
Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Teil A

Berichtigung 18

vom 19.11.21

Gültig ab 11.12.21

Verteiler: gemäß SbV

Auszutauschende Seiten:

Vorbemerkungen, Seiten V-VI

Abschnitt 1, Seiten 5-18, 25

Abschnitt 4, Seiten 5-8

Zusätzlich einzufügende Seiten:

keine

Entfallende Seiten:

keine

Erläuterungen zu den erfolgten Änderungen

a) Fahrerlaubnis zurücknehmen (Teil A, Abschnitt 1.2)

In § 10 (4a) werden nunmehr Regelungen zum Zurückziehen der Fahrerlaubnis getroffen, aufgrund derer inhaltlich entsprechende bisherige Regelungen der SbV obsolet werden. Allerdings regelt die FV-NE nicht den Fall, wenn eine Fahrerlaubnis außerhalb einer Zuglaufstelle aufgrund eines liegengebliebenen Zuges zurückgenommen werden muß. Zu diesem Punkt wurden die Regelungen der SbV ergänzt. Demnach kann die Fahrerlaubnis für die über nächste Zuglaufstelle hinausreichenden Streckenabschnitte zurückgenommen werden, um den weiteren Betrieb nicht zu behindern. Für den vom liegengebliebenen Zug betroffenen Streckenabschnitt wird die bestehende Fahrerlaubnis durch die Sperrung des Abschnitts ersetzt, so daß der

Abschnitt nach Wegfall der Gründe für die Sperrung durch Abschluß des Sperrkastens durch die grüne Linie als frei gilt. Der liegengebliebene Zug hat, ob aus eigener Kraft oder durch ein Hilfstriebfahrzeug, zuvor den betroffenen Abschnitt als Sperrfahrt geräumt.

b) Führen des Belegblattes (Teil A, Abschnitt 1.5)

Es fallen Regelungen weg, die nunmehr in der Anlage 6 der FV-NE geregelt sind.

c) Entfall der „10-Minuten-Regel“ (Teil A, Abschnitt 4.6)

Bisher war geregelt, daß als eine Kreuzung gilt und im Fahrplan entsprechend zu behandeln ist, wenn zwischen Abfahrt eines Zuges und der Ankunft des Gegenzuges 10 Minuten und weniger liegen. Hier hat sich gezeigt, daß es in denkbaren Fällen zu Unsicherheiten kommen kann, insbesondere bei Verspätungen. Durch den Wegfall der Regelung gilt fortan als Kriterium, ob ein auf den Gegenzug wartender Zug prinzipiell abfahrbereit ist, also das Abwarten der Ankunft des Gegenzuges als einziges Kriterium der Abfahrt entgegensteht, gleich wieviel Zeit dazwischen vergeht.

d) Konkretisierung der Anweisungen zum Ausfüllen des Blattfahrplans (Teil A, Abschnitt 4, Anlage 2)

Die Vorgaben, welche Betriebsstellen in den Blattfahrplan bei Anwendung eines Vergleichsfahrplans zu übernehmen sind, wurden angepaßt. Es entfallen Angaben über Einstellen des Zugfunks oder des Einschaltens von Bü-Anlagen, da diese Angaben bereits in den Vergleichsfahrplänen vorgegeben sind.

Die geänderten Textabschnitte sind jeweils durch ein Dreieck in der Randspalte gekennzeichnet. Vorhandene Druckstücke sind zum Tag der Inkraftsetzung dieser Berichtigung durch den jeweiligen Anwender zu berichtigen.

gez. Dipl.-Ing. P. Raulfs
Eisenbahnbetriebsleiter

Allgemeines

- (1) Für den Betriebsdienst auf den Strecken der Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE) gelten folgende Vorschriften in der jeweils gültigen Fassung:
- a) Signalbuch (SB) – Ril 301
 - b) Fahrdienstvorschriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) im Bereich von Nebenbahnen
 - c) Vorschriften für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
 - d) VDV-Schrift 757 – Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen
 - e) Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
 - f) Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter veranlassen (DB Ril 424)
 - g) DGUV Vorschrift 73 Schienenbahnen
 - h) DGUV Vorschrift 77 Arbeiten im Gleisbereich
 - i) Fahrdienstvorschrift (DB Ril 408) im Bereich von Hauptbahnen
 - j) Telekommunikationsanlagen im Bahnbetrieb bedienen (DB Ril 481)
 - k) Signalanlagen bedienen (DB Ril 482) – Module für die Bedienung der vorhandenen Stellwerksbauformen (Abschn. 3)
 - l) Betrieb des Oberleitungsnetzes (DB Ril 462)
 - m) VDV-Schrift 755 – Streckenkenntnisrichtlinie
 - n) VDV-Schrift 714 – Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit
 - o) Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DAT-Eisenbahn)
- (2) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) zusätzlich und ergänzend zu den Vorschriften nach (1) herausgegebenen Bestimmungen.
- (3) Der Inhalt der Sammlung ist in Teil A (Bestimmungen für das gesamte Netz der ThE) und B (Örtliche Bestimmungen zu Strecken und Betriebsstellen) gegliedert.

Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen bzw. Abschnitte der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften geordnet.

Sollten sich zwischen der FV-NE und den obengenannten Vorschriften Widersprüche ergeben, sind die obengenannten Vorschriften anzuwenden.

Ergänzendes Verzeichnis der Abkürzungen

Die nachfolgend aufgeführten in der SbV verwendeten Abkürzungen gelten zusätzlich zu den in der FV-NE genannten.

Einschalttaste	ET
Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Räumungsprüfung auf Zeit	RpZ
▲ Reisendenüberweg	Rü
Rückfallweiche	Rüw
Streckensicherung für den Zugleitbetrieb	Stresi-ZLB
Überholung durch Zug	Üd ... (Zug-Nr)
Überholung von Zug	Ü ... (Zug-Nr.)
Überlänge	ÜL
Unwirksamkeitstaste	UT
Vereinfachter Zugfunk	VZF
Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten	VzG
Zugfunk	ZF

zeit) an Zlr ... (Name des Zlr): ... (Zugnummer) in ... (Name der Zlmst)« und eine Fahrerlaubnis in der Form »von Zlr ... (Name des Zlr) ... (Zugnummer) darf ... Uhr bis ... fahren« auf dem Blatt unter Hinzusetzung seines Namenszeichens ein.

Ausfertigung schriftlicher Befehle

Zu FV-NE § 9 (1)

Sofern sich der Zug, dem der Befehl zu übermitteln ist, zum Zeitpunkt der Übermittlung außerhalb Zuständigkeitsbereichs des übermittelnden Zugleiters befindet, so ist in der Kopfzeile als Standort die betreffende Betriebsstelle anzugeben. Auf die Angabe des Gleises wird verzichtet.

In einer Zuglaufstelle als Standort des Zuges sind ggf. die Signalbezeichnungen »Ne 1« bzw. »Ne 5« anzugeben.

Mit Befehl 2 darf die Vorbeifahrt an mehreren Signalen beauftragt werden, wenn die Signale in der im Befehl genannten Reihenfolge angetroffen werden und unmittelbar aufeinander folgen.

Bei Verwendung von Schiebelokomotiven erhält der Triebfahrzeugführer des schiebenden Fahrzeugs eine Ausfertigung des Befehls.

Als Übermittlungscode ist die in der SbV genannte Abkürzung der übermittelnden Betriebsstelle zusammen mit der laufenden Nummer des Befehls anzugeben.

Der

| Zugleiter

darf für seinen Bereich den Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle außerhalb der Zugleitstrecke mit der eigenverantwortlichen Ausfertigung von Befehlen Nr. 8, Nr. 12 sowie Nr. 21–25 beauftragen, sofern es in der SbV Teil B, Abschnitt 2, zugelassen ist.

Der den Befehl ausstellende Fahrdienstleiter nennt dem beauftragenden Zugleiter den Übermittlungscode des Befehls. Der beauftragte Fahrdienstleiter und der Übermittlungscode des Befehls sind durch den Zugleiter in Spalte 8 des Zugmelde- und Belegblattbuchs zu vermerken.

Art der Meldungen

Zu FV-NE § 10 (3)

Alle Züge sind zwischen benachbarten Zugmeldestellen sowie zwischen benachbarten Zuglaufstellen und Zugmeldestellen abzumelden.

Anbieten – Strecken mit Streckenblock**Zu FV-NE § 10 (4)**

Es sind die ergänzenden Bestimmungen der SbV Teil A Abschnitt 9 zu beachten.

Fahrerlaubnis zurücknehmen**Zu FV-NE § 10 (4a)**

Eine Fahrerlaubnis darf nur in Gänze, d. h. bis zu der Zuglaufstelle, auf der die Fahrerlaubnis endet, zurückgenommen werden.

Abweichend darf eine Fahrerlaubnis außerhalb einer Zuglaufstelle zurückgenommen werden, wenn der Zug liegengeblieben ist. Voraussetzung ist, daß der Standort gemeldet wurde und der vom Zug belegte Streckenabschnitt gesperrt wurde.

Das Zurücknehmen der Fahrerlaubnis teilt der Zugleiter dem Zugführer durch Befehl 25 mit folgendem Wortlaut mit: »Fahrerlaubnis für Zug ... bis ... (Zuglaufstelle, bis zu der Fahrerlaubnis erteilt ist) zurückgenommen.« Die Erteilung des Befehls ist in der Spalte Meldungen und Vermerke nachzuweisen.

Freilinie eintragen**Zu FV-NE Anlage 6 (6)**

Wird eine Fahrerlaubnis ausnahmsweise außerhalb einer Zuglaufstelle zurückgenommen, so ist nach erfolgter Rücknahme und dem Nachweis in der Spalte Meldungen und Vermerke die Freilinie für die Streckenabschnitte einzutragen, die durch den Zug nicht belegt sind. Im belegten Streckenabschnitt ist statt der Freilinie ein Sperrkasten gemäß Anlage 6 (2) einzuzichnen.

Zugschlußfeststellung**Zu FV-NE § 10 (5)**

Bei Vorhandensein einer Streckengleisfreimeldeanlage darf die Zugschlußfeststellung durch Auswerten der Meldeanzeigen ersetzt werden, sofern es in der SbV Teil B Abschnitt 2 für die betreffende Betriebsstelle zugelassen ist.

Abstellmeldung**Zu FV-NE § 10 (5a)**

Die Abstellmeldung ist durch den Zlr im Belegblattbuch in Spalte 7 »Meldungen und Vermerke« einzutragen.

Zugvollständigkeitsmeldung**Zu FV-NE § 10 (5b)**

Die Zugvollständigkeitsmeldung ist Teil der Räumungsprüfung und meldet das Freisein des zuletzt befahrenen Zugfolgeabschnitts. Sie wird durch Fahrplan oder mündliche Anordnung des Fdl/Zlr/öBb angeordnet. In Teil B der SbV ist jeweils angegeben, unter welchen Bedingungen die Meldung abgegeben werden darf.

Die Zugvollständigkeitsmeldung wird auf örtlich besetzten Zuglaufstellen abgegeben, wenn der öBb die Feststellung der Ankunft des Zuges nicht selbst treffen kann.

Abmelden**Zu FV-NE § 10 (6)**

In der SbV Teil B Abschnitt 2 sind die Betriebsstellen genannt, an die Züge abzumelden sind.

Änderungen von Zuglaufmeldungen und zusätzlichen Meldungen**Zu FV-NE § 10 (7)**

Legt der Zugleiter für einen Zug eine zusätzliche Fahranfrage fest, verlegt oder hebt er eine Fahranfrage auf, so ist dem Zugpersonal dieses durch schriftlichen Befehl bekannt zu geben.

Eine zusätzliche Zugvollständigkeitsmeldung wird vom Fahrdienstleiter in seinem Bereich mündlich angeordnet.

Zusätzliche oder aufgehobene Ankunft- und Verlassensmeldungen sowie die Abgabe der Abstell- und der

Zugvollständigkeitsmeldung dürfen vom Zugleiter mündlich angeordnet werden.

Zugmeldungen über die Zugleitstrecke hinaus

Zu FV-NE § 10 (8)

Für Zugmeldestellen, die an eine Zugleitstrecke angrenzen, kann bestimmt sein, daß sich ein Zug vor der Einfahrt in die Zugleitstrecke direkt beim zuständigen Zugleiter zwecks Abgabe der Fahranfrage zu melden hat. Näheres regelt die SbV Teil B, Abschnitte 1 und 2.

In diesem Fall entfällt die Übermittlung der Fahrerlaubnis an die Zugführer durch den anbietenden Fahrdienstleiter.

Belegblatt

Zu FV-NE § 11 (1)

Der Zugleiter führt das Belegblatt für den Zugleiter gemäß dem Muster nach Anlage 6 der FV-NE.

Tagesabschluß

Zu FV-NE § 11 (2)

Das Zugmeldebuch | Das Belegblatt für den Zugleiter wird bei durchgehendem Dienst täglich um 24:00 Uhr, bei unterbrochenem Dienst nach Dienstschluß durch einen Schwarzstrich abgeschlossen. Der neue Tag wird darunter auf einer besonderen Zeile vorgetragen.

Meldungen und Vermerke

Zu FV-NE § 11 (3)

Meldungen größeren Umfangs können über den ganzen Spaltenbau des Zugmeldebuchs | Belegblattes des Zugleiters hinweggeschrieben werden.

Sicherheitsabstand vor höhengleichen Bahnsteigzugängen

Zu FV-NE § 14 (1)

Der Sicherheitsabstand zwischen einem höhengleichen Bahnsteigzugang und dem gewöhnlichen Halteplatz des Zuges, gekennzeichnet durch Signal Ne 5, beträgt bei einer Einfahrtsgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h mindestens 10 m, höchstens 15 m.

Prüfung der Weichen und Gleissperren

Zu FV-NE § 14 (1)

Die Prüfung des Fahrwegs ist durch Hinsehen und, wo möglich und zulässig, durch Auswerten der Meldeeinrichtungen vorzunehmen.

a) Regelungen für mechanische und elektromechanische Stellwerke

Wenn der Signalhebel nicht umgelegt werden kann, ist der Fahrweg wie folgt zu sichern:

- (1) durch Umlegen des der Fahrtrichtung entsprechenden Fahrstraßenhebels und Anbringen einer Hilfssperre,
- (2) durch Umlegen des Fahrstraßenhebels der Gegenrichtung und Anbringen einer Hilfssperre, sofern die Sicherung nach (1) nicht möglich ist.
- (3) durch Einzelsicherung der spitz befahrenen Weichen und der Flankenschutz-einrichtungen, sofern die Sicherung nach (1) oder (2) nicht möglich ist.

Die Bahnhofsblockeinrichtungen sind zu bedienen, soweit es möglich und zulässig ist.

b) Regelungen für elektronische Stellwerke

Blinkt der Festlegeüberwachungsmelder grün, sind nur die zu befahrenden Weichen gesichert. Leuchtet er nicht, liegt keine Fahrwegsicherung vor. In beiden Fällen ist wie folgt zu verfahren:

Die Weichenlaufkette ist zu sperren. Die Auflösung der in den Nachbargleisen eingestellten Fahrstraßen ist abzuwarten.

Wird der Verschuß der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen nicht ordnungsgemäß angezeigt bzw. leuchtet der betreffende Flankenschutzüberwachungsmelder nicht grün, sind die Weichen oder Gleissperren umzustellen. Dabei ist zu prüfen, ob Umstellen und Endstellung ordnungsgemäß angezeigt werden. Anschließend sind diese durch Einzelsperrung zu sichern.

Ist Einzelsperrung nicht möglich, dürfen während der Zugfahrt im Bereich der Betriebsstelle keine anderen Fahrzeugbewegungen stattfinden und keine Bedienungs-handlungen ausgeführt werden.

Gleisfreimeldeanlagen

Zu FV-NE § 14 (1)

Auf den Betriebstellen vorhandene Gleisfreimeldeanlagen und ihre Grenzen sind in der SbV Teil B Abschnitt 2 angegeben.

Fahrwegprüfbezirke**Zu FV-NE § 14 (2)**

Festlegungen zur Fahrwegprüfung sind in der SbV Teil B Abschnitt 2 getroffen. Dort sind auch, soweit vorhanden, die Fahrwegprüfbezirke bestimmt.

Anforderung und Meldung der Fahrwegprüfung**Zu FV-NE § 14 (2)**

Müssen bei der Fahrt ohne Hauptsignal und in Fällen, in denen kein Bahnhofsblock vorhanden ist, weitere Betriebsbedienstete an der Fahrwegprüfung mitwirken, sind sie durch den Fdl zur Sicherung des Fahrwegs aufzufordern. Die Aufforderung lautet: »Fahrweg für Zug ... aus Gleis ... nach ... (Name der nachgelegenen Zmst) sichern«, bzw. »Fahrweg für Zug ... von ... (Name der vorgelegenen Zmst) nach Gleis ... sichern.«

Ist die Fahrwegprüfung durchgeführt, wird dies durch sicherungstechnische Zustimmungserteilung bzw., wo dies nicht möglich ist, durch mündliche Fahrweg-sicherungsmeldung bestätigt. Die Meldung lautet: »Fahrweg für Zug ... (Nr.) nach/ aus Gleis ... (Nr.) gesichert.« Die Meldung ist nachzuweisen.

Indirekte Fahrwegprüfung**Zu FV-NE § 14 (4)**

Die Zulässigkeit der indirekten Fahrwegprüfung ist für den jeweiligen Bahnhof, soweit erforderlich, in der SbV Teil B, Abschnitt 2 festgelegt.

Kennzeichnen besetzter Einfahrgleise**Zu FV-NE § 14 (5)**

Ein Einfahrgleis ohne selbsttätige Gleisfreimeldeanlage ist sofort durch Anbringen von Hilfssperren an den Fahrstraßen- bzw. Fahrstraßensignalhebeln zu sichern, wenn das Gleis voraussichtlich 10 min. oder länger besetzt bleibt.

Näheres ist, soweit erforderlich, in der SbV Teil B Abschnitt 2 bestimmt.

Wenn ein Einfahrgleis mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage voraussichtlich 60 min. oder länger besetzt bleibt, so ist das Gleis durch Anbringen von Hilfssperren an den Fahrstraßen- bzw. Fahrstraßensignalhebeln bzw. einer roten Sperrkappe auf der Gleistaste zu kennzeichnen.

Fahrwegsicherungsmeldung**Zu FV-NE § 14 (6)**

Die Fahrwegsicherungsmeldung darf durch den Zlr von einem mit der

Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiter angefordert werden, wenn Rückfallweichen anders als in ihrer Grundstellung befahren werden müssen.

Bedienung der Signalanlagen

Zu FV-NE § 15 (1)

Wegen der Bedienung und Prüfung der Signal- und Sicherungsanlagen siehe SIG-VB-NE.

Kennzeichnung wärterabhängiger Handweichen

Zu FV-NE § 15 (2)

Handweichen unter Abhängigkeit eines Stellwerks sind zusätzlich im weißen Feld des Handhebelgewichts durch ein schwarzes W gekennzeichnet.

Aufbewahrung Zugführerschlüssel

Zu FV-NE § 15 (10)

In der SbV Teil B Abschnitt 2 ist für unbesetzte Betriebsstellen bestimmt, wo der Zugführerschlüssel aufbewahrt wird.

Maßnahmen nach Auffahren

Zu FV-NE § 15 (12)

Die Feststellung des ordnungsgemäßen Zustands einer Weiche nach Auffahren ist durch einen Mitarbeiter der örtlich zuständigen Signalmeisterei durchzuführen. Die Feststellung ist im Arbeits- und Störungsbuch nachzuweisen.

Unregelmäßigkeiten an selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage

Zu FV-NE § 16 (9)

Für Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern gelten folgende Bestimmungen:

- a) Wird ein Abschnitt als besetzt angezeigt, obwohl er frei sein müßte, ist eine Abschnittsprüfung durchzuführen. Wird der Abschnitt als frei festgestellt, darf die Achszählgrundstellung betätigt werden.
- b) Wird der Abschnitt weiterhin als besetzt angezeigt, hat der nächste Zug den betroffenen Abschnitt auf Sicht zu befahren.
- c) Ist die Achszählgrundstellung unwirksam, gilt der betreffende Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage als gestört. Für alle folgenden Züge ist eine Abschnittsprüfung durchzuführen.

Bei der Abschnittsprüfung ist durch Hinsehen an der Außenanlage festzustellen, daß im betroffenen Abschnitt bis zu den begrenzenden Weichen, Hauptsignalen und Wartezeichen keine Fahrzeuge stehen.

Erfolgt eine indirekte Fahrwegprüfung gemäß FV-NE § 14 (4), ersetzt diese die Abschnittsprüfung durch Hinsehen im Sinne dieses Abschnittes.

Stellen der Ausfahrtsignale – Betrieb mit Streckenblock

Zu FV-NE § 16 (4)

Es sind die ergänzenden Bestimmungen der SbV Teil A Abschnitt 9 zu beachten.

Hauptsignal zurückstellen auf Halt

Zu FV-NE § 16 (6)

Soll die Zustimmung des

Fahrdienstleiters

örtlichen Betriebsbediensteten

an einem Hauptsignal zurückgenommen werden, ohne daß der Zug gefahren ist, gilt Folgendes:

Das Hauptsignal darf auf Halt gestellt und die zugehörige Fahrstraße aufgelöst werden, wenn die Fahrstraße durch den Zug noch nicht angefahren wurde und der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter bestätigt hat, daß der Zug hält und halten bleibt.

Verhinderte Ein- und Durchfahrt

Zu FV-NE § 17 (1)

Stehen der Einfahrt eines Zuges auf einer Zuglaufstelle Hinderungsgründe entgegen, (z.B. Rangierarbeiten, Bauarbeiten), so ist für den Zug durch Befehl »Halt an der Trapeztafel« anzuordnen.

Die Erlaubnis zur Einfahrt wird durch den Zugleiter in der Regel durch Zugfunk übermittelt, sofern nicht gemäß SbV Teil B Abschnitt 2 eine andere Übermittlungsart vorgesehen ist. Sie darf erst abgegeben werden, nachdem die Voraussetzungen für die Einfahrt gegeben sind.

Die Erlaubnis zur Einfahrt lautet: »Zug/Sperrf ... (Nr.) darf in den Bahnhof ... einfahren.«

Einfahrt in besetzte Gleise**Zu FV-NE § 17 (3)**

Über die ausnahmsweise Einfahrt in ein Gleis, das nicht auf seiner ganzen Länge frei ist, ist ein Zug durch schriftlichen Befehl zu verständigen. Darin ist, soweit erforderlich, der Halteplatz des Zuges zu nennen. Dies gilt auch, wenn ausnahmsweise in ein Gleis eingefahren werden muß, dessen Einfahrweg nicht durch ein Signal begrenzt ist.

Verständigung von Schrankenposten**Zu FV-NE § 18 (1)**

Schrankenwärter werden durch den Streckenfahrplan und durch die fernmündliche Ankündigung der Ab- bzw. Durchfahrzeit der Züge an der vorgelegenen Betriebsstelle durch den zuständigen

Fahrdienstleiter | Zugleiter

verständigt. Nähere Bestimmungen enthält SbV Teil B Abschnitt 2.

Zugmeldebuch für Schrankenposten**Zu FV-NE § 18 (4) Anlage 13 (14)**

Das Vortragen zu erwartender Züge vor dem Eingang der Zugmeldung ist nicht zulässig.

Verständigung bei Unregelmäßigkeiten**Zu FV-NE § 19 (1)**

Bei Unregelmäßigkeiten ist sofort der zuständige bzw. nächstgelegene

Fahrdienstleiter | Zugleiter

zu verständigen.

Unvollständige Signale**Zu FV-NE § 19 (2)**

Ist eine Vervollständigung des unvollständigen Spitzensignals nach Anhalten des Zuges nicht möglich, darf das betreffende Triebfahrzeug eingesetzt werden, bis eine Vervollständigung möglich ist.

Müssen nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge befahren werden, darf die Fahrt bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter bis zu dem Bahnhof fortgesetzt werden, auf dem eine Vervollständigung möglich ist, längstens jedoch bis zum Endbahnhof des Zuges. Der Zug ist mit Befehl Nr. 12 anzuweisen, mit höchstens 40 km/h zu fahren.

Erloschenes Spitzensignal**Zu FV-NE § 19 (3)**

Ist es nach Anhalten des Zuges nicht möglich, das erloschene Spitzensignal in Ordnung zu bringen, darf der Zug bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem es in Ordnung gebracht werden kann, längstens jedoch bis zum Endbahnhof des Zuges.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter darf der Zug nicht weiterfahren, wenn nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge befahren werden müssen. Müssen keine nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge befahren werden, darf die Fahrt mit höchstens 10 km/h bis zum nächsten Bahnhof fortgesetzt werden.

Kreuzungsbahnhöfe**Zu FV-NE § 20 (2)**

Kreuzungen sind auf Bahnhöfen möglich, die in Teil B Abschnitt 1.2 der SbV dafür zugelassen sind.

Bei Kreuzungen auf unbesetzten Bahnhöfen mit höhengleichen Bahnsteigzugängen ist nach Möglichkeit der Fahrplan derart zu gestalten, daß jener Zug, der in seinem Einfahrweg den Reisendenüberweg kreuzt, als zweiter einfährt. Das Zugpersonal des zuerst eingefahrenen Zuges ist mit der Sicherung des Reisendenüberwegs zu beauftragen.

Ist dies nicht möglich, enthält Teil B Abschnitt 2 der SbV Weisungen zur Reisenden-sicherung.

Reihenfolge der Einfahrt**Zu FV-NE § 20 (3)**

Auf Bahnhöfen, die mit Rückfallweichen ausgerüstet sind und bei denen die gleichzeitige Einfahrt zulässig ist, wird auf die Festlegung der Reihenfolge der Einfahrt verzichtet, sofern vom festgelegten Richtungsbetrieb nicht abgewichen wird.

Bekanntgabe von Kreuzungen**Zu FV-NE § 20 (3) und (9)**

Auf Strecken, die mit Streckenblock ausgerüstet sind sowie auf Bahnhöfen, auf denen es gemäß SbV Teil B Abschnitt 2 zulässig ist, wird auf die Bekanntgabe von Kreuzungen verzichtet. Dies gilt auch für zusätzliche und verlegte Kreuzungen.

Einfahrt ohne Halt an der Trapeztafel**Zu FV-NE § 20 (5)**

Auf Bahnhöfen mit Rückfallweichen dürfen beide einfahrende Züge ohne Halt an der Trapeztafel einfahren,

wenn die Rückfallweichen in Grundstellung liegen und jeweils am zugehörigen Überwachungssignal Ne 13a angezeigt wird.

Näheres ist, soweit erforderlich, in der SbV Teil B Abschnitt 2 bestimmt.

Überholungsbahnhöfe

Zu FV-NE § 21 (2)

Die Zulässigkeit planmäßiger Überholungen in einem Bahnhof ist in der SbV Teil B Abschnitt 2 festgelegt.

Bekanntgabe von Überholungen

Zu FV-NE § 21 (3)

Auf Strecken, die mit Streckenblock ausgerüstet sind sowie auf Bahnhöfen, auf denen es gemäß SbV Teil B Abschnitt 2 zulässig ist, wird auf die Bekanntgabe von Überholungen verzichtet. Dies gilt auch für zusätzliche und verlegte Überholungen

Rangiererlaubnis

Zu FV-NE § 22 (1)

Soll mit anderen Triebfahrzeugen als mit dem Triebfahrzeug aus der vorhergehenden Zugfahrt rangiert werden oder sollen Hauptgleise mit solchen Triebfahrzeugen besetzt werden, ist für jedes beteiligte Triebfahrzeug eine eigene Rangiererlaubnis des Zugleiters einzuholen.

Beendigung des Rangierens

Zu FV-NE § 22 (2)

Die Beendigung des Rangierens auf Hauptgleisen ist durch den Triebfahrzeugführer eines jeden beteiligten Triebfahrzeugs an den Zugleiter zu melden.

Dem Zugleiter ist zu melden, welche Gleise nach dem Beenden des Rangierens besetzt sind.

Einlegen von Sonderzügen, Bekanntgabe**Zu FV-NE § 25 (2)**

Das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen obliegt dem örtlich zuständigen

Fahrdienstleiter | Zugleiter

sofern das Verkehren oder der Ausfall eines Zuges nicht durch die Betriebsleitung mittels einer Fahrplananordnung angeordnet ist. Näheres regelt die SbV Teil A Abschnitt 4.

Planmäßige Gleisperrungen**Zu FV-NE § 26 (2)**

Die Anordnung einer planmäßigen Gleisperrung geschieht durch Betriebliche Anordnung oder durch Betriebs- und Bauanweisung (Betra). In der Betra ist angegeben, ob das gesperrte Gleis zum Baugleis erklärt wird.

Ein Gleis kann auch aus Gründen der Unfallverhütung (UV-Sperrung) gesperrt werden. In diesem Fall dürfen keine Fahrten in das Gleis eingelassen werden.

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

darf eine Strecke auch ohne besondere Anordnung planmäßig sperren, wenn gemäß einer bedarfsweisen Betriebs- und Bauanweisung verfahren wird und der darin genannte Technisch Berechtigter oder UV-Berechtigter die Sperrung beantragt hat und der Zugverkehr durch die Sperrung nicht beeinträchtigt wird. Er hat sich zu vergewissern, daß in der vorgesehenen Sperrzeit keine Sonderzüge verkehren sollen. Bei Sperrung von Hauptgleisen auf Bahnhöfen werden die Zugangsweichen in abweisender Stellung verschlossen, oder es werden Hilfssperren angebracht; bei elektronischen Stellwerken werden Sperren eingegeben. Im übrigen gelten die Bestimmungen für die Sperrung der freien Strecke.

Für die Abriegelung von Baugleisen durch Sh 2-Scheiben sind die Bestimmungen der Betra zu beachten.

Für Schneeräumungsarbeiten durch Zweiwege-Schneeräumfahrzeuge muß das Gleis stets gesperrt werden.

Durchführung von Sperrfahrten**Zu FV-NE § 27 (3)**

Sperrfahrten werden durch schriftlichen Befehl verständigt, wenn sich im gesperrten Gleis eine unbefahrbare Stelle oder Fahrzeuge befinden oder mehrere Sperrfahrten in das gesperrte Gleis eingelassen werden sollen und das Fahren auf Sicht anzuordnen ist.

Weitere Sperrfahrten dürfen erst in das Gleis eingelassen werden, wenn die erste Sperrfahrt durch Befehl vom Verkehren der weiteren Sperrfahrt(en) verständigt worden ist.

Zum Verkehren von Sperrfahrten auf Strecken mit Streckenblock siehe ergänzende Bestimmungen der SbV Teil A Abschnitt 9.

Fahrerlaubnis für Sperrfahrten

Zu FV-NE § 27 (5)

Sperrfahrten, die nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zuglaufstellen befahren und auf demselben Gleis zurückkehren, erhalten Fahrerlaubnis bis zu dem im Fahrplan angegebenen Ziel und zurück.

Sichern von Bahnübergängen bei Sperrfahrten

Zu FV-NE § 27 (7)

Sollen Sperrfahrten in der Einschaltstrecke einer Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage halten, ist die Anlage mit der Unwirksamkeitstaste (UT) unwirksam zu schalten. Ist dies nicht möglich, fährt die Sperrfahrt zunächst bis zum Ausschaltpunkt am Bahnübergang und dann zur Arbeitsstelle zurück. Wird der Bahnübergang später befahren, ist davor zu halten und die Anlage mit der Einschalttaste (ET) oder der Hilfeinschalttaste (HET) oder durch Befahren der Auto-HET einzuschalten. Ist keine Hilfeinschaltung vorhanden, so ist wie beim Ausfall der Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage zu verfahren.

Für das Befahren von Einschaltpunkten einer Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage durch Sperrfahrten ist zu beachten, daß die Wirksamkeit des Kontaktes von dem vorherigen Befahren eines weiteren Kontaktes abhängig sein kann.

Näheres ist, sofern erforderlich, in der SbV Teil A Abschnitt 9 sowie Teil B Abschnitt 1.7 geregelt.

Anschlüsse der freien Strecke

Zu FV-NE § 27 (12)

Anweisungen für Fahrten zur Bedienung von Anschlüssen auf der freien Strecke enthält die SbV Teil B Abschnitt 2.

Abstellen von Fahrzeugen im Bereich der freien Strecke

Zu FV-NE § 27 (14)

Für das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke sind in der SbV Teil B Abschnitt 1 Festlegungen getroffen.

Behandlung von Nebenfahrzeugen**Zu FV-NE § 30 (3)**

Fahrdienstlich werden Nebenfahrzeuge in Kleinwagen und Schwerkleinwagen eingeteilt.

Zweiwegefahrzeuge sind Straßenfahrzeuge, die durch eine besondere Einrichtung schienenfahrbar gemacht worden sind.

Nebenfahrzeuge mit und ohne Kraftantrieb mit weniger als 3,5 t Radlast und solche, die aus- oder eingesetzt werden können (Zweiwegefahrzeuge), gehören zu den Kleinwagen. Sie werden auf freier Strecke wie Sperrfahrten, in Bahnhöfen wie Rangierfahrten behandelt.

Beim Abstellen von Kleinwagen muß der Führer des Kleinwagens diese durch Aufstellen einer Sh 2-Scheibe sichern.

Nachfahren von Nebenfahrzeugen**Zu FV-NE § 30 (7)**

Das Nachfahren von Kleinwagen ist nicht zugelassen.

1.5 Sonstiges

Führen des Belegblatts

Zu FV-NE Anlage 6

Das Erteilen der Rangiererlaubnis für eine unbesetzte Zuglaufstelle ist durch Eintrag eines blauen Kastens kenntlich zu machen. Der Kasten erstreckt sich von Trapeztafel zu Trapeztafel der Zuglaufstelle und ist bei Beenden des Rangierens durch eine grüne Linie abzuschließen.

Die Sperrung von Streckengleisen wird durch einen Sperrkasten eingetragen, dieser erstreckt sich jeweils bis zum Einfahrsignal bzw. zur Trapeztafel der dem gesperrten Streckengleis angrenzenden Betriebsstelle.

Sind über längere Pausen keine Eintragungen im Belegblatt vorzunehmen, können innerhalb einer Dienstschrift die Stunden, für die keine Eintragungen zu machen sind, ausgelassen werden. Die Unterbrechung ist durch einen waagerechten Strich über den gesamten Spaltenaufbau zu kennzeichnen.

Einschränkungen des Lichtraumprofils

Zu FV-NE Anlage 17 (9)

Einschränkungen im Lichtraumprofil sind im Teil B Abschnitt 1 der SbV verzeichnet.

- (3) Für die Bekanntgabe eines Fahrplans an das Zugpersonal in allen Fällen, in denen keine anderen Fahrplanunterlagen zur Verfügung stehen, wird der Vordruck »Blattfahrplan« verwendet. Der Vordruck ist nach der Anleitung in Anlage 2 auszufüllen und darf dem Zugpersonal auch fernmündlich diktiert werden, wenn der Zug gemäß einem Vergleichsfahrplan fährt, der dem Zugpersonal vorliegen muß.
- (4) Das Verkehren von Bedarfszügen wird durch die Betriebsleitung mittels Fahrplananordnung oder fernmündlich durch den zuständigen Fdl/Zlr des Zuganfangsbahnhofs den beteiligten Betriebsstellen mitgeteilt. Das Erstellen von weiteren Fahrplanunterlagen entfällt.

4.6 Sonstige Regelungen

- (1) Bei Zugkreuzungen ist bei der Fahrplankonstruktion nach Möglichkeit zu berücksichtigen, daß die Abfahrtszeit von Zügen, die bei der Ausfahrt nicht gesicherte Bahnsteigzugänge befahren müssen, mindestens 1 min nach der Abfahrtszeit des kreuzenden Zuges liegt.
- (2) Angaben in Fahrplananordnungen, die in Winkel (Kleiner-/Größer-Zeichen <Angabe>) gesetzt sind, dienen ausschließlich zur Information der Beteiligten und stellen keine betrieblichen Anweisungen dar.

noch Anlage 2

Anleitung zum Ausfertigen des Blattfahrplans

- (1) Mit dem Vordruck Blattfahrplan wird der Fahrplan eines Zuges dem Zugpersonal bekanntgegeben, wenn keine anderen Fahrplanunterlagen zur Verfügung stehen. Die Übermittlung an das Zugpersonal erfolgt durch Aushändigung durch den Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter oder fernmündlich.
- (2) Der Vordruck wird am Zusanfangs- oder Weiterleitungsbahnhof ausgefertigt. Die Ausfertigung erfolgt zweifach im Durchschreibeverfahren bei Übergabe an das Zugpersonal. Die Urschrift verbleibt bei der ausfertigenden Stelle. Das Diktieren des Fahrplans mittels Fernsprecher oder Zugfunk ist zulässig, wenn der Zug nach einem bekannten Vergleichsfahrplan verkehrt. Für die fernmündliche Übermittlung gelten die Grundsätze für die Übermittlung schriftlicher Befehle gemäß § 9 FV-NE.
- ▲ (3) Im Vordruck sind mindestens die Angaben im Fahrplankopf, die Abfahrtszeit vom Zusanfangs- oder Weiterleitungsbahnhof und planmäßiger Halte sowie im Zugleitbetrieb alle Angaben über Zuglaufmeldungen, Zugkreuzungen, Überholungen, Halt vor Ne 1, vorsichtige Einfahrt sowie die Angabe des Vergleichsfahrplans in den Spalten 6 und 7 auszufüllen.
- ▲ (4) Auf das Ausfüllen der Spalten 1 und 2 kann verzichtet werden, wenn der Zug gemäß einem Vergleichsfahrplan verkehrt. Müssen Spalten 1 und 2 ausgefüllt werden, sind alle den Zug betreffenden Geschwindigkeitswechsel und die zulässigen Geschwindigkeiten einzutragen.
- ▲ (5) In Spalte 3 a und b sind alle Betriebsstellen einzutragen, an denen Verkehrs- oder Betriebshalte stattfinden.
- ▲ (6) In den Spalten 4 und 5 sind die den Betriebsstellen in Spalte 3 zugehörigen An- und Abfahrtszeiten einzutragen. Ist für das Einschalten einer BÜSA zu halten, ist in der Spalte 4 Halt einzutragen, soweit der Halt nicht durch die Angabe im Vergleichsfahrplan vorgegeben ist.
- (7) Wird der Fahrplan ausgehändigt, ist der Empfang der Durchschrift auf der Urschrift zu quittieren.