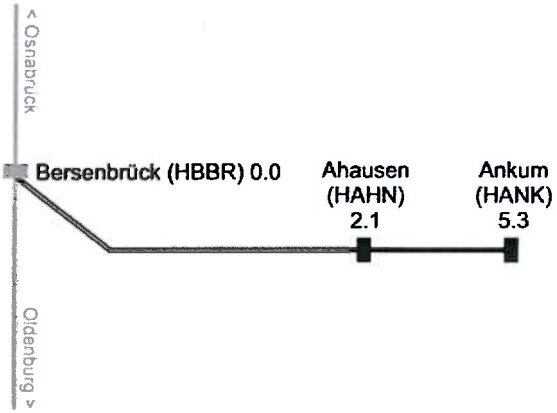
Ankum-Bersenbrücker
Eisenbahn GmbH

SbV

Sammlung betrieblicher Vorschriften

für die Infrastruktur der

Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH



Stand: 06.09.2022

Herausgeber: Ankum Bersenbrücker Eisenbahn GmbH
Bersenbrücker Straße 6
Tel. +49 5462 253
info@abe-gmbh.net

Bearbeitung: E. Thurau
M. Hensel

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) wurde von der Betriebsleitung der ABE eingeführt und ist vom 06.09.2022 an gültig. Sie ist von allen Mitarbeitern der ABE sowie den Mitarbeitern beteiligter EIU und EVU zu beachten und umzusetzen.
Sie enthält abweichende und ergänzende Bestimmungen zu allgemeingültigen Vorschriften sowie die Beschreibung der Strecke und ihrer Betriebsstellen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Dienst- oder Tätigkeitsbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

In Kraft gesetzt:

Ankum, den 06.09.2022

Eisenbahnbetriebsleiter
Dipl.-Ing.
Eckhard
Thurau
- 01 -

E. Thurau (Ebl)

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Einleitung

Verteilungsplan
Nachweis der Berichtigungen
Vorbemerkungen
Übersichtskarte

Teil B: Zusätzliche Bestimmungen zu den Vorschriften

Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE
Zusätzliche Bestimmungen zum ESO
Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-NE
Zusätzliche Bestimmungen zur DMV-NE
Zusätzliche Bestimmungen zur VDV-Schrift 755
Zusätzliche Bestimmungen zu den UW

Teil C: Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen

Infrastrukturplan
Zeichenerklärung
Beschreibung der Strecke
Bf Ahausen
Bf Ankum

Teil D: Örtlichkeiten - Bahnübergänge

Verzeichnis der Bahnübergänge
Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen an Bahnübergängen
Allgemeine Angaben für technisch gesicherte Bahnübergänge
Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge
Bedienungsanleitung der technisch gesicherten Bahnübergänge

Teil E: Anlagen

Anlage 1	Anweisung für das Anmelden, Einlegen von Sonderzügen, sowie das Erstellen der Fahrplananordnung auf der Infrastruktur der ABE
Anlage 2	Fahrtbericht
Anlage 3	Schlüsselbuch
Anlage 4	Fernsprechbuch
Anlage 5	Brückenverzeichnis
Anlage 6	Unfallmeldetafel 1
Anlage 7	Unfallmeldetafel 2

Verteilungsplan

(1) LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover
Zugleitstelle Ankum
Eisenbahnverkehrsunternehmen

(2) persönlich zuzuteilen:
Eisenbahnbetriebsleiter und den Stellvertretern
örtliche Betriebsleiter und Stellvertreter
den Zugleitern und Fahrdienstleitern
den Triebfahrzeugführern des EVU

(3) zugänglich zu machen:
den übrigen Betriebsbediensteten des EIU durch Auslegen in den Diensträumen

Berichtigungen

lfd. Nr.	gültig ab	Bemerkungen	Berichtigt am	Berichtigt durch
1	06.09.2022	Neuausgabe		

Die SbV ist urheberrechtlich geschützt. Die Vervielfältigung und Weitergabe außerhalb der gestatteten Infrastrukturnutzung ist ohne Zustimmung der Betriebsleitung der ABE nicht gestattet.

Vorbemerkungen

(1) Die Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH (ABE) sind Betreiber von Schienenwegen im Sinne des § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. d. jeweils gültigen Fassung. Die Strecke ist eine eingleisige Nebenbahn des öffentlichen Verkehrs. Die Spurweite beträgt 1435 mm (Regelspur).

(2) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der ABE gilt für die folgende Strecke:

(Bersenbrück) - Ahausen - Ankum 5,3 km

Übergangsbahnhof zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG ist Bersenbrück.

(3) Die zuständige Aufsichtsbehörde ist das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

(4) Für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf der Infrastruktur der ABE gelten die gesetzlichen, verordnungsrechtlichen Regelungen und das durch die zuständige Genehmigungs- bzw. Aufsichtsbehörde zur Anwendung angewiesene Regelwerk.

Neben diesen Regelungen sind bei der Betriebsdurchführung die nachfolgend aufgeführten Richtlinien und Anweisungen verbindlich anzuwenden:

1. **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)**
   vom 8. Mai 1967
   in der jeweils gültigen Fassung

2. **Eisenbahn-Signalordnung (ESO)**
   mit den Signalen der Abschnitte B und C
   vom 7. Oktober 1959
   in der jeweils gültigen Fassung

3. **Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)**
   Ausgabe 1984, Fassung 2021

   Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
   Ausgabe 2010

4. **Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen - Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)**
   Ausgabe 1999

5. **Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)**
   Ausgabe 2020

6. **Oberbau-Richtlinie für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE)** Ausgabe 1984

7. **Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)**
   Ausgabe 1992

8. **Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen (SIG-RMI)**
   vom Januar 2001

9. Ril 458 **Außergewöhnliche Transporte**
   vom 15. April 2008

10. VDV-Schrift 361 **Eisenbahn-Signal-Anlagen**
    vom November 2015

11. VDV-Schrift 714 **Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen**
    vom März 2020

12. VDV-Schrift 754 **Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Betriebsdienst bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BMB-NE)**
    vom August 2016

13. VDV-Schrift 755 **Streckenkenntnis-Richtlinie**
    vom August 2016

14. **Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen, insbesondere**
    DGUV 73 (BGV D 30) Schienenbahnen
    vom 1. Oktober 1997
    DGUV 78 (BGV D 33) Arbeiten im Bereich von Gleisen
    vom 1. August 1999

(5) Die SbV enthält die vom Eisenbahnbetriebsleiter zusätzlich zu den in (4) genannten Vorschriften und Anweisungen herausgegebenen Bestimmungen.

(6) Wenn im Folgenden auf den **Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)** oder **örtlichen Betriebsleiter (öBL)** verwiesen wird, ist immer die vom EIU bestellte Person gemeint, sofern nicht ausdrücklich auf die Person des EVU Bezug genommen wird.

(7) Änderungen und Ergänzungen der SbV bedürfen der Einführung durch den Eisenbahnbetriebsleiter und werden durch Berichtigungsblätter bekannt gegeben.

(8) Alle Betriebsbediensteten müssen die SbV kennen.

(9) Die zusätzlichen betrieblichen Bestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragrafen der Betriebsvorschriften geordnet.

(10) In der SbV werden ergänzend zum „Verzeichnis der Abkürzungen" der FV-NE folgende Abkürzungen verwendet:

ABE	Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH
As	Einschlussmeldung
Baw	Bedienungsanweisung
Betra	Bau- und Betriebsanweisung
Bft	Bahnhofsteil
BGV	Berufsgenossenschaftliche Vorschrift
BLZ	Betriebsleitzentrale
DA	Dienstauftrag
EIU	Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
La	Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen mit besonderer Betriebsregelung und anderen Besonderheiten
Ril	Richtlinie
Vm	Verlassensmeldung
ZM	Zugvollständigkeitsmeldung

(11) Die von den ABE ergänzend aufgestellten Regelungen und Anweisungen dürfen den in (3) und dieser SbV genannten Bestimmungen nicht widersprechen bzw. eine inhaltliche Abweichung enthalten.

(12) Nicht verbindliche Hinweise und Verweise auf Regeln anderer Eisenbahn-infrastrukturunternehmen, insbesondere der DB Netz AG sind kursiv gedruckt.

Bestimmungen zur Anwendung der Signale gem. Eisenbahn-Signalordnung (ESO)[1]

Es gelten die Bestimmungen der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) in der jeweils gültigen Fassung. Hierbei werden die Signale der ESO (1959) in der jeweils gültigen Fassung einschließlich der gem. ESO (4) genehmigten Signale mit vorübergehender Gültigkeit und der gem. ESO (5) erlassenen Anweisungen zur Durchführung der ESO angewendet

Für die Signale der ESO Abschnitt B: **Die Signale** und Abschnitt C: **Künftig wegfallende Signale** gelten die zwischenzeitlich erlassenen Zusatzbestimmungen im Rahmen der ESO bzw. mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde mit Anweisungen zur Durchführung der ESO (gemäß ESO (5)) und die zugelassenen von der ESO abweichenden Signale mit vorübergehender Gültigkeit (gemäß ESO (4)) mit dem jeweils gültigen Stand.

Die SbV enthält im Teil B Zusatzbestimmungen zur Anwendung der Signale soweit deren Anwendung in den Bereich der Infrastruktur (ortsfeste Signale und durch Mitarbeiter des EIU ABE gegebene) fallen bzw. deren Anwendung den EVU bei der Durchführung des Betriebes (z. B. Führen von Signalen an Fahrzeugen) vorgeschrieben werden.

zu ESO (7) AB 2.: siehe zu FV-NE § 1 (3) im Teil B

[1] *Die angewendeten Signale gern. ESO entsprechen in Bedeutung und Aussehen denen in der Ril 301 der DB Netz AG bzw. der Zusammenstellung der Bestimmungen der Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959) des Referats 34 des Eisenbahn-Bundesamts in der dargestellten Form und Anwendung, soweit sie darin enthalten sind und in dieser SbV keine weiteren besonderen Regelungen enthalten sind.*

Zugbeeinflussungseinrichtungen

Punktförmige Zugbeeinflussung — PZB -

Es werden Anlagen der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) im Sinne des § 15 EBO und des § 1 (10) SIG-VB-NE in der Dreifrequenzbauform „Indusi" mit Gleisschaltmitteln (Gleismagnete) mit den Frequenzen 500 Hz, 1000 Hz und 2000 Hz verwendet. [2]

Gleismagnete können an folgenden Signalen[3] bzw. zur Prüfung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen) verwendet werden:

- 2000 Hz: an haltzeigenden Haupt- oder Lichtsperrsignalen
  an Signal Ne 1 – Trapeztafel
  als Prüfmagnet (tlw. an Ausfahrgleisen im Bereich von Abstellanlagen)

- 1000 Hz: an Lichthauptsignalen
  an Signal Ne 2 - Vorsignaltafel (ständig wirksam)
  an Signalen Lf 1, Lf 4, Lf 6 (ständig wirksam)
  an Signal Bü 0

- 500 Hz: 150 - 200 m vor Hauptsignalen

Die Funktionalität „PZB 90" kommt zur Anwendung.

Führende Fahrzeuge von Zügen und Sperrfahrten haben, soweit sie damit ausgerüstet sind, die PZB-Einrichtung wirksam einzuschalten.

Bei der Durchführung von Rangierfahrten und von Sperrfahrten von Nebenfahrzeugen in Arbeitsstellung darf die PZB-Einrichtung unwirksam geschaltet werden.

[2] *Auf die allgemeinen einschlägigen technischen Systembeschreibungen der PZB-Bauform „Indusi" zu Aufbau, Funktion und Anwendung wird ausdrücklich Bezug genommen. Die Ril 483 Zugbeeinflussungsanlagen bedienen der DB Netz AG kann sinngemäß angewendet werden.*

[3] *Signalbezeichnungen gem. ESO*

Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

FV-NE - 1. Abschnitt — Allgemeines

zu FV-NE § 1 (2) — Geltungsbereich

Auf der eingleisigen nicht elektrifizierten Nebenstrecke Bersenbrück - Ankum der ABE ist der Zugleitbetrieb eingeführt.

Der Zugführer führt mit den Fahrdienstleitern der Übergangsbahnhöfe (ABE/DB Netz AG) das Zugmeldeverfahren durch.

Besonderheiten sind in der SbV Teil B und Teil C geregelt.

zu FV-NE § 1 (3) — Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften

Vorübergehende Bestimmungen und Anordnungen werden den Betriebsbediensteten durch folgende Unterlagen bekannt gegeben:

a) Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen mit besonderer Betriebsregelung und anderen Besonderheiten (La)

b) Bau- und Betriebsanweisungen (Betra)

Anweisungen für die Durchführung von Bauarbeiten und des Eisenbahnbetriebs bei Baumaßnahmen mit Einfluss auf den Eisenbahnbetrieb.

c) Dienstaufträge Infrastruktur (DA-I)

Betriebliche Regelungen, die Bestimmungen dieser SbV ergänzen, ersetzen oder vorübergehend ändern und nicht im Zusammenhang mit Baumaßnahmen stehen.

d) Lü-Anordnungen (Lü)

Lü-Anordnungen regeln das Verkehren von außergewöhnlichen Sendungen, die in Bezug auf ihre Fahrzeugumgrenzung oder aufgrund der Achslast die zulässigen Grenzwerte überschreiten.

Diese Unterlagen werden bei

- der Betriebsleitung (Originalsammlung),
- der Zugleitung (bis zum Ende der Gültigkeit) und
- der Bahnmeisterei (nur Unterlagen nach b) und c) bis zum Ende der Gültigkeit)

vorgehalten.

Die örtliche Betriebsleitung entscheidet darüber, welche Unterlagen den Mitarbeitern des EIU persönlich zugeteilt werden. Der öBL hat wenigstens einmal wöchentlich die ausgelegten Unterlagen auf Vollständigkeit und Gültigkeit zu prüfen.

Jeder Betriebsbedienstete des EIU hat bei Dienstantritt die für seinen Arbeitsbereich neuen oder geänderten Unterlagen einzusehen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten die Unterlagen schriftlich oder fernschriftlich, wobei die Unterlagen nach b) und d) nur übergeben werden, wenn diese für den Betrieb des jeweiligen EVU erforderlich sind. Für die Unterrichtung der Betriebsbediensteten ist die jeweilige Betriebsleitung verantwortlich.

zu FV-NE § 1 (6) — Gemeinschaftsbetrieb

Im Übergangsbahnhof Bersenbrück zur DB AG gelten die Bestimmungen der DS 408 „Züge fahren und rangieren“ – Fahrdienstvorschrift.

zu FV-NE § 2 (4) — Befähigung der Mitarbeiter im Betriebsdienst

Für die Ausbildung der Betriebsbediensteten des EIU gelten die Anforderungen der VDV-Schrift 754 „Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BMB-NE)".

Betriebsbedienstete haben, bevor sie selbständig Dienst verrichten dürfen, in einer Verwendungsprüfung die erforderlichen Kenntnisse nachzuweisen.

zu FV-NE § 3 (2) — Grenzen der Bahnhöfe

Abweichungen sind im Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" dieser SbV genannt.

zu FV-NE § 3 (11) - Zugschlussstellen

Zugschlussstellen sind in der Regel 30m hinter dem Signal Ne 1 (Trapeztafel) oder Einfahrsignal. Abweichungen sind im Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" dieser SbV genannt.

zu FV-NE § 3 (14) — Zugleitstelle, Zugleitstrecke

Die Zugleitstelle befindet sich im Bahnhof Ankum und wird von der Ankum – Bersenbrücker Eisenbahn (ABE) betrieben.

Dabei ist der Bahnhof Bersenbrück selbst Zugmeldestelle außerhalb der Zugleitstrecke.

zu FV-NE § 3 (15) — Zuglaufstellen, Zuglaufmeldestellen

Siehe Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen".

zu FV-NE § 3 (19) — Triebfahrzeuge

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven mit einer Motorleistung bis 175 kW bzw. 240 PS.

zu FV-NE § 4 (3) — Zugnummern

Züge und Nebenfahrzeuge erhalten Zugnummern nach dem vom öBL aufgestellten Zugnummernplan.

zu FV-NE § 5 (1) — Fahrpläne

Jede Zug- und Sperrfahrt bedarf grundsätzlich eines schriftlichen Fahrplanes. Fahrpläne werden beim Betriebsleiter der ABE bestellt und vom Betriebsleiter der ABE herausgegeben.

zu FV-NE § 5 (2) — Arten von Fahrplänen

Als Dienstfahrpläne werden Fahrplananordnungen herausgegeben.

zu FV-NE § 5 (7) — Verteilung von Fahrplänen

Die Zugleitstelle erhält den Buchfahrplan. Die für den Jahresfahrplan bestellten Züge sind in den Buchfahrplänen der EVU enthalten. Fahrplananordnungen für Sonderzüge sind kurzfristig nach dem Erstellen durch den Ersteller an die Zugleitstelle und das EVU zu senden.

Der FDL im Bahnhof Bersenbrück erhält die Fahrplananordnungen.

zu FV-NE § 6 (1, 2) — Zugmeldebuch, Belegblatt für den Zlr, Meldebuch für den Zlr

Siehe SbV zu FV-NE § 11 (1).

zu FV-NE § 6 (3) — Fernsprechbuch

Fernsprechbücher nach Muster ABE (Vordruck siehe Teil D Anlage 4) werden von Sicherungsposten geführt.

Im Fernsprechbuch sind durch Sicherungsposten, Sperrberechtigte und Aufsichtsführende auf Baustellen alle Gleissperrungen und Freigaben sowie alle betriebsdienstlichen Gespräche einzutragen.

zu FV-NE § 6 (4) - Aufbewahrungsfrist

Alle abgeschlossenen und ungültigen fahrdienstlichen Unterlagen werden abweichend bis zum Ablauf des übernächsten Kalenderjahres aufbewahrt.

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

zu FV-NE § 7 (1) — Leiter der Dienststelle

Leiter des Fahrdienstes ist der öBL bzw. sein Vertreter.

zu FV-NE § 7 (2) — Fahrdienstleiter, Zugleiter, Örtlicher Betriebsbediensteter

Die Betriebsleitzentrale befindet sich bei der Ankum – Bersenbrücker Eisenbahn (ABE) in Ankum und ist dabei Sitz des Zugleiters. Der Zugleiter regelt den Zuglauf auf der Zugleitstrecke.

Besondere örtliche Betriebsbedienstete werden nur in außergewöhnlichen Situationen eingesetzt.

Besonderheiten enthält Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen".

zu FV-NE § 7 (5) — Sichern der Reisenden

Wo Reisende Gleise überschreiten müssen, werden sie durch Warntafeln oder Reisendensicherungsanlagen örtlich gewarnt.

zu FV-NE § 8 (2) — Verständigungsformen

Betriebliche Meldungen werden per Telefon abgegeben. Dafür ist ausschließlich die Rufnummer 05462/961162 des Zugleiters zu verwenden. Zu den betrieblichen Meldungen zählen zum Beispiel Streckensperrungen und Unfallmeldungen, sowie Zugmeldungen (z.B. alle Zugmeldungen mit den Fahrdienstleitern der Übergangsbahnhöfe) und Zuglaufmeldungen.

zu FV-NE § 9 (1) - Schriftliche Weisungen für Züge, Ausfertigungen

Die Befehle werden abweichend mit einer römischen Zahl für den Monat und einer durch Schrägstrich getrennten mit 1 beginnenden fortlaufenden Nummerierung versehen (z.B. X/21).

zu FV-NE § 9 (2) - Befehlsaushändigung

Beim Einsatz von Vorspann- oder Schiebelokomotiven erhält der Tf des führenden Tfz den Befehl. Er verständigt den Tf des anderen Tfz vom Inhalt des Befehls.

zu FV-NE § 10 (2) — Abgabe der Meldungen

Zuglaufmeldungen dürfen während der Fahrt bei einwandfreier Verständigung abgegeben werden, sofern die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Während der Fahrt durch den Triebfahrzeugführer (als Zugführer) jedoch nur, wenn keine schriftlichen Nachweise zu führen sind.

Sind durch den Triebfahrzeugführer (als Zugführer) schriftliche Nachweise zu führen, dürfen Zuglaufmeldungen, ausgenommen Verlassensmeldungen nur abgegeben werden, wenn die Zugeinheit hält.

zu FV-NE § 10 (3) — Art der Zugmeldungen

Erforderlichenfalls kann ergänzend zu den Zuglaufmeldungen gem. FV-NE eine Einschlussmeldung, abgekürzt „As", angeordnet werden, die für das Einschließen von Fahrzeugen in Nebengleisen angewendet wird.

Die Einschlussmeldung lautet: „Zug .../ Rangierabteilung in ... abgestellt."
Voraussetzung für die Abgabe der Einschlussmeldung ist, dass:

o eine Zug- oder Rangierfahrt in einem Nebengleis eingeschlossen wurde,

o die Hauptgleise frei von Fahrzeugen sind,

o die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen des Hauptgleises in Grundstellung verschlossen sind und der Zugführerschlüssel sich beim Zugpersonal befindet.

Der Einschlussmeldung muss immer eine Ankunftsmeldung vorausgegangen sein.

Die Fdl der Übergangsbahnhöfe melden die Züge dem Zugleiter ab.

Das Abmelden darf mit dem Anbieten oder der Rückmeldung verbunden werden.

zu FV-NE § 10 (4, 5) — Zuglaufmeldungen

Bei der Fahranfrage, Fahrerlaubnis und Verlassensmeldung darf auf die Angabe der Uhrzeit verzichtet werden.

Ankunft- und Verlassensmeldungen dürfen auch von anderen Betriebsbediensteten abgegeben werden. Bei Abgabe der Ankunftsmeldung muss sichergestellt sein, dass der Zug nicht verändert worden ist.

Der Zugführer braucht zur Abgabe der Ankunftsmeldung die Feststellungen, dass das Einfahrsignal auf Halt gestellt ist und dass die Meldelampe des Ersatzsignals wieder erloschen ist, nicht treffen.

zu FV-NE § 10 (6) — Abmelden

Der Zugleiter meldet die Züge den benachbarten Zugmeldestellen von der letzten Zugmeldestelle/Zuglaufmeldestelle ab. Der Wortlaut lautet:

„Zug (Nummer) in (Name der Zuglaufmeldestelle) voraussichtlich ab (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)."

zu FV-NE § 10 (9) — Zugmeldungen über die Zugleitstrecke hinaus

Der Zugleiter muss evtl. notwendige Weisungen und Befehle dem Zugführer erteilt haben, bevor das Zugmeldeverfahren mit dem benachbarten Fahrdienstleiter durchgeführt wird und diesem beim Anbieten des Zuges solange mit „Nein, warten!" antworten.

Auf die Angabe bis zu welcher Betriebsstelle ein Zug fahren darf, wird bei der Annahme verzichtet. Die Fahrerlaubnis wird in jedem Fall vom Zugleiter erteilt.

zu FV-NE § 11 (1) — Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch

Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter" nach Anlage 7 FV-NE.

Die Einschlussmeldung ist jeweils im „Belegblatt für den Zugleiter" bzw. im „Meldebuch für den Zugleiter" bei der entsprechenden Zuglaufstelle einzutragen: As (Uhrzeit)

Auf schriftliche Nachweise wird auf unbesetzten Zuglaufstellen verzichtet.

zu FV-NE § 12 (3) — Fahren im Sichtabstand

Das Fahren im Sichtabstand ist für Zugfahrten unzulässig.

Wurde vor Abfahrt eines Zuges vor der Zugspitze rangiert — ausgenommen nur mit dem Triebfahrzeug, das sich an der Spitze des Zuges befindet — muss sichergestellt sein, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

zu FV-NE § 12 (4) — Zugsicherungssystem

Führende Triebfahrzeuge von Zügen und Sperrfahrten müssen mit einer punktförmigen Zugbeeinflussung nach dem System „PZB 90“ ausgerüstet sein.

zu FV-NE § 14 (1) — Prüfung des Fahrwegs

Die Prüfung des Fahrwegs erfolgt durch Hinsehen.

zu FV-NE § 14 (2) — Übertragung der Fahrwegprüfung

Der örtliche Betriebsleiter darf erforderlichenfalls andere Betriebsbedienstete zur Fahrwegprüfung heranziehen. Er entscheidet von Fall zu Fall, welche Weichenabschnitte zu prüfen sind.

zu FV-NE § 14 (5) — Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Ist ein Einfahrgleis besetzt oder aus sonstigen Gründen nicht in der ganzen Länge befahrbar, ist es durch Signal Sh 2 zu sichern.

zu FV-NE § 15 (3) — Grundstellung der Weichen, Gleissperren und Sperrsignale

Ortsbediente Weichen im Hauptgleis und ortsbediente Weichen und Gleissperren, die dem Flankenschutz dienen, sind schlüsselabhängig in Grundstellung verschlossen.

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

Für die unbesetzten Bahnhöfe werden Zugführerschlüsselbunde vorgehalten, an denen sich die für die Bedienung der Betriebsstellen notwendigen Schlüssel befinden. Die Zugführerschlüsselbunde werden im Bahnhof Ankum aufbewahrt.

Über Ausgabe und Rückgabe wird ein Schlüsselbuch nach Anlage 3 dieser SbV geführt. Über die Führung gibt die Anleitung auf dem Umschlag Aufschluss.

EVU können gegen Unterschrift von der Betriebsleitung eigene Zugführer-schlüsselbunde zugewiesen bekommen. Diese haben in eigener Zuständigkeit Regelungen über die Überwachung der Vollständigkeit zu treffen. Der Betriebsleitung des EIU ABE haben die Betriebsleitungen der EVU auf Verlangen die Vollständigkeit nachzuweisen.

Nebenfahrzeugführer sind wie Zugführer auszurüsten und zu behandeln.

Mitarbeiter der Bahn- und Signalunterhaltung sind mit eigenen Schlüsseln ausgerüstet. Vor dem Gebrauch ist in jedem Einzelfall die Zustimmung des Zugleiters einzuholen.

Die Abgabe von Schlüsselbunden bzw. Einzelschlüsseln an im Auftrag des EIU ABE tätigen Betriebsbediensteten von Bauunternehmen bedarf der Zustimmung des EBL.

Der Verlust eines Schlüssels ist unverzüglich dem öBL oder dessen Vertreter zu melden. Für den EBL ist ein schriftlicher Bericht zu verfassen.

zu FV-NE § 17 (4) — Fahren vor Plan

Reisesonderzüge dürfen auf Forderung des EVU vor Plan abfahren.

zu FV-NE § 17 (7) - Bedingungen für die Zustimmung bzw. Fahrerlaubnis

Eine Zuglaufmeldestelle gilt auch als geräumt, wenn eine Einschlussmeldung nach zu FV-NE § 10 (3) vorliegt.

Sind Befehle erforderlich, müssen diese vor Zustimmung zur Abfahrt bzw. vor Erteilen der Fahrerlaubnis übermittelt sein

zu FV-NE § 17 (8) — Abfahrauftrag

Der Zugführer erteilt stets den Abfahrauftrag.

zu FV-NE § 17 (11) — gestörte Verständigung

Bei gestörter Verständigung dürfen Züge bis zu der Betriebsstelle fahren, bis zu der eine Fahrerlaubnis vorliegt.

Ein Weiterfahren auf Sicht ist nicht zulässig.

Ggf. dürfen andere Betriebsbedienstete Zuglaufmeldungen übermitteln.

zu FV-NE § 18 (1, 3) - Benachrichtigung der Schrankenwärter und Bahnübergangsposten

Auf der Infrastruktur der ABE gibt es keine Schrankenwärter. Ist eine Postensicherung eines Bü erforderlich, so erfolgt sie durch das Zugpersonal.

zu FV-NE § 18 (5) - Benachrichtigung der Rotten

Für Bauarbeiten, Vermessungsarbeiten u. ä. im Gleisbereich oder seiner unmittelbaren Nähe beantragt der zuständige Anlagenverantwortliche mindestens 5 Werktage vor Beginn der Arbeiten eine Betra. Für regelmäßige wiederkehrende Arbeiten der gleichen Stelle kann auch eine Dauer-Betra beantragt werden.

Sind Gleissperrungen durch den Zugleiter notwendig, sind die Regelungen des § 26 FV-NE zu beachten.

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

Es ist 1 x jährlich eine Streckenbegang durchzuführen.

Wurde ein Streckenabschnitt länger als 2 Monat nicht befahren, ist vor der nächsten Zugfahrt ein Streckenbegang durchzuführen.

zu FV-NE § 20 (2) — Kreuzungsbahnhöfe

Siehe Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen".

zu FV-NE § 21 (2) — Überholungen

Siehe Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen".

zu FV-NE § 25 — Verkehren von Sonderzügen und Ausfall von Zügen

Die Einlegung von Sonderzügen, der Ausfall von Zügen sowie Fahrplanänderungen werden mittels Fahrplananordnungen (Fplo) bekannt gegeben.

zu FV-NE § 26 (2) — Planmäßige Sperrung von Streckengleisen

Für die Bedienung der Anschlussstellen sowie von Ladestellen der freien Strecke ist das Gleis der freien Strecke zu sperren.

Die planmäßige Sperrung eines Gleises der freien Strecke für Bauarbeiten wird mittels Betra oder in Ausnahmefällen per Dienstauftrag bekannt gegeben.

zu FV-NE § 26 (8) — Sperren von Bahnhofsgleisen oder -weichen

Die Sperrung von Bahnhofsgleisen und -weichen und deren Aufhebung ist im Streckenmeldebuch einzutragen.

zu FV-NE § 27 (5) — Sperrfahrten, Zustimmung Fahrerlaubnis

Sollen Sperrfahrten in ein aufgrund einer Betra gesperrtes Gleis eingelassen werden, so hat der Zlr/Zf die Zustimmung des Sperrberechtigten einzuholen. Dieser gibt ggf. die Bedingungen dafür bekannt.

Ebenso ist zu verfahren, wenn Rangierfahrten in ein Baugleis eingelassen werden sollen.

zu FV-NE § 27 (11) — Örtlicher Schutz

Befindet sich nur eine Sperrfahrt im gesperrten Streckenabschnitt, darf auf die beschriebene Kennzeichnung verzichtet werden, wenn die Zugsignale geführt werden.

zu FV-NE § 27 (12) — Anschlussstellen und Ladestellen der freien Strecke und (14) — Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke

Anschlussstellen und Ladestellen der freien Strecke werden als Sperrfahrt bedient. Näheres enthält Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen".

Auf der freien Strecke dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden, wenn dieses nicht durch die SbV oder besondere Sicherungsanweisungen des öBL zugelassen ist.

zu FV-NE § 30 (3) — Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von mindestens 3,5 t und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 20 km/h dürfen wie Züge behandelt werden. Alle übrigen Nebenfahrzeuge einschließlich aller Zweiwegefahrzeuge sind nicht geeignete Nebenfahrzeuge.

zu FV-NE § 30 (5) — Sonderregelungen für Nebenfahrzeuge

Für den Betrieb von Nebenfahrzeugen muss ebenfalls eine Fahrplananordnung vorliegen.

zu FV-NE § 30 (7) — Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht zugelassen.

FV-NE — 3. Abschnitt — Zugfahrdienst

zu FV-NE § 31 (2) - Streckenkenntnis

Zum erstmaligen Erwerb der Streckenkenntnis sind 3 Belehrungsfahrten je Richtung durchzuführen. Mindestens eine Fahrt pro Richtung soll bei Dunkelheit erfolgen. Erforderlichenfalls sollen die Bediensteten weitere Belehrungsfahrten nach eigenem Ermessen durchführen.

Die Streckenkenntnis ist unter Anlage eines Nachweises über Belehrungsfahrten von den Bediensteten schriftlich der jeweiligen Betriebsleitung zu erklären. Die Betriebsleitung des EIU ABE darf die Unterlagen bei den Betriebsleitungen der EVU auf Verlangen einsehen.

Die Triebfahrzeug- und Zugführer haben die Streckenkenntnis selbstständig zu überwachen. Als Nachweis dienen die Fahrtberichte.

Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist im Regelbetrieb unzulässig.

Muss bei Unfällen und Betriebsstörungen ein nicht streckenkundiger Triebfahrzeugführer fahren und kann kein Lotse beigestellt werden, so darf dieser nicht ohne Zustimmung des öBL oder dessen Vertreter fahren. In diesem Fall hat der Triebfahrzeugführer seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen und darf nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h fahren.

zu FV-NE § 31 (9) — Mitfahren auf dem Triebfahrzeug

Betriebsfremde und nicht zum Dienst eingeteilte Personale dürfen sich nicht ohne Zustimmung der Betriebsleitung auf Lokomotiven oder abgeteilten Führerräumen aufhalten.

zu FV-NE § 32 (1) — Länge der Züge

Die max. Zuglänge ist abhängig vom zu bedienenden Anschlussgleis bzw. von der Nutzlänge der Gleise des Bahnhofs, in dem ein Zug umgesetzt oder neu gebildet werden muss.

Die jeweilige maximale Zuglänge wird im Fahrplan festgelegt. Die Nutzlängen der jeweiligen Betriebsstellen sind dem Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

Reisezüge dürfen länger als die bestehenden Bahnsteige sein. Das Zugbegleitpersonal hat in diesen Fällen dafür Sorge zu tragen, dass nur Ein- und Ausstiege benutzt werden, die sich am Bahnsteig befinden.

Eine einmännige Besetzung ist in diesen Fällen nur bei kurzen Triebwagen bis zu einer LüP von 30 m zulässig.

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

Wagen, die ausschließlich über ihre Ladung verbunden sind, dürfen nicht verkehren.

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

Statt der FV-NE Anlage 17 wird die Richtlinie 458 „Außergewöhnliche Transporte" der Deutschen Bahn AG angewandt.

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

Siehe Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen".

zu FV-NE § 35 (2) — Zulässigkeit des Nachschiebens

Das Nachschieben ist nur zulässig, wenn das nachschiebende Triebfahrzeug mit dem Zug gekuppelt ist. Es ist mit minimalen Radien nach Obri-NE zu rechnen. Weitere Festlegungen treffen die EVU.

zu FV-NE § 36 (2) — Wagenliste, Fahrtbericht

Auch für Nebenfahrzeuge ist eine Wagenliste und ein Fahrtbericht zu führen. Die Regelung SbV zu FV- NE § 37 (2) und § 38 (1) sind zu beachten.

zu FV-NE § 37 (2) — Wagenliste, Fahrtbericht

Es ist eine Wagenliste nach Muster Betriebsregelwerk EVU (BRW) zu führen.

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

Es wird ein Fahrtbericht nach Muster der FV-NE Anlage 19 verwendet.

zu FV-NE § 38 (3) — Abgabe des Fahrtberichts

Zugführer des EIU ABE geben Fahrtberichte und/oder Tachoscheibe beim öBL ab. Die Aufbewahrung erfolgt durch die Dienststellenleitung gem. FV-NE § 6 (4).

Die jeweiligen Betriebsleitungen der EVU erlassen für ihre Zugführer gesonderte Weisungen

zu FV-NE § 41 (1) — Mindestbremshundertstel

Siehe Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen".

zu FV-NE § 45 — Fahrgeschwindigkeiten

Auf den Strecken der ABE sind folgende Geschwindigkeiten zulässig:

Strecke	zulässige Geschwindigkeit
Bersenbrück - Ankum	40 km/h

Beschränkungen der Streckenhöchstgeschwindigkeit sowie Geschwindigkeits-beschränkungen innerhalb der Bahnhöfe und Anschlussstellen sind dem Buchfahrplan bzw. SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen sind in SbV Teil D „Örtlichkeiten —Bahnübergänge" aufgeführt. Sie sind mit den Signalen Lf 4 und Lf 5 oder Lf 6 und Lf 7 signalisiert und im Buchfahrplan enthalten.

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden mittels La bekannt gegeben und sind mit den Signalen Lf 1, Lf 2 und Lf 3 zu signalisieren. Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge durch Befehl bis zur Bekanntgabe mittels La zu verständigen.

zu FV-NE § 46 (3) Halt am Bahnsteig

Fällt bei Dunkelheit die Bahnsteigbeleuchtung ganz oder zum überwiegenden Teil aus, so hat der Zf eines haltenden Reisezuges den Aufenthalt so lange zu verlängern, bis er erkennt, dass die ausgestiegenen Reisenden den Bahnsteig verlassen haben.

zu FV-NE § 47 (7) — Stehenlassen eines Zugteiles

Die Anzahl der anzuziehenden Hand- oder Feststellbremsen ergibt sich aus FV-NE Anhang III. Die maßgebende Neigung ist dem Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

zu FV-NE § 48 (8) - Bahnübergang mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage

Eine Sicherung nach FV-NE § 44 (8) ist nicht erforderlich, bei Anlagen mit Signal Bü 2 (Rautentafel), wenn der Zug an einem Bahnsteig gehalten hat und zwischen Zug und dem Bahnübergang ein Überwachungssignal oder Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 1 zeigt.

Weitere Einzelheiten enthält Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" und Teil D „Örtlichkeiten — Bahnübergänge".

zu FV-NE § 48 (9) - Schienenbrüche

Zur Beurteilung von Schienenbrüchen und den daraus erforderlichen Maßnahmen gilt die AzObri 37 – Maßnahmen bei Schienenbrüchen.

FV-NE —4. Abschnitt — Rangierdienst

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

Die örtlichen Besonderheiten beim Rangieren sind im Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" enthalten.

zu FV-NE § 52 ff. — Weichenwärter

Weichenwärter ist der jeweils zuständige örtliche Betriebsbedienstete. Auf unbesetzten Betriebsstellen werden die Aufgaben des Weichenwärters vom Zugpersonal übernommen.

zu FV-NE § 53 (2) — Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt maximal 25 km/h. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

zu FV-NE § 53 (5) — Rangieren im Gefälle

Die Betriebsstellen mit mehr als 2,5 ‰ Gefälle oder an die ein solches Gefälle anschließt sind in der SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" bekannt gegeben.

Abgestellte Fahrzeuge sind durch Handbremsen oder Hemmschuhe festzulegen.

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

Wo und in welcher Form das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal zulässig ist, ist der SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

zu FV-NE § 53 (11) — Rangieren mit Seil und Kette

Das Rangieren mit Seil und Kette ist in allen Gleisen verboten.

zu FV-NE § 53 (12) — Verschieben mit Rangierhilfsmitteln und Rangieranlagen

Einzelheiten sind der SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

zu FV-NE § 53 (13) — Verschieben durch Menschen, Tiere und straßenfahrbare Geräte, Kraftfahrzeuge

Einzelheiten sind der SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

zu FV-NE § 53 (14) — Mithilfe von Bahnfremden

Bahnfremde dürfen nicht zum Rangieren von Wagen eingesetzt werden.

zu FV-NE § 54 (6c) — Signale - Vorbeifahrt

Die Zustimmung zur Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Haupt- oder Sperrsignal darf mit der Zustimmung zur Rangierfahrt verbunden werden.

zu FV-NE § 55 (1, 2) — Befahren von Bahnübergängen und Übergängen für Reisende

Das Rangieren über nicht technisch gesicherte Bahnübergänge und Übergänge für Reisende hat mit größter Vorsicht zu erfolgen.

Vor dem Befahren des BÜ bzw. Übergangs ist Achtungssignal Zp 1 zu geben. Der BÜ darf nur befahren werden, wenn der Betriebsbedienstete auf der Spitze der Rangierabteilung zweifelsfrei feststellen kann, dass keine Gefahr besteht. Ist diese Feststellung nicht möglich, so ist der BÜ durch Posten gem. FV-NE Anlage 13 (17) zu sichern.

In jedem Fall ist der BÜ bzw. Übergang schnellstens zu räumen. Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge, die nicht beidseitig gut beleuchtet sind, dürfen bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter nicht durch haltende Rangierabteilungen besetzt werden.

zu FV-NE § 56 (1) — Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist auf allen Betriebsstellen unzulässig.

zu FV-NE § 58 (2) — Festlegen, Festlegemittel

Nicht benutzte Hemmschuhe und Radvorleger sind mitzunehmen, sie dürfen nicht unbeaufsichtigt auf den Betriebsstellen verbleiben.

zu FV-NE § 58 (3) — Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Abgestellte Fahrzeuge sind in allen Betriebsstellen in allen Gleisen festzulegen. Neigungen größer als 2,5 ‰ sind in der SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" aufgeführt. Die Anzahl der anzuziehenden Hand- oder Feststellbremsen ergibt sich aus FV-NE Anhang III.

zu FV-NE § 59 (1) - Benutzen der Hauptgleise

Der Zlr genehmigt das Rangieren mit den Worten:

„Rangieren in ... erlaubt."

Die Rangiererlaubnis ist im „Meldebuch für den Zugleiter" bzw. im „Belegblatt für den Zugleiter" zu vermerken.

Das Rangieren ist mit dem Triebfahrzeug aus der vorhergehenden Zugfahrt ohne Zustimmung des Zugleiters auf allen Bahnhöfen erlaubt, solange für den Zug keine Ankunftsmeldung gegeben wurde.

Das Rangieren wird beendet durch

- eine Ankunftsmeldung
- eine Einschlussmeldung (siehe zu FV-NE § 10 (3) oder
- eine Fahranfrage

zu FV-NE § 59 (2) — Rangieren über Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus

Die Erlaubnis für das Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus wird durch den Tf beim Zugleiter mit folgenden Worten beantragt:

„Darf in .... über die Rangierhalttafel/Einfahrweiche Richtung .... hinaus rangiert werden?"

Die Erlaubnis erfolgt mündlich durch den Zugleiter, nachdem zuvor der angrenzende Streckenabschnitt bis zur nächsten Zuglaufstelle gesperrt worden ist.

Der Wortlaut lautet:

„Zug/Sperrf/Rf ...., Rangieren in .... auf Einfahrgleis aus Richtung .... über Signal Ra 10/Einfahrweiche Nr. .... hinaus bis .... Uhr erlaubt."

Der Zugleiter vermerkt Sperrung und Rangiererlaubnis im „Meldebuch für den Zugleiter" bzw. im „Belegblatt für den Zugleiter".

Das Ende des Rangierens über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus ist dem Zlr/Fdl mit den Worten „Zug/Sperrf/Rf ...., Rangieren in .... auf Einfahrgleis aus Richtung .... über Signal Ra 10/Einfahrweiche Nr. .... hinaus beendet" zu melden, sofern nicht die Rangiererlaubnis nach zu FV-NE § 59 (1) zurückgegeben wird.

Der Zugleiter vermerkt das Ende des Rangierens über Ra 10/Einfahrweiche und Aufhebung der Sperrung im „Meldebuch für den Zugleiter" bzw. im „Belegblatt für den Zugleiter".

zu FV-NE § 59 (3) — Gefährdende Rangierbewegungen

Die Einfahrt in den Bahnhof darf erst nach Beendigung gefährdender Rangierbewegungen gestattet werden.

Ist kein Halt vor der Trapeztafel angeordnet, dürfen nach Erteilen der Fahrerlaubnis keine gefährdenden Rangierbewegungen durchgeführt werden.

Einzelheiten sind der SbV Teil C „Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen" zu entnehmen.

zu FV-NE § 60 (1) — Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

Die Zugfahrt beginnt an den Ausfahrsignalen oder an der Ausfahrweiche.

zu FV-NE § 60 (2) — Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt

Zugfahrten dürfen ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn die Zustimmung zur Rangierfahrt vorliegt und die Geschwindigkeit am gewöhnlichen Halteplatz auf höchstens 10 km/h reduziert wurde. Danach darf wieder mit zulässiger Rangiergeschwindigkeit gefahren werden.

zu FV-NE § 61 (2) — Auffahren von Weichen, Maßnahmen nach Auffahren

Zur Feststellung des Ordnungsgemäßen Zustandes nach dem Auffahren von Weichen sind der örtliche Betriebsleiter sowie die von ihm benannten Personen befugt.

Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

zu Langsamfahrsignalen

Die Signale werden auf Anordnung des Eisenbahnbetriebsleiters aufgestellt. In dringenden Fällen dürfen die Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 auch auf Anordnung durch den Leiter der Bahnmeisterei, seinem Vertreter, dem Bereitschaftshabenden der Bahnmeisterei oder dem Anlagenverantwortlichen aufgestellt werden. Die Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters ist schnellstmöglich nachträglich einzuholen.

Langsamfahrsignale brauchen nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein. Als Kennziffer ist abweichend auch „0^5" für 5 km/h zulässig.

zu Signal Lf 1 — Langsamfahrscheibe

Es wird nur das Tageszeichen angewendet.

zu Signal Lf 2 — Anfangscheibe und

zu Signal Lf 3 — Endscheibe

Das Signal Lf 2/Lf 3 ist aufzustellen. Es kann links vom Gleis stehen.

zu Signal Sh 0 — Halt! Fahrverbot

Die als Gleisabschlusssignal verwendeten Sh 0-Signale brauchen nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein.

Gleissperren sind nicht grundsätzlich mit Gleissperrensignalen ausgestattet.

zu Signal Sh 2 - Schutzhalt

Die als Gleisabschlusssignal verwendeten Sh 2-Scheiben brauchen nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein.

zu Weichensignalen

Weichensignale brauchen nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein.

zu Signal Wn 7

Gleissperren sind nicht grundsätzlich mit Gleissperrensignalen ausgestattet.

zu Signal Zg 1 - Spitzensignal

Es ist stets das Nachtzeichen zu verwenden.

zu Signal Zg 2 — Schlusssignal

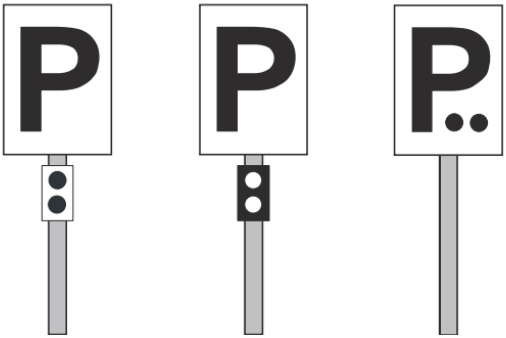
Für alle Züge ist die Signalisierung mit einer Tafel oder einem Licht ausreichend, sofern diese nicht auf Gleise der DB Netz AG übergehen.

zu Signal Fz 1 — Rangierlokomotivsignal

Es ist grundsätzlich das Nachtzeichen des Signals Zg 1 - Spitzensignal zu führen.

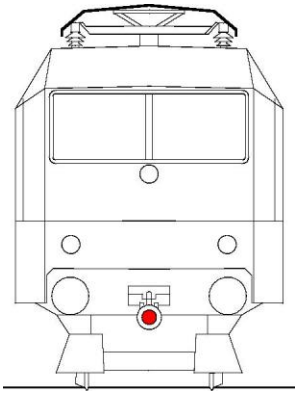
zu Signal Bü 4 — Pfeiftafel

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.



Signal Zg 102 — Vereinfachtes Schlusssignal

Tageszeichen: Hinten am letzten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand.



Für alle Züge ist die Signalisierung mit Signal Zg 102 zulässig, sofern diese nicht auf Gleise der DB Netz AG übergehen.

Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-NE

zu Buvo-NE § 2 (2) — Verhalten der Mitarbeiter

Leiter an der Unfallstelle ist der Notfallmanager, sofern nicht der öBL oder sein Vertreter vor Ort sind.

Die Handlungen der Unfallmeldestelle und des Leiters an der Unfallstelle richtet sich auch nach der „Betriebsunfallvorschrift der Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH".

zu Buvo-NE § 3 - Aufbau des Unfallmeldewesens

Unfallmeldestelle ist die Zugleitung der ABE in Ankum.

Zugführer und Rangierbegleiter müssen mit einem Mobiltelefon nach GSM-Standard ausgerüstet sein.

Außerhalb der Dienstzeiten der Betriebsleitung ist eine Rufbereitschaft einzurichten. Die Unfallmeldetafeln I und II sind als Anlagen 6/7 Bestandteil dieser SbV im Teil E.

zu Buvo-NE § 4 - Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen

Bei Ereignissen nach § 1 ist unverzüglich der örtliche Betriebsleiter bzw. bei Abwesenheit sein Vertreter zu verständigen.

zu Buvo-NE § 8 — Meldungen an andere Stellen — Statistik

Meldungen an die Berufsgenossenschaft, an Versicherungsgesellschaften usw. werden für das EIU ABE grundsätzlich durch die Eisenbahnbetriebsleitung veranlasst.

Zusätzliche Bestimmungen zur VDV-Schrift 755

zu VDV-Schrift 755 3. — Erwerb der Streckenkenntnis

4. — Erlöschen und Wiedererwerb der Streckenkenntnis

Es gelten zusätzlich die Regelungen SbV zu FV-NE § 31 (2).

Zusätzliche Bestimmungen zu den UW

zu DGUV 78 § 4 (1) – Sicherungsanweisung

Siehe Teil E Anhang 3.

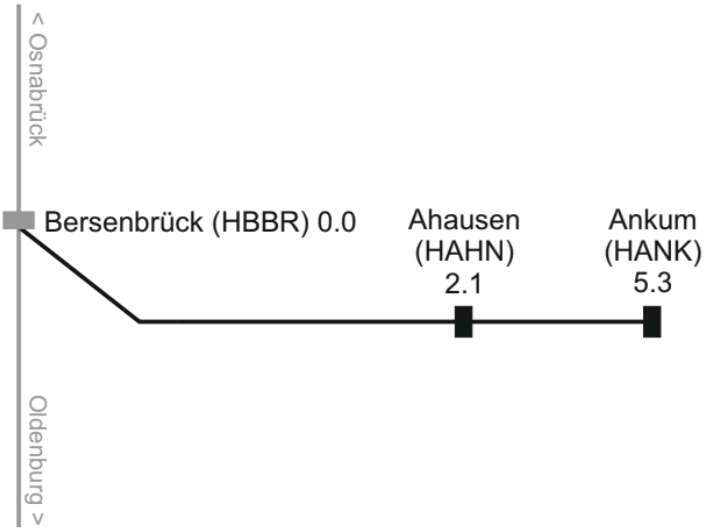
zu DGUV 78 § 4 (2) - Sicherungsanweisung

Entsprechende Regelungen sind in der Betra zu treffen.

zu DGUV 78 § 5 (1) - Sicherungsanweisung

Entsprechende Regelungen sind in der Betra zu treffen.

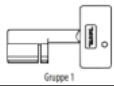
Lageskizzen und Besonderheiten der Betriebsstellen



Zugführerschlüssel

Die Gleissperren der Nebengleise sind in der Regel schlüsselabhängig von der jeweiligen Zugangsweiche im Hauptgleis.

Hierbei wird die Gleissperre mit dem Zugführerschlüssel aufgeschlossen und dadurch der Weichenschlüssel für die Zugangsweiche freigegeben.

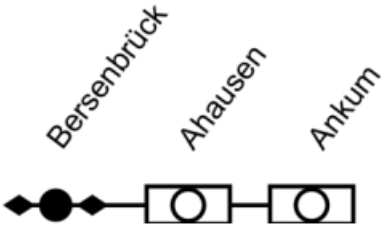
Bezeichnung	Schlüssellochform	Schlüsselgruppe
e1		

Strecken- und Bahnhofsgleise mit einer maßgebenden Neigung

In dieser Tabelle sind alle Bahnhofs- und Streckengleise mit einer Neigung von mehr als 2.5 ‰ aufgeführt:

Bezeichnung	Maximale Neigung in ‰
Streckengleis Bf. Bersenbrück — Bf. Ahausen	10,1
Streckengleis Bf. Ahausen- Bf. Ankum	17,0
Bf. Ankum in Richtung Bf. Ahausen	3,5

Darstellung der Zugleitstrecke



Betriebsstelle	Zug-lauf-stelle	Zug-lauf-melde-stelle	Regel-kreu-zun-gen	Kreu-zungen im Aus-nahme-fall
Bf Bersenbrück		X	X	
Bf Ahausen	X			
Bf Ankum	X		X	

Streckendaten

Bremswegabstand:	300m
Streckenklasse:	D
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	40 km/h
Mindestbremshundertstel:	R/P 48, G 74

Bersenbrück - Ankum

1	2	3	4	5	6	7
Lage (km)	Beschränkung Höchst-geschwindigkeit (km/h)	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt oder Durchfahrt	Einfahrt in Gleis	Bemerkung
0,0	40	Bersenbrück		0.00		
2,1		Ahausen		0.04	1	
4,632		Bü Walsumer Esch				Postensicherung
4,8	20					
5,3		Ankum	0.10		1	

Ankum - Bersenbrück

1	2	3	4	5	6	7
Lage (km)	Beschränkung Höchst-geschwindigkeit (km/h)	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt oder Durchfahrt	Einfahrt in Gleis	Bemerkung
5,3	20	Ankum		0.00		
4,8	40					
4,632		Bü Walsumer Esch				Postensicherung
2,1		Ahausen		0.06	1	
0,0		Bersenbrück	0.10			

Bf Bersenbrück (HBBR)

1. Allgemein

Der Bahnhof Bersenbrück ist nicht Teil der Infrastruktur der ABE und wird von DB Netz betrieben. Regelung für die Betriebsstelle gibt die DB Netz bekannt.

2. Grenze der Infrastruktur

Die Grenze der Eisenbahninfrastrukturen bildet der in Richtung der Infrastruktur der ABE liegende Schienenstoß am Ende der Weiche 502.

Die betriebliche Grenze ABE/ DB Netz AG befindet sich am Esig B 555 in km 0,585.

3. Ergänzende Anweisungen für den Zugverkehr

Bei Ausfahrten aus Gleis 2 Richtung Ahausen ist der ET Schalter in km 0,350 zu bedienen.

Bei Störung des Einschaltkontaktes im Gleis 3 kann dieser auch zur Einschaltung der BÜ-Kette verwendet werden.

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Bei Zugfahrten mit längeren Halten in Richtung Bersenbrück ist die technische Sicherung der BÜ „Gemeindestraße Ahausen" in km 1,800 mittels HAT auszuschalten. Vor Erteilen des Abfahrtauftrages ist HET zu bedienen. Die HET/HAT befindet sich am Schalthaus.

Bei Zugfahrten mit längeren Halten in Richtung Ankum ist die technische Sicherung der BÜ „Ahauser Dorfstraße" in km 2,212 mittels AT auszuschalten. Vor Erteilen des Abfahrtauftrages ist ET zu bedienen. Die ET/AT befindet sich am Bahnsteigende.

Weiche 1 ist vorübergehend ausgebaut. Gleis 2 ist gesperrt. Auf dem gesperrten Gleis 2 sind Fahrzeuge abgestellt. Die Weiche 2 darf nur über den geraden Strang befahren werden.

Im Bahnhof Ahausen sind keine Zugkreuzungen oder Überholungen möglich.

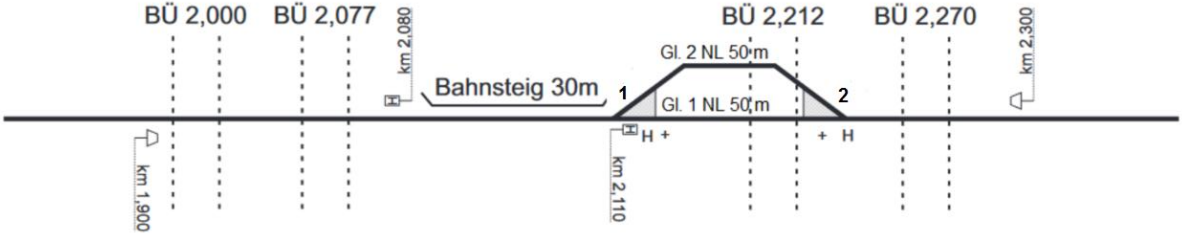
2. Besonderheiten für den Rangierdienst

---

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

---

abe Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH	Bahnhof Ahausen (HAHN)	km 2,1



Bf Ankum (HANK)

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Zugschlussstelle ist Weiche 1. Zwischen dem Bahnkilometer 4,8 und dem Streckenende im Bahnhof beträgt die Höchstgeschwindigkeit in beiden Richtungen 20 km/h.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

Die maximale Rangiergeschwindigkeit im Bahnhof Ankum beträgt 15 km/h. Vor Rangierbewegungen auf Betriebsstelle Bf. Ankum ist festzustellen, dass alle zu bewegenden Eisenbahnfahrzeuge untereinander gekuppelt und geschlaucht sind sowie die Funktionsfähigkeit der durchgehenden Druckluftbremseinrichtung hergestellt und überprüft ist.

An Eisenbahnfahrzeuge darf erst herangefahren werden, wenn diese festgelegt sind. Festlegemittel und Handbremsen dürfen erst entfernt oder gelöst werden, wenn die Eisenbahnfahrzeuge gekuppelt und geschlaucht sind.

Im Gleis 101 befindet sich ein Gleistor. Die Nordseite des Gleistors ragt in den Regellichtraum und ist mit einer schwarz-gelben Warnmarkierung versehen. Die Rangierseite für Fahrten in Gleis 101 ist die Südseite. Das Gleis 101 darf nur befahren werden, wenn sich am und hinter dem Gleistor keine Personen befinden.

Das Anschlussgleis Havermann ist gesperrt. Die Weiche 1 darf nur über den geraden Strang befahren werden.

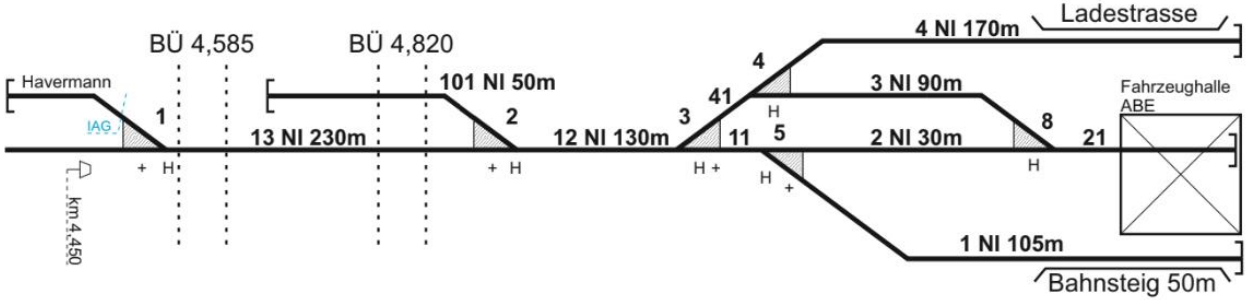
3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

---

abe
Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH

Bahnhof Ankum (HANK)

km 5,3



Nutzlängen

11+2+21	200m
11+1	200m
2+21	100m
3+21	165m
41+4	205m
41+3+21	200m

Zeichen

IAG Infrastrukturanschlussgrenze

Verzeichnis der Bahnübergänge

Bersenbrück — Ahausen

1	2	3	4
Nr.	in Bahn-km	Strassenbezeichnung	Sicherungsart
1	0,364	Kreisstraße 143, Bersenbrück	tg, LZA (DB AG)
2	0,602	Feldweg, Bersenbrück	tng, Übersicht
3	0,743	Otto-Hahn-Straße, Bersenbrück	tg, EBÜTvB-LzH-ÜS
4	1,055	Robert-Bosch-Straße, Bersenbrück	tg, EBÜTvB-LzH/FÜS (BÜSTRA)
5	1,310	Straße Im Grunde, Bersenbrück	tg, BUES 2000-LzH F-ÜS (BÜSTRA)
6	1,798	Gemeindestraße Ahausen	Tg, BUES 2000-LZÜS
7	2,002	Fußweg, Ahausen	tng Umlaufsperre
8	2,084	Fußweg, Ahausen	tng Umlaufsperre

Ahausen - Ankum

1	2	3	4
Nr.	in Bahn-km	Strassenbezeichnung	Sicherungsart
1	2,212	Ahauser Dorfstraße, Ahausen	tg, EBÜTvB-LzH-ÜS
2	2,286	Zufahrt „Ankumer Straße 115“	tng, Übersicht
3	2,402	Zufahrt „Ankumer Straße 116“	tng, Übersicht
4	2,977	Feldweg, Walsum	tng, Übersicht
5	3,283	Zufahrt „Gehöft Walsum 19“	tng, Übersicht
6	3,478	Feldweg, Walsum	tng, Übersicht
7	3,665	Zufahrt „Walsumer Straße 14a“	tng, Übersicht
8	3,763	Walsumer Straße	tng, Übersicht
9	4,581	Walsumer Esch, Ankum	tng, Postensicherung
10	4,828	Gemeindestraße, Ankum	tng, Übersicht

Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen an Bahnübergängen

Zeichenerklärung

1. Das Verzeichnis enthält die ständigen Langsamfahrstellen an Bahnübergängen.

2. Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen, die durch die Übersicht in Verbindung mit hörbaren Signalen (Pfeifsignale) gesichert werden, sind mit den Signalen Lf 4 — Geschwindigkeitstafel — und Lf 5 — Anfangtafel — gekennzeichnet. Die zulässige Geschwindigkeit ist in der folgenden Übersicht in Spalte 4 genannt.

3. Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen, die technisch gesichert sind und deren Annäherungsstrecken für geringere als die Streckenhöchstgeschwindigkeit ausgelegt sind, sind mit dem Signal Lf 4 — Geschwindigkeitstafel — und Lf 5 — Anfangtafel — gekennzeichnet. Die zulässige Geschwindigkeit ist in der folgenden Übersicht in Spalte 5 genannt.

Verzeichnis der Langsamfahrstellen an BÜ

Bersenbrück — Ankum

1	2	3	4	5	6
in Bahn-Km	zwischen Betriebsstelle	und Betriebsstelle	km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und hörbaren Signalen	km/h an BÜ mit technischer	Bezeichnung des Bü

Ankum — Bersenbrück

1	2	3	4	5	6
in Bahn-km	zwischen Betriebsstelle	und Betriebsstelle	km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und hörbaren Signalen	km/h an BÜ mit technischer	Bezeichnung des Bü

Allgemeine Angaben für technisch gesicherte Bahnübergänge

Die Einschränkungen für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr an den technisch gesicherten Bahnübergängen sind auf ein Minimum zu begrenzen.

Beim Halt einer Zugfahrt innerhalb der Einschaltstrecke eines technisch gesicherten Bahnüberganges ist je nach Situation die Anlage durch das Bedienen der Ausschalttaste auszuschalten. Vor Weiterfahrt ist die Anlage wieder einzuschalten.

Rückwärtige Einschaltungen sind zu vermeiden. Jede Störung bzw. Unregelmäßigkeit an technisch gesicherten Bahnübergängen ist unverzüglich dem Zugleiter zu melden.

Automatik HET Automatische Hilfseinschaltung

Automatisches Einschalten der BÜ-Sicherung durch Befahren der Zugeinwirkungsstelle.

Zum automatischen Einschalten für die BÜ - Sicherung gibt es unterschiedliche Regelungen:

- Bei BÜ ohne Schild „Automatik HET` muss mit dem ersten Fahrzeug bis auf die vor dem BÜ befindliche Schleife herangefahren werden.

- Wo das Schild „Automatik HET" aufgestellt ist, muss mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild herangefahren werden.

AT Ausschalttaste

Durch kurzzeitiges Bedienen wird die BÜ-Sicherung ausgeschaltet. Die AT dient zum Ausschalten der BÜ-Sicherung nach dem Anhalten des Zuges bei längerem Aufenthalt. Die Anlage wird unverzögert in Grundstellung gebracht.

Bei Ausschaltung der BÜ-Sicherung durch AT ist darauf zu achten, dass sich keine Fahrzeuge mehr auf dem BÜ befinden, da auch bei besetztem BÜ die Ausschaltung möglich ist.

ET Einschalttaste

Durch kurzzeitiges Bedienen wird die BÜ-Sicherung eingeschaltet. Die ET dient zur Einschaltung der BÜ-Sicherung. Die BÜ-Sicherung wird automatisch wieder ausgeschaltet. Nach Abfahrt des Zuges sind keine weiteren Handlungen erforderlich.

FS x Fahrzeugschaltmittel

Schaltmittel, z.B. Schleife zum Schalten der technischen BÜ-Sicherung

FS 1, FS 2 Einschaltschaltmittel, FS 3 Ausschaltschaltmittel

HET / HAT Hilfsein- und Hilfsausschalttaste

Unmittelbar am BÜ angeordnete Tasten, die im Störungsfall auch für Zugfahrten verwendet werden. Da es sich um eine Hilfseinschaltung handelt, wird das Überwachungssignal in der Regel nicht angeschaltet. (lediglich bei den Lo 1/57 — Anlagen wird mit Bedienung der HET das Bü 1 angeschaltet.)

Bei Ausschaltung der BÜ-Sicherung durch HAT ist darauf zu achten, dass sich keine Fahrzeuge mehr auf dem BÜ befinden, da auch bei besetztem BÜ die Ausschaltung möglich ist.

RS Rangierschalter

Die BÜ-Sicherung wird aktiviert, solange sich der Schlüssel im geschalteten Zustand in dem RS befindet. Die Gleisschaltmittel sind unwirksam geschaltet. Der RS dient zum Einschalten der BÜ-Sicherung beim Rangieren.

ÜL Überwachungslampe

Die bei Tasten und Schaltern angeordneten Überwachungslampen zeigen das einwandfreie Arbeiten der Straßensignale bzw. die Unwirksamschaltung der Schaltmittel an.

US Unwirksamschalter

Schlüsselschalter, der ein Gleisschaltmittel unwirksam schaltet. Nach Räumen der Gleisschaltmittel und Abziehen des Schlüssels wird die Grundstellung wieder herstellt. Der US dient dem Unwirksamschalten von Gleisschaltmitteln, wenn das Gleisschaltmittel aber nicht der BÜ befahren werden soll.

UT Unwirksamtaste

Das folgende Gleisschaltmittel wird für das nächste Befahren unwirksam (Es erfolgt keine Einschaltung der BÜ-Sicherung) geschaltet. Die UT dient dem Unwirksamschalten von Gleisschaltmitteln, wenn das Gleisschaltmittel, aber nicht der BÜ befahren werden soll.

OS Überwachungssignal

OSW Überwachungssignalwiederholer

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Strecke 1: Bersenbrück — Ankum

1	2	3	4	5	6	7
in Bahn-km	Bauart	Licht-zeichen Gelb/Rot	Halb-/ Voll-schranke	HAT	HET/ RS/ RT	Bemerkung
0,364		X	X			Fernbedient durch FDL Bersenbrück
0,743	EBÜTvB	X	X	X		
1,055	EBÜTvB BÜSTRA	X	X	X		
1,310	BUES 2000 BÜSTRA	X	X	X		
1,998	BUES 2000	X		X		
2,212	EBÜTvB	X		X	X	

Bedienungsanleitung der technisch gesicherten Bahnübergänge

BÜ km 0,364 „Kreisstraße 143"

Die Anlage wird durch den Fdl Bersenbrück bedient und ist Hp-abhängig.

BÜ km 0,743 „Otto-Hahn-Straße

Die Anlage ist nicht mit Grundsteller ausgerüstet. Die Einschaltung erfolgt richtungsabhängig.

Besonderheiten

Eine Einschaltung der Anlage für Fahrten Richtung Ankum erfolgt nur bei Zustimmung der Fahrt über Signal aus Gleis 3. Sollen ausnahmsweise Fahrten aus Gleis 2 nach Ankum verkehren, so ist der BÜ mittels ET einzuschalten.

BÜ km 1,055 „Robert-Bosch-Straße"

Die Anlage ist nicht mit Grundsteller ausgerüstet. Die Einschaltung erfolgt richtungsabhängig.

Besonderheiten

Die Einschaltung erfolgt in Richtung gemeinsam mit dem BÜ Otto-Hahn-Straße. Die automatische Wirksamschaltung der Einschaltschleifen erfolgt nur bei Fahrtbegriff oder bei Ersatzsignal des ASig aus Gleis 3.

BÜ km 1,310 „Im Grunde"

Die Anlage ist nicht mit Grundsteller ausgerüstet. Die Anlage ist mit Auto - HET ausgerüstet.

BÜ km 1,798 „Gemeindestraße Ahausen"

Die Anlage ist nicht mit Grundsteller ausgerüstet. Die Anlage ist mit Auto - HET ausgerüstet

Beim Befahren der Ausschaltschleife aus Richtung Bersenbrück erfolgt auch eine Einschaltung des BÜ 2,212.

Aus Richtung Ankum wird am Einschaltpunkt des BÜ km 2,212 auch der BÜ 1,798 eingeschaltet.

BÜ km 2,212 „Ahauser Dorfstraße"

Die Anlage ist nicht mit Grundsteller ausgerüstet.

Schlüsselform HET / HAT ist „DB 21".

Schlüsselform RS ist ein Weichenschlüssel.

Die Einschaltung aus Richtung Bersenbrück erfolgt mittels der Ausschaltschleifen des BÜ km 1,798.

Aus Richtung Ankum wird am Einschaltpunkt des BÜ km 2,212 auch der BÜ 1,798 eingeschaltet.

Anlage I

Diese Anlage wird bei der nächsten Berichtigung eingefügt

Anlage II

Anlage 19
zu § 38 (1)

.....
(Bahn)

Fahrtbericht

....., ...
(Wochentag) (Datum)

Zug Nr												
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M
soll abfahren												
ankommen												

1	2	3	4		5		6	7	
Nr		Name des Triebfahrzeugführers	Durchfahrene Strecke		Zugkilometer		Name des Zugbegleiters	Durchfahrene Strecke	
Zug	Tfz		von	bis	Nutzfahrt	Leerfahrt		von	bis

8	9	10			11			12	13	14	15	16
Zug Nr	Betriebsstellen	Ankunft			Abfahrt			Achsenzahl	Gesamt-Zug-Gewicht*) t	Bedientes Bremsgewicht †) t	vorhandenes Bremshundertstel Sp 14 x 100 / Sp 13	Betriebliche und verkehrliche Bemerkungen
		U	M	Später-Früher-Min	U	M	Später-Früher-Min					

Anmerkung: *) die aus Spalte 7 des Wagenzettels sich ergebende Summe der Gewichte der Wagen und Triebfahrzeuge.
†) die sich aus dem Wagenzettel ergebende Summe der bedienten Bremsgewichte.

8	9	10			11			12	13	14	15	16
Zug Nr	Betriebsstellen	Ankunft			Abfahrt			Achsen-zahl	Gesamt-Zug-Gewicht*) t	Bedientes Brems-gewicht t)	% vorhandenes Brems-hundertstel Sp 14 x 100 / Sp 13	Betriebliche und verkehrliche Bemerkungen
		U	M	Später-Früher-Min	U	M	Später-Früher-Min					

Besondere Vorkommen mit Angabe der Zugnummern:

Zu Zug Nr*	Angeschlossen sind		Unterschrift des Zugführers
	Befehle Stück	Sonstige Beilagen Stück	

Geprüft

....., den .....

*) t) Anmerkungen zu den Spalten 13 und 14 siehe Vorderseite.

Anlage III

Diese Anlage wird bei der nächsten Berichtigung eingefügt

Anlage IV

Diese Anlage wird bei der nächsten Berichtigung eingefügt

Anlage V

Brückenverzeichnis

Bersenbrück — Ahausen

Brücken und Durchlässe größer als 2 Meter

1	2	3	4	5	6
Nr.	in Bahn-km	LW in m	Lage / Bezeichnung	Strecken-klasse	Baujahr
1	2,052	4,00	Ahausen, Mühlenbachbrücke	D 4 (UIC 71)	1995

Unfallmeldetafel I

Eisenbahninfrastruktur ABE

Strecke Bf. Bersenbrück – Bf. Ankum

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen – Notruf absetzen

Unfallmeldestelle ist der Zugleiter, Rufnummer auf der Fahrplananordnung (Zugleiter, Notfallmanager)

Gleissperrung veranlassen
Was ist geschehen?

Ort: Gleisnummer / Bezeichnung / Kilometerangabe
Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben?
Gefährliche Stoffe frei geworden (UN-Nr. bzw. Placard-Nr. (Gefahrzettel))?

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?
Unfallstelle sichern!

Erste Hilfe Leisten
Feuer bekämpfen (Feuerlöscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen des Notfallmanagers:
Spuren und Beweisstücke sichern
Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
Eintreffende Helfer einweisen
Für Absperrung sorgen
Untersuchenden Stellen Auskunft geben
Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten

Anlage VII

Unfallmeldetafel II

Für die Unfallmeldestelle Eisenbahninfrastruktur ABE

Strecke Bf. Bersenbrück – Bf. Ankum

Maßnahmen und Meldungen		Meldung an
01.	Gleise sperren	Zugleiter
		Rufnummer auf der Fahrplanordnung angegeben
	Fremdrettungskräfte verständigen	
	örtliche Rettungsleitstelle	Landkreis Osnabrück
		Regionalleitstelle Osnabrück kAöR Am Schölerberg 1 49082 Osnabrück Tel.: (0541) 50030-5112
	zuständige Feuerwehr	112
	Krankentransporte	19222
	zuständige Rettungsdienste/	
	ärztlicher Bereitschaftsdienst	116/ 117
	medizinische Einrichtungen	Klinikum Osnabrück GmbH Am Finkenhügel 1 D-49076 Osnabrück
		+49 541 405 0
	Polizeinotruf	110
	Landespolizei	Polizeiinspektion Osnabrück Kollegienwall 6- 8 D-49074 Osnabrück
		Tel.: +49 541 327 51103

01. Überprüfung bisher getroffener Maßnahmen

02. Notfallmanager verständigen

Angabe: Freiwerden gefährlicher Stoffe
UN- oder Placard- Nr.
Grundwassergefährdung
Aufgleisen/ Einsatz sonstiger Technik erforderlich
Verständigung weiterer personeller/ technischer Ressourcen

03. Verständigung beteiligter EVU/ EIU

trassenbestellendes EVU

Information an anschließendes EIU DB Netz AG

Verständigung weiterer Stellen

04. Organisation der Betreuung und Ablösung betroffener Mitarbeiter

05. Anforderung externer technischer Hilfe