bereich innerhalb des Anschluss betreffen werden ausschließlich durch den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der VWE oder seinen örtlichen Betriebsleiter (öBL) bekannt gegeben.

Es erfolgt hierzu keine Verständigung durch den Fahrdienstleiter Verden (Aller).

Fahrt aus dem Anschluss:

Besonderheiten werden innerhalb der Rangiervereinbarung, durch den Fdl Verden (Aller), mündlich bekannt gegeben.

Verständigung beim Rangieren – Bf Verden (Aller)

Für die Verständigung für Fahrten in/ aus dem Anschlussgleis ist GSM-R zu nutzen.

Wird im Bezug zu einer Zugfahrt rangiert (vor und nach einer Zugfahrt oder als Zwischenhalt) wird immer Bezug auf die Zugnummer genommen.

Notrufe sind über den Zugfunknotruf abzugeben.

Für Rangiertätigkeiten kann auch GSM-R Rangierfunk genutzt werden, hierzu gelten die Bestimmungen zur Ril 481.00302, Ril 481.00302A02, Ril 481.0302V10.

Im gesamten Bf Verden wird im Verfahren RoR, **Netz: P-GSM-D** rangiert.

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01

**Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE**



Seite 4 von 9

Für planmäßige Rangierleistungen können feste Rangierfahrtnummern vergeben werden. Die zugeteilten Rangierfahrtnummern sind im Rangierfunkteilnehmerverzeichnis hinterlegt und werden öffentlich über die SNB der DB Netz AG bekanntgegeben.

**Für Teilnehmer im Netz P-GSM-D sind keine Bahn-Notrufe möglich.
Der Zugfunknotruf wird von mobilen Teilnehmern nicht empfangen und kann auch nicht von den mobilen Teilnehmern ausgelöst werden.**

5.3. Notfallmanagement

Die Ausübung des Notfallmanagements ab der Anschlussgrenze wird durch die Notfallmanager der DB Netz AG – Notfallbezirk Verden - erfüllt. Innerhalb des Anschlusses durch die Notrufbereitschaft der VWE.

Der Fahrdienstleiter Verden (Aller) und die Mitarbeiter der VWE unterrichten sich gegenseitig über Unfälle, gefährliche Ereignisse und andere Unregelmäßigkeiten, sofern sich diese auf den Betrieb des anderen Infrastrukturbetreibers auswirken bzw. dieser betroffen ist.

5.4. Sonstige betriebliche Regelungen / Besonderheiten

Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren des Anschlussgleises 105 (bis zur Anschlussgrenze) nach Ril 408 - ist der Fdl Stw Verden (Aller).

Die Verständigung der Rangierfahrten über Einschränkungen der Infrastruktur und/ oder Besonderheiten die ausschließlich das Anschlussgleis betreffen, siehe Punkt 5.2.2.

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01

**Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE**


BAHN + BUS

Seite 5 von 9

Nachweisführung und Information über Verkehre

Nutzung des Anschlusses nur mit vorheriger Zustimmung des Anschlussinhabers zugelassen.

Der Anschlussinhaber informiert den Fdl Verden (Aller) im Voraus über alle geplanten Rangierfahrten in/ aus der Infrastruktur VWE. Alle Rangierfahrten in/aus dem Anschluss werden vom Fdl Verden (Aller) in einem Nachweis dokumentiert (Zulieferung des Nachweises erfolgt durch den Anschlussinhaber). Die Fdl Verden (Aller) geben auf Anforderung des Anschlussinhabers, Auskunft über die durchgeführten Rangierfahrten.

Regelmäßige Verkehre:

1. VWE sendet Zustimmung zur Nutzung für regelmäßige Verkehre an Fdl (i. d. R. per Fax), siehe Muster in der Anlage 1
2. Fdl dokumentiert die Durchführung der Rangierfahrt im Nachweis;
3. Fdl meldet lediglich Abweichungen von der Regelfahrt an den Anschlussinhaber. Definition Abweichungen: sofern diese sich in Anzahl Rf pro Tag von den Vorgaben unterscheiden. (Bringschuld des Fdl.) - finden keine Meldungen zu Abweichungen statt, wird davon ausgegangen, dass Rf planmäßig stattgefunden haben.

Bedarfsverkehr:

1. VWE sendet Zustimmung zur Nutzung (Muster s. Anlage 1) an Fdl (i. d. R. per Fax)
2. Fdl dokumentiert die Durchführung der Rangierfahrt im Nachweis
3. Fdl gibt auf Anfrage des Anschlussinhabers Auskunft über die durchgeführten Rangierfahrten mit IST-Zeit Angaben gem. seiner Aufzeichnung (Holschuld der VWE keine Bringschuld des Fdl.)

Handlung bei Abweichung vom Normalfall:

- EVU meldet sich bei Fdl und verlangt Ein- oder Ausfahrt in/ab Anschluss, obwohl keine Zustimmung zur Nutzung vom Anschlussinhaber vorliegt
- Fdl verweigert dem EVU zunächst Einfahrt bzw. auch Ausfahrt, und wartet Weisung der VWE ab. Das EVU hat sich mit der VWE über die Verweigerung der Rangierfahrt auseinander zu setzen. (Eine nachträgliche Zustimmung zur Nutzung kann in diesem Fall mündlich vom Bereitschaftshabenden VWE erteilt werden)
- Bei Zustimmung des Bereitschaftshabenden der VWE findet Durchführung der Rf statt (Dokumentation im Nachweis).

Findet im Ausnahmefall keine Zustimmung statt, informiert der Fdl das EVU über die Weigerung der Ein- oder Ausfahrt. - In diesem Fall muss dann das EVU Kontakt zur VWE aufnehmen und weiteres besprechen.

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01
Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur Dritter EIU
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE

Seite 6 von 9

5.5 Ansprechpartner

VWE		
Unfallmeldestelle WSG		
EBL	0151-4312 7947	Herr Dr. Hein
öBL	0151-14794853	Herr Keller
DB Netz AG		
Notfalleitstelle Hannover	0511-286-51051	
Notfallmanager Verden	Verständigung über Notfalleitstelle	
Fdl „Df“ Verden	0151-2740 0954	Fax: 0421-221 3511
GSM-R	Ct7: 71004202	Ct9: 991126709
BezL Betrieb NB Verden	0160- 9744-7446	Herr Jatho
BezL LST NB Verden	0421-221 3504	Herr Sauer
BezL Fahrbahn NB Verden	0160-987434480	Herr Schröder
BezL Ol NB Verden	0421-22-2894	Herr Davids

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01

**Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
 Netz/Infrastruktur
 Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE**



Seite 7 von 9

6. Nachweis der Berichtigungen

Es sind nur redaktionelle Änderungen (z.B. Änderung Telefonnummern oder Gleisbezeichnungen) zulässig. Bei rechtlich relevanten Änderungen ist die SSR neu zu erstellen und abzustimmen.

1	2	3	4	5
Berichtigungen				
Nr. der Bericht.	Inhalt	gültig ab	am	berichtigt durch

**DB Netz AG
LN32-08-01FB001**



**Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE**

Seite 8 von 9

Anlage 1

Verden-Watardorfer Eisenbahn GmbH
Postfach 1845 · 27268 Verden (Aller)



**Zustimmung zur Nutzung der Serviceeinrichtung
Bahnhof Verden (Aller) Süd**

Verteiler:

Kunde
Fdi DB Netz
VWE
VWE

~Vf~ Verden per Fax 04231-221 3511
Zugleitung Verden Süd
EBL

Verden, den

Rf-Nummer:

Rf 15....-01

Rangierfahrt am

Besteller:

ad hoc ja nein

Tfz-Leerfahrt ja nein

weitere Angaben sofern bekannt Tfz:

Wg:

Gat:

1	2	3	4	5	6
<p>1. Lage der Betriebsstelle</p>	<p>2. Zu besorgende Weichen</p>	<p>3. Betriebsstellen, Gleis, Weichen</p>	<p>4. geplante Ankunft</p>	<p>5. geplante Abfahrt</p>	<p>6. Besonderheiten</p>
0,0	10	<p>Anschlussgrenze DB Netz/VWE Weiche 1 Bahnhof Verden (Aller) Süd</p> <p>Nutzung Serviceeinrichtungen: Gleis:</p>			

Aushändigung Rangierfahrzustimmung regelt Besteller.
Es gilt die Unfallmeldeformular I der VWE gem. SöV Teil E Anlage 4

TF EVU:
Bereitschaftstelefon Unfallmeldestelle:
0152 / 03390620

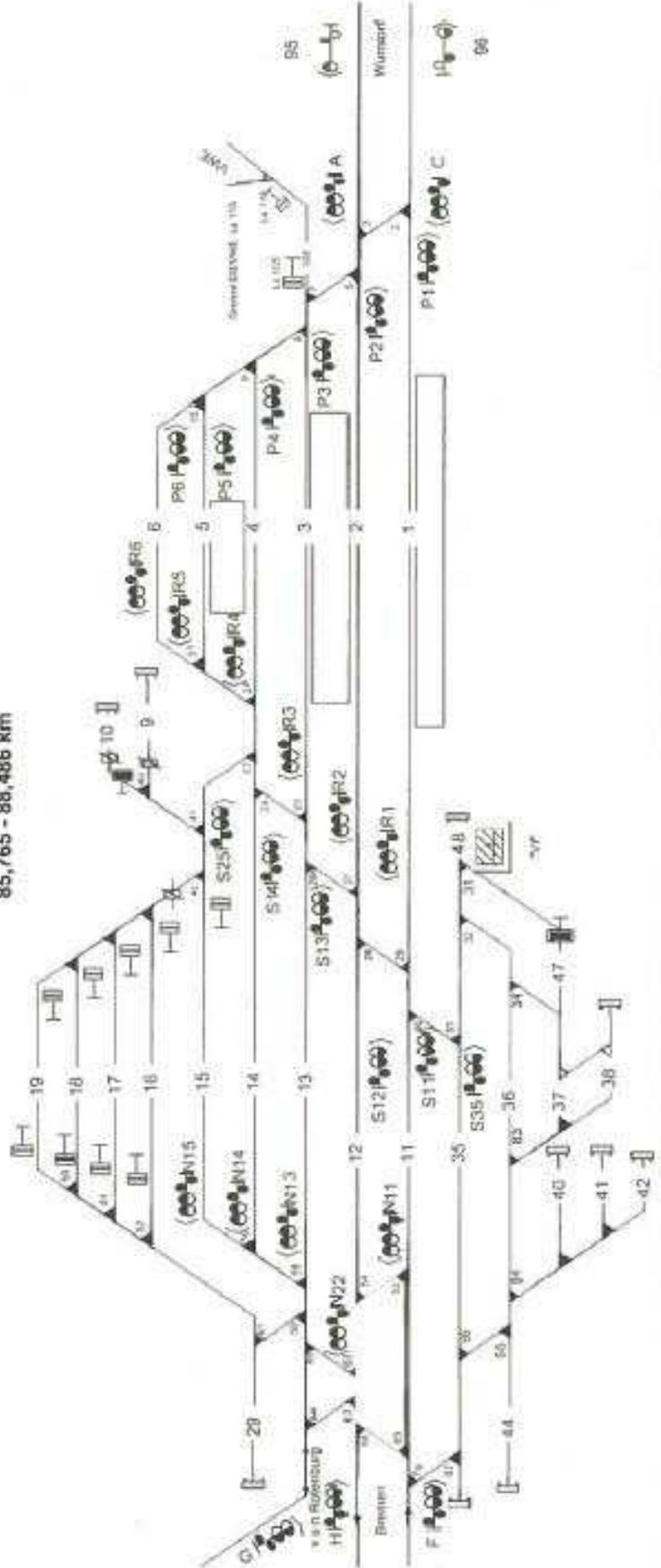
Nachrichtlich für Besteller:

Bitte Information nach durchgeführter Rangierfahrt an Fax-Nr.: 04231 / 92 27-30 oder an cargo@vwe-verden.de senden.

Anlage 2 – Lageplan

Lageplanskizze

Bahnhof Verden (Aller)
85,765 - 88,486 km



- Bleibt frei –

Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

Iberg – Arnsberg **P 16** 1. u. 2. Klasse

Hg 50 km/h¹⁾
VT²⁾

Last 50 t

Mbr 38 P³⁾

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> wird überholt von Zug	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
km	km/h		4) 5)			4)	4) 6)	7) 8)	4) 8)
30,0		Iberg			1342				
27,4		Hornbogen		1348	49				
24,2		Griesbach Hp		56	57				
21,9	35	23,2 Freiburg		1403	1405				Zf
17,3		Erbach	16	16	17	15		1 vE	Zf
12,6		Dollheim Nord Hp		9) x	25				
11,0		Dollheim	105 ^W	29	31	105 ^W	104 ^W	2	öBbW
6,1		Carlshof		38	39				Zf
1,5		Berndorf		47	48				
0,0		Arnsberg		1452					

- 1) Hg = Höchstgeschwindigkeit
- 2) Triebfahrzeugart und -gattung
- 3) Mbr = Mindestbremsleistung, die in jedem Fall im Zug vorhanden sein müssen, und Bremsleistung.
- 4) In den Spalten 4, 7, 8 und 10 sind die Verkehrstage anzugeben, wenn sie von den Verkehrstagen des dargestellten Zugs abweichen.
- 5) Durch Striche über und unter der Zugnummer wird kenntlich gemacht, daß der eigene Zug vor der Trapeztafel halten soll.
- 6) Der Zug des Fahrplans überholt die in Spalte 8 unterstrichenen Züge und wird von den nicht unterstrichenen Zügen überholt.
- 7) Bei Kreuzungen und Überholungen.
- 8) öBb = örtlicher Betriebsbediensteter, Zf = Zugführer, vE = vorsichtige Einfahrt. Ist eine Zuglaufmeldung auch für einen anderen Zug zu geben, so ist in Spalte 10 ein entsprechender Hinweis anzubringen, z. B. „Zf 104“.
- 9) x = Bedarfshalt

Erläuterungen zu den Buchfahrplänen

1. Folgende Zuggattungen werden verwendet:

P	Personenzug
Pt	Personentriebwagen
E	Eilzug
Et	Eiltriebwagen
Lr	Leerreisezug
Lt	Leertriebwagen
Ng	Nahgüterzug
Dg	Durchgangsgüterzug
Dgmt	Durchgangsgüterzug für Militär-Truppentransporte
Dgmv	Durchgangsgüterzug für Militär-Versorgungstransporte
Az	Arbeitszug (auch Nfz)
Lz	leerfahrende Lokomotiven
Spf	Sperrfahrt

2. Unter der Zugnummer und dem Laufweg des Zuges sind die Verkehrstage anzugeben. Hierbei bedeuten:

W	werktags (mo-sa)
W(Sa)	werktags außer samstags

mo, di, mi, do, fr, sa, so = montags usw.

Andere Verkehrstage werden im Klartext angegeben. Der Zusatz „bei Bedarf“ hinter der Verkehrstageangabe bedeutet, dass der Zug von zuständigen Dienststellen ohne gesonderte Fplo eingelegt werden kann.

3. Im Feld „Tfz“ ist die vorgesehene Triebfahrzeugart eingetragen (Diesellok mit Angabe der Leistungsklasse – alternativ analoge DB-Baureihennummer – oder Triebwagen).
4. Im Feld „Last“ ist die maximale Belastung des Zuges, für die der Fahrplan berechnet ist, angegeben.
5. Im Feld „Mbr“ sind die für die Strecke erforderlichen Mindestbremshundertstel angegeben.
6. In Spalte 2 werden die Höchstgeschwindigkeiten angegeben, auch die maximal zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit.
7. In Spalte 3 sind die Betriebsstellen sowie nicht signalisierte ständige Langsamfahrstellen aufgeführt. Folgende Besonderheiten können angegeben sein:

 Einfahrt in ein Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis

 Brücke

Betriebsstellen, die im **Fettdruck** aufgeführt sind, sind bei Anwendung des Zugleitverfahrens gleichzeitig Zuglaufmeldestellen.

8. In Spalte 5 bedeutet ein **X**, dass der Zug nur bei Bedarf hält (s. FV-NE § 46 (5)).
9. In Spalte 5 bedeutet ein **+** vor der Uhrzeit, dass ein Betriebshalt erforderlich ist (z.B. um Blinklicht-/Lichtzeichenanlagen einzuschalten).

Die Angaben gelten analog auch für Fahrplananordnungen in Textform. Kreuzungen sind dann mit den Zuglaufmeldungen anzugeben.

- **bleibt frei** -

Streckengeschwindigkeitstafel

Anlage 4

Fahrtrichtung Verden (Aller) Süd - Stemmen

(zu FV-NE § 5 (1))

Verden Süd - Neddenaverbergen StrKI D4
Neddenaverbergen - Stemmen StrKI A

Mbr P: = 48

1 Lage der Betriebsstelle km	2a	2b	3 Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	4a	5a	4b	5b
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h		Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt	Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt
	Rz	Gz		Rz		Gz	
2,1	20	20	H Ne 5 Bf. Verden Süd		0:00		0:00
2,8			┌──────────┐ Gohbach				
3,4			Eitze Hp	0:06	0:06	0:06	0:06
4,7			Luttum Hp	0:03	0:09	0:03	0:09
5,9			Hohenaverbergen Hp	0:05	0:14	0:05	0:14
7,5	30	30	Bf. Armsen	0:06	0:20	0:06	0:20
8,8	20	20	Bf. Neddenaverbergen	0:06	0:26	0:06	0:26
8,9	10	10	B0 8,942 K13/Neddenaverb.				
8,9	10	10	8,942 - 10,294	+0:03		+0:03	
10,3							
10,4	20	20					
11,1							
11,2	10	10	┌──────────┐ Lehrde	+0:01		+0:01	
11,3	20	20					
11,8	10	10	Bf. Stemmen ─┘	0:10	0:40	0:10	0:40

Rz gilt für Reisezüge und leertahrende Triebfahrzeuge

Gz gilt für Güterzüge

Streckengeschwindigkeitstafel

Fahrtrichtung Stemmen - Verden Süd

noch Anlage 4

(zu FV-NE § 5 (1))

Verden Süd - Neddenaverbergen StrKI D4
Neddenaverbergen - Stemmen StrKI A

Mbr P: = 48

1	2a	2b	3	4a	5a	4b	5b
Lage der Betriebsstelle km	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt	Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt
	Rz	Gz		Rz	Gz		
11,8	10	10	Bf. Stemmen		0:00		0:00
11,3	20	20					
11,2	10	10	 <i>Lehrde</i>	+0:01		+0:01	
11,1	20	20					
10,4							
10,3	10	10	10,294 - 8,942	+0:03		+0:03	
8,9							
8,9	10	10	B0 8,942 K13/Neddenaverb.				
8,9	20	20	Bf. Neddenaverbergen	0:10	0:14	0:10	0:14
7,5	30	30	Bf. Armsen	0:06	0:20	0:06	0:20
5,9	20	20	Hohenaverbergen Hp	0:07	0:27	0:07	0:27
4,7			Luttum Hp	0:04	0:31	0:04	0:31
3,4			Eitze Hp	0:03	0:34	0:03	0:34
2,8			 <i>Gohbach</i>				
2,1			 Ne 5 Bf. Verden Süd	0:07	0:41	0:07	0:41

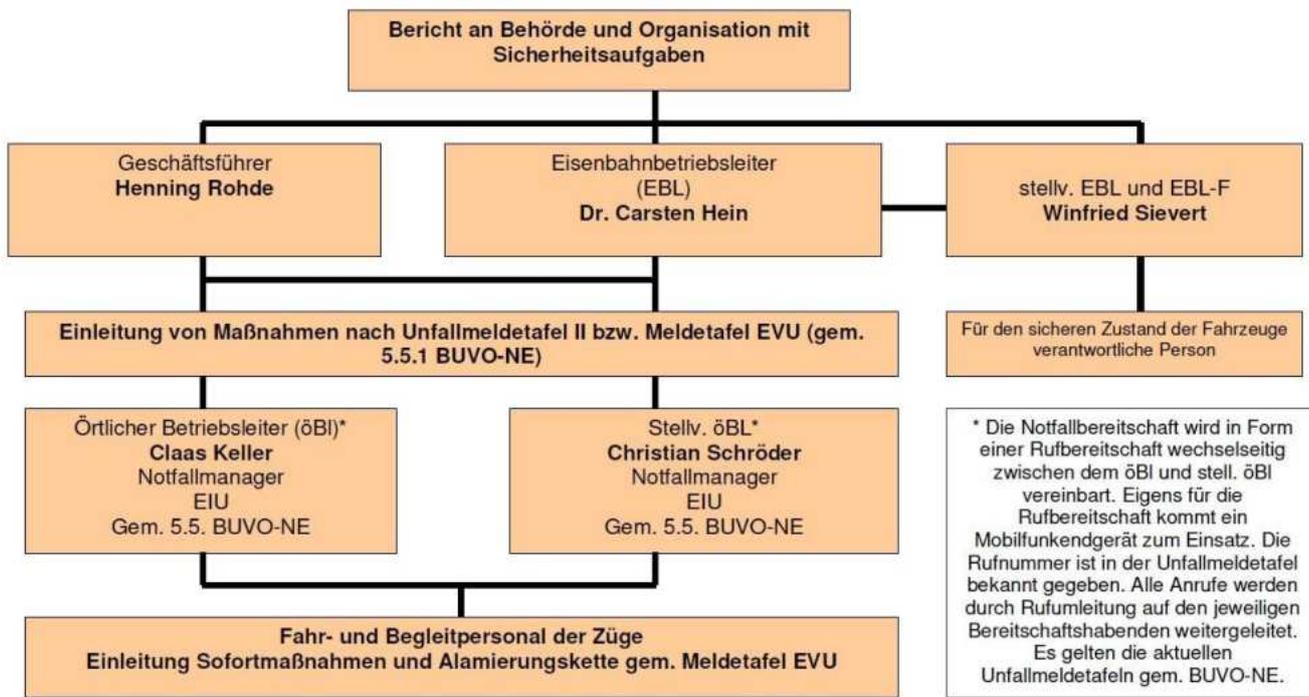
Rz gilt für Reisezüge und leerfahrende Triebfahrzeuge
Gz gilt für Güterzüge

Maßgebende Streckenneigungen

Zurzeit in Überarbeitung

Notfallmanagementsystem

Darstellung von Verantwortlichkeiten für Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanten Funktionen



* Die Notfallbereitschaft wird in Form einer Rufbereitschaft wechselseitig zwischen dem öBI und stell. öBI vereinbart. Eigens für die Rufbereitschaft kommt ein Mobilfunkendgerät zum Einsatz. Die Rufnummer ist in der Unfallmeldetafel bekannt gegeben. Alle Anrufe werden durch Rufumleitung auf den jeweiligen Bereitschaftshabenden weitergeleitet. Es gelten die aktuellen Unfallmeldetafeln gem. BUVO-NE.

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz NE-Strecke Verden Süd - Stemmen Betriebsstelle: Verden (Aller) Süd

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))

Funk Kanal: --

Telefon: 04231 / 922 777

.... Streckensperrung / Gleisperrung veranlassen

... Was ist geschehen?

Ort: Strecke von ... nach ... ; Bahn-km

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

... Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

.... Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten

... Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Stand: 20.09.2023
Datum

Verden-Walsroder Eisenbahn

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle

NE Strecke Verden Süd – Stemmen

(Strecke/Bereich)

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	Notfallmanagement VWE Verden Süd, Moorstraße 2a, 27283 Verden Tel.: 04231 / 922 777
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	112 oder 19222
	zuständige Feuerwehr(en)	112
	zuständige Rettungsdienste	
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	04231/8060
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	(Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail) Verweis auf Dienstplan Diensthabender Notfallmanager VWE Bereitschaftsplan – Rufumleitung 04231 / 922 777
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner VWE GmbH – Triebfahrzeug Mobil: 0173/9061152 Mobil: 0173/9061153 DB Netz AG Fdl. Verden: 015127400954
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	s. Notfallmanager
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle wenn erforderlich: Bautechnische Dienststelle Signaldienst Fahrleitungsdienst	EBL: (0151) 431 27947 oder (05302) 9037177 Stv. EBL: 0171/7724209 Geschäftsführung: 0173/9061150 BW VWE: 0173/9061155 Signaltechnik: 0172/9817507
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	Fahrenholz Kran Service: 0421 / 48 50 41-0 Hilfszug Leitstelle DB Netz: 0511 / 28649569

Stand 20.09.2023

Unfallmeldetafel III

		Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden , bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.	
Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden.	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten.		Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen.		Ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort).	Ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind.	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffen in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll).	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen.	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern.	Ja	Ja

B. Zuständigkeitsbereiche und Anschriften

Eisenbahnbetriebsleiter / Aufsichtsbehörden

Anschriften		Tel.-Ruf
während der Dienstzeit	außerhalb der Dienstzeit	
EBL: Dr. Carsten Hein Wahler Weg 4 38159 Vechede		dienstlich: (05302) 9037177 privat: mobil: (0151) 43127947
EBL: (ständiger Vertreter.) Winfried Sievert Katharinenstraße 23 31135 Hildesheim		dienstlich: (05121) 38558 privat: mobil: (0171) 7724209
öBL: Claas Keller Am Bahnhof 1 27318 Hoya (Weser)	Eichenstraße 15 27313 Dörverden-Westen	dienstlich: (0151) 14794853 privat: (04239) 9440633 mobil: (0176) 70366706
GF: Henning Rohde Moorstraße 2a 27283 Verden (Aller)	Brammer Dorfstraße 9 27308 Kirchlinteln	dienstlich: (04231) 922710 privat: (04236) 942 177 mobil: (0173) 906 1150
OAB:		
LfB: Landeseisenbahnaufsicht LEA GmbH Leonhardstr. 11 30165 Hannover		Tel.: (0511) 348 53 10 Fax: (0511) 348 53 19

Polizeibehörde:

für Strecke		Anschrift	Tel.-Ruf
von	bis		
alle		Notruf	110 oder direkt
Verden (Aller)	Stemmen	Polizei Verden	(04231) 806 - 0

Andere Behörden / Sonstige Stellen

für Strecke		Anschrift	Tel.-Ruf
von	bis		

Hand 1.8.2018



Maßnahmen bei Schienenbrüchen

- (1) Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden
- Entscheidung über die Befahrbarkeit**
- a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z. B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen,
 - b) bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Baudienstes und Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO/ESBO/EBOA bzw. BOA).
- (2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn
- Unbefahrbare Schienenbrüche**
- a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenklammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist.
 - b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches ((8) b)) während des Befahrens nicht möglich ist.
- (3) Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.
- Befahrbarer Schienenbruch**
- In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notverbinder leitend zu überbrücken.
- (4) die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt für Schienenbrüche (S. 3) dargestellt.
- Merkblatt für Schienenbruch**
- (5) Art (befahrbar oder unbefahrbar) und Lage (Gleis und km) des Schienenbruchs sind sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden. Die Weisung der für den Fahrdienst zuständigen Betriebsstelle (z. B. Fahrdienstleiter, Zugleiter) ist abzuwarten.
- Meldung**
- (6) Die Bruchstelle ist unverzüglich – in der Regel nach beiden Richtungen – abzuriegeln, z. B. durch Posten oder Schutzhaltssignale. Bei einem befahrenen Schienenbruch auf zweigleisiger Strecke genügt die Abriegelung gegen Fahrten in der gewöhnlichen Richtung.
- Betriebliche Sicherung**
- (7) Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete, wenn von der zuständigen Betriebsstelle nichts anderes bestimmt wird, so lange an der Bruchstelle, bis er abgelöst oder von der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung verständigt wird.
- Überwachung der Bruchstelle**

AzObri 37

Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle

- (8) Der Bedienstete an der Bruchstelle muß
- a) Fahrzeuge stellen und über den Schienenbruch unterrichten, bis ihm die zuständige Betriebsstelle meldet, daß alle weiteren Fahrten (z. B. durch „Befehl“) unterrichtet werden (9),
 - b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und notfalls Haltsignal geben.

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle

- (9) Wird ein Schienenbruch gemeldet, so veranlaßt die zuständige Betriebsstelle
- a) bei einem unbefahrbaren Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrten,
 - b) bei einem befahrbaren, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren,
 - c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit.,
 - d) die Verständigung der für die Beseitigung des Schienenbruchs zuständigen Stelle.

Bauliche Sicherung

(10) Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele enthält das nachstehende Merkblatt (Seite 3).

Paßstück

(11) Wenn zur Beseitigung des Schienenbruchs ein Paßstück eingeschweißt werden muß, so sollen die Schweißstellen in den Schwellenfeldern liegen. Das Paßstück muß mindestens 2 m lang sein (Obri § 11 (4)).

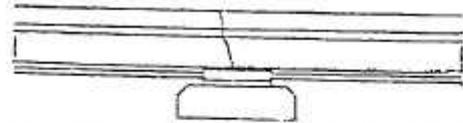
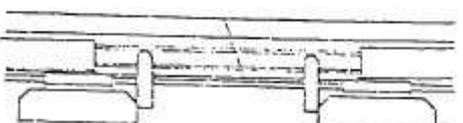
Durchgehend geschweißte Gleise

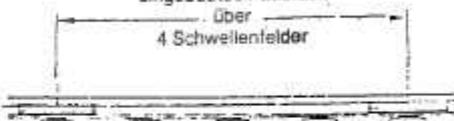
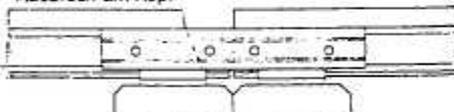
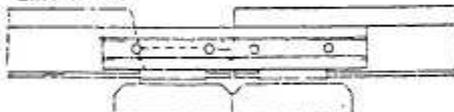
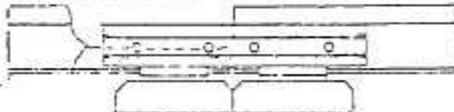
(12) In durchgehend geschweißten Gleisen und Weichen sind bei Schienenbrüchen beiderseits der Bruchstelle in je 5 m Entfernung je 10 Wanderklemmen auf Zug und je 10 auf Druck anzubringen. Schweißungen zum Beseitigen von Brüchen sind als Schlußschweißungen auszuführen. AzObri 42 (9) und (15) bis (18) sind sinngemäß zu beachten.

Zulässige Geschwindigkeiten

(13) Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Paßstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruches und Beachtung der Hinweise in nachstehendem Merkblatt (Seite 3).

Merkblatt für Schienenbrüche

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
1	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	<p>Bruch Nr. 1 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	<p>Querbruch innerhalb des Schwellenfaches</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	<p>Bruch Nr. 2 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	<p>Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf oder Ausbruch zu befürchten</p> 	unbefahrbar	unbefahrbar

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
3a	<p>Bruch Nr. 3 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	<p>x) bis 25 cm Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung über 25 cm Bruchlücke unbefahrbar</p>	unbefahrbar
3b	<p>eingebautes Paßstück über 4 Schwellenfelder</p> 	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 1)	<p>Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 1)	<p>Wie Nr. 4., jedoch durch das äußere Laschenloch</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 1)	<p>Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf</p>  <p>fester oder schwebender Stoß</p>	unbefahrbar	unbefahrbar
7 1)	<p>langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante</p>  <p>Fahrkante Draufsicht auf die Schiene</p>	unbefahrbar	unbefahrbar
8 1)	<p>langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante</p>  <p>Fahrkante Draufsicht auf die Schiene</p>	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung

1) Nr. 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schienen auswechseln.