

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Teil A

Teil A

Vorbemerkungen

Herausgeber: Thüringer Eisenbahn GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt
Tel. 0361/541 571 - 0
Fax - 24
info@thueringer-eisenbahn.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. P. Raulfs

Die SbV Teil A wird eingeführt von der Betriebsleitung der ThE und ist in der Fassung der Berichtigung 15 vom 09.12.2018 an gültig. Frühere Fassungen bleiben gültig, sofern alle Berichtigungen bis zur zuletzt herausgegebenen eingearbeitet worden sind. Sie ist von allen Mitarbeitern im Betriebsdienst anzuwenden.

In dieser Sammlung verwendete Dienst- oder Tätigkeitsbezeichnungen beziehen sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Eine von der ThE nicht genehmigte Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Sammlung ist verboten.

Erfurt, den 23.11.2018

gez. Dipl.-Ing. P. Raulfs

Verteilungsplan

Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften ist

(1) kollektiv zuzuteilen:

- a) Fahrdienstleiter und Weichenwärter
- b) Bahnmeisterei
- c) Signalmeisterei
- d) Eisenbahnverkehrsunternehmen
- e) Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim EBA, Ast Erfurt

(2) persönlich zuzuteilen:

- a) Mitarbeitern mit Leitungs- und Überwachungsaufgaben
- b) Mitarbeitern, die Fahrpläne und Bauanordnungen aufstellen

(3) zugänglich zu machen:

- a) allen übrigen im Betriebsdienst tätigen Bediensteten
- b) Lehrkräften für den Bahnbetrieb
- c) Netzzugangsberechtigten

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bemerkungen	Gültig vom ... an	Berichtigt am	durch
1-15			In vorliegender Fassung enthalten	

Inhalt

Allgemeines	Seite V
Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE	Abschnitt 1
Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch	Abschnitt 2
Zusätzliche Bestimmungen zu sonstigen Betriebsvorschriften	Abschnitt 3
Bestimmungen für Fahrpläne	Abschnitt 4
Bestimmungen für die Behandlung von Schienenbrüchen	Abschnitt 5
Bestimmungen für die Benutzung von Wasserkranen	Abschnitt 6
Betriebliche Bestimmungen für Rückfallweichen	Abschnitt 7
Betriebliche Bestimmungen für Selbsttätige Streckensicherung im Zugleitbetrieb (Stresi-ZLB)	Abschnitt 8
Ergänzende Betriebliche Bestimmungen für Strecken mit Streckenblock	Abschnitt 9

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) Unfallverhütungsvorschriften VBG 11 Schienenbahnen (UVV)
 - h) Unfallverhütungsvorschrift VGB 38a Arbeiten im Bereich von Gleisen
 - 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) VDV-Schrift 753 – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie (v. 01.07.06)
 - m) Betrieb des Oberleitungsnetzes (DB Ril 462)
 - n) VDV-Schrift 755 – Streckenkenntnisrichtlinie
 - o) VDV-Schrift 714 – Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit
 - p) 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.

Teil A

1. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

1.1 Allgemeines

Zusätzliche und vorübergehende Bestimmungen

Zu FV-NE § 1 (3)

Bestimmungen, die vorübergehende Bedeutung haben oder die bis zu ihrer Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden schriftlich als »Betriebliche Anordnungen« oder bei Bauarbeiten als »Betriebs- und Bauanweisung (Betra)« bekanntgegeben.

Befehlsbücher werden auf den Fahrdienstleiterstellwerken und Zugleitstellen geführt.

Triebfahrzeugführern werden vorübergehende Besonderheiten durch das zweiwöchentlich herausgegebene »Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La)« bekanntgegeben.

Befähigung der Betriebsbediensteten

Zu FV-NE § 2 (4)

Bevor ein Bediensteter erstmals Betriebsdienst verrichtet, müssen die erforderlichen Fähigkeiten zum Abschluß der Ausbildung vom EBL festgestellt worden sein. Die erforderlichen Kenntnisse müssen in der Verwendungsprüfung nachgewiesen werden, die der EBL oder ein vom ihm beauftragter Bediensteter abnimmt.

Bevor ein Stellwerksbediener oder Zugleiter erstmalig oder nach größeren Änderungen ein Stellwerk selbständig bedienen darf, muß er die Befähigung durch eine praktische Prüfung an Ort und der Stelle vom EBL oder einem von ihm beauftragten Bediensteten nachweisen.

Prüfen der Uhrzeit

Zu FV-NE § 2 (7)

Die Betriebsbediensteten überprüfen den richtigen Gang ihrer Uhr und Dienstuhr mindestens zu jedem Dienstanfang.

Kleinlokomotiven

Zu FV-NE § 3 (19)

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven mit einer Motorleistung bis 480 KW (650 PS).

Einteilung der Züge**Zu FV-NE § 4 (4)**

Die Einteilung der Züge in Zugarten und Zuggattungen geht aus der Dienst-anweisung Fahrplanbearbeitung (SbV Teil A Abschnitt 4) hervor.

Fahrplanunterlagen**Zu FV-NE § 5 (2)**

Die mit einem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

besetzten Betriebsstellen werden mit Bild- und Buchfahrplänen ausgestattet. Das Zugpersonal erhält Buchfahrpläne. Die Verteilung an das Zugpersonal obliegt der Betriebsleitung des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Die Buchfahrpläne sind aufgeteilt in den Fahrplan für die Regelzüge und den Vergleichsfahrplan für Sonderzüge.

Fahrpläne sind gemäß den Bestimmungen der SbV Teil A Abschnitt 4 aufzustellen und zu verwenden.

Bahnhofsfahrordnung**Zu FV-NE § 5 (4)**

Für besetzte

Zugmeldestelle und Zugmeldestellen,
die dem Fernsteuer- oder Fernstell-
bereich eines Fahrdienstleiters zuge-
ordnet sind,

| Zuglaufstellen

wird eine Bahnhofsfahrordnung aufgestellt.

Merktafel, Merkblatt**Zu FV-NE § 5 (8)**

Als Merktafel gilt eine Tagesmappe oder ein Übergabebuch, wo die für den jeweili-
gen Tag gültigen Anordnungen und Aufträge eingelegt und eingetragen werden.

Zugmeldebuch, Belegblatt**Zu FV-NE § 6 (1)**

Es wird das Zugmeldebuch gemäß der
Fahrdienstvorschrift DB 408.0203V11
geführt.

Innerhalb des Zuständigkeitsbereichs
eines Fahrdienstleiters können beson-
dere Zugmeldebücher vorgeschrieben

Es wird das Belegblatt des Zugleiters
gemäß dem Muster in Anlage 6 der FV-
NE geführt.

sein.

Meldebuch für Zuglaufmeldungen

Zu FV-NE § 6 (2)

Die Zuglaufmeldungen sind in das »Meldebuch für Zuglaufmeldungen« gemäß dem Muster der ThE einzutragen. Für die Zuteilung und Zuordnung des Meldebuchs ist das jeweilige EVU verantwortlich.

Fernsprechbuch

Zu FV-NE § 6 (3)

Auf allen Dienstposten ist ein Fernsprechbuch zu führen. Besonderheiten sind, soweit erforderlich, in der SbV Teil B Abschnitt 2 geregelt.

1.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Sichern der Reisenden

Zu FV-NE § 7 (5)

Die Sorge für die Sicherung ein- und aussteigender Reisender beim Überschreiten von Gleisen auf Bahnhöfen ohne dazu bestimmte örtliche Betriebsbedienstete bzw. Aufsichtsbedienstete obliegt dem Zugpersonal. Die Reisendensicherung durch das Zugpersonal wird im Buchfahrplan bestimmt. Bei Kreuzungen mit Sonder- oder Bedarfszügen beauftragt der Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter das Zugpersonal mündlich mit der Sicherung von Reisendenüberwegen.

Verständigung durch Zugfunk

Zu FV-NE § 8 (2) Anl. 9

In der SbV Teil B Abschnitt 1 und 2 ist fallweise geregelt, wo und welche Zuglaufmeldungen auch während der Fahrt abgegeben werden dürfen.

Für die Bedienung der Funk- und der anderen Fernmeldeeinrichtungen gilt sinngemäß die Richtlinie 481 der DB AG.

Fahrdienstliche Verständigung

Zu FV-NE § 8 (3)

Ein fahrdienstlicher Auftrag muß für jeden Einzelfall besonders erteilt und darf nicht allgemein im voraus oder bedingt gegeben werden.

Zugmeldungen		Zuglaufmeldungen
--------------	--	------------------

werden erteilt durch das vorangestellte Wort

»Zugmeldung«		»Zuglaufmeldung«
--------------	--	------------------

Jede Wiederholung ist einzuleiten durch die Worte »Ich wiederhole«. Die Richtigkeit ist durch das Wort »Richtig« zu bestätigen.

Bei der Zugmeldung wird beim An- bieten und Annehmen nur die An- nahme wiederholt.		
--	--	--

Folgt die Abmeldung unmittelbar auf das Anbieten, so ist nur die Abmel- dung zu wiederholen.		
--	--	--

Zugmeldungen		Zuglaufmeldungen
--------------	--	------------------

und andere fahrdienstliche Meldungen und Aufträge werden

mittels Zugmeldefernsprecher		über Funk oder über Zuglauffernsprecher
------------------------------	--	--

an den

Fahrdienstleiter		Zugleiter
------------------	--	-----------

abgegeben. Ist der Zugfunk nicht nutzbar und steht kein Fernsprecher zur Verfügung, darf die Verständigung auch ausnahmsweise über ein Telefon oder Funktelefon eines öffentlichen Netzes erfolgen. Soweit die Rufnummer des Meldenden nicht angezeigt und gespeichert wird, ist sie durch den Angerufenen zu erfragen und in den fahrdienstlichen Unterlagen zu vermerken.

Einträge von Zuglaufmeldungen

Zu FV-NE § 8 (5)

Wird ausnahmsweise kein Meldebuch für Zuglaufmeldungen geführt, sind die Zuglaufmeldungen auf einem gesonderten Blatt (z.B. Rückseite Blattfahrplan) einzutragen. Es darf nur ein Blatt für einen Zug verwendet werden. Das Blatt ist mit der Zugnummer, dem Datum und der Unterschrift zu versehen.

Der Zugführer trägt dann eine Ankunftsmeldung in der Form »... (Uhrzeit) 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. 20–24 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.

Zusätzliche Meldungen**Zu FV-NE § 10 (3)**

| In der SbV Teil B Abschnitt 2 können für bestimmte Betriebsstellen weitere Meldungen festgelegt sein, und zwar

- (a) Rangiererlaubnis
- (b) Abstellmeldung

(c) Zugvollständigkeitsmeldung

Rangiererlaubnis, Abstell- und Zugvollständigkeitsmeldung

(a) Rangiererlaubnis

Auf unbesetzten Zuglaufstellen ist vor dem Rangieren grundsätzlich Rangiererlaubnis einzuholen.

Die Rangiererlaubnis lautet: »Rangieren in ... (Name Zlfst) erlaubt.« Sie wird vom Triebfahrzeugführer eingeholt.

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.

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.

Wurden die Hauptgleise von allen Fahrzeugen geräumt, ist die Abstellmeldung zu geben.

(b) Abstellmeldung

Die Abstellmeldung lautet: »Zug ... (Nr.)/ Rangierfahrt in ... (Name Zlfst) in Gleis ... (Nr.) abgestellt.«

Die Abstellmeldung darf erst gegeben werden, wenn das Rangieren im Bereich der Hauptgleise beendet ist, in den Hauptgleisen keine Fahrzeuge zurückgelassen worden sind und der Zugführerschlüssel in Verwahrung des Meldenden ist bzw. sich in der zugehörigen Schlüsselsperre unter Verschluss befindet.

Der Abstellmeldung muß immer eine Ankunfts- oder eine Rangiererlaubnis vorangegangen sein.

Die SbV Teil B Abschnitt 2 enthält nötigenfalls nähere Bestimmungen.

(c) Zugvollständigkeitsmeldung

Die Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung erfolgt, wenn es durch den Fahrplan vorgeschrieben ist, oder auf mündliche Anforderung des

Fahrdienstleiters | Zugleiters.

Die Zugvollständigkeitsmeldung lautet: »Zug ... (Nr.) vollständig in ... (Name der Zmst/Zlfst) angekommen.«

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

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

Fahranfrage zurücknehmen**Zu FV-NE § 10 (4)**

Findet die durch ausgesprochene Fahrerlaubnis des Zugleiters beabsichtigte Zugfahrt nicht oder noch nicht statt und ist das Zurücknehmen der Fahrerlaubnis für die Regelung der Zugfolge nötig, gilt Folgendes:

Das Zurücknehmen der Fahrerlaubnis teilt der Zugleiter dem Zugführer durch Befehl 14 mit folgendem Wortlaut mit: »Fahrerlaubnis für Zug ... bis ... (Zuglaufstelle, bis zu der Fahrerlaubnis erteilt ist) zurückgenommen.«

Nach erfolgreicher und im Belegblatt nachgewiesener Befehlsübermittlung darf der Zugleiter eine waagerechte grüne Freilinie mit aktueller Uhrzeit im Belegblatt einzeichnen.

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

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.

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)

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

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.

Zusätzliche oder aufgehobene Ankunfts- und Verlassensmeldungen sowie die Abgabe der Abstell- und der Zugvollständigkeitsmeldung werden vom Zugleiter mündlich angeordnet.

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)

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 Verschluß 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 Bedienungshandlungen 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.

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.

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.

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.



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 Durchfahrt oder 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 Einfahrtsweg 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 Einfahrtsweg 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 darf der als zweiter einfahrende Zug ohne Halt an der Trapeztafel einfahren, wenn die Rückfallweichen in Grundstellung liegen und am zugehörigen Überwachungssignal Ne 13a angezeigt wird.

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

Anordnung von Kreuzungsverlegungen und -änderungen**Zu FV-NE § 20 (9)**

Bei der Anordnung einer Kreuzungsverlegung mittels schriftlichem Befehl ist unter Befehl 22 der vorgegebene Wortlaut durch den Eintrag »anstatt in ... (Name des ursprünglichen Kreuzungsbahnhofs)« zu ergänzen.

Findet auf einem Bahnhof eine Kreuzung mit einem anderen als dem planmäßigen Zug statt, so ist dies mit Befehl Nr. 22 anzuordnen; der vorgegebene Wortlaut ist durch den Eintrag »anstatt mit Zug ... (Nr. des planmäßig kreuzenden Zuges)« zu ergänzen.

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.

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 Gleissperrungen

Zu FV-NE § 26 (2)

Die Anordnung einer planmäßigen Gleissperrung 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 unbefahrte 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. Zweiwegefahrzeuge sind auf freier Strecke als Sperrfahrt zu behandeln.

Kleinwagen dürfen Anhänger nur mit wirkender Druckluftbremse befördern. Im Störfall der Druckluftbremse darf mit 10 km/h bis zum nächsten Bahnhof gefahren werden.

Regelfahrzeuge dürfen von Kleinwagen nur als Rangierfahrt oder als Sperrfahrt mit Schrittgeschwindigkeit und nur dann bewegt werden, wenn der Kleinwagen mit besonderen Kuppelstangen ausgerüstet ist. Zweiwegefahrzeuge dürfen Regelfahrzeuge bewegen, soweit es gemäß Anchriftentafel zugelassen ist.

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.

1.3 Zugfahrtdienst

Streckenkunde

Zu FV-NE § 31 (2)

Strecken, die auch ausnahmsweise nicht ohne Streckenkenntnis oder streckenkundigen Person befahren werden dürfen, sind in der SbV Teil B Abschnitt 1.1 genannt.

Länge der Züge

Zu FV-NE § 32 (1)

Zulässige Zuglängen sind in der SbV Teil B Abschnitt 1.5 aufgeführt.

Durch Ladung oder Steifkupplung verbundene Wagen

Zu FV-NE § 32 (5)

Es dürfen höchstens 2 durch Ladung oder Steifkupplung verbundene Wagenpaare am Schluß eines Güterzugs eingestellt werden.

Zulässige Achs- und Meterlasten

Zu FV-NE § 32 (8)

Die zulässigen Achs- und Meterlasten sind im Teil B Abschnitt 1.6 angegeben.

Besetzung geschobener Kleinwagenfahrten

Zu FV-NE § 34 (4)

Bei geschobenen Kleinwagenfahrten darf auf die Besetzung des vordersten Fahrzeugs verzichtet werden, wenn der Kleinwagen-Führer den Fahrweg mit seinen Signalen übersehen kann.

Nachschieben von Zügen

Zu FV-NE § 35 (2)

Regelungen für das Nachschieben von Zügen sind in der SbV Teil B Abschnitt 1.1 festgelegt.

Verständigung beim Nachschieben

Zu FV-NE § 35 (7-9)

Die Führer des nachschiebenden und des führenden Triebfahrzeuges eines nachgeschobenen Zugs verständigen sich vor der Abfahrt, beim Beenden des Nachschiebens auf der Strecke und auch sonst mündlich über Funk. Fällt ein Funkgerät aus, geschieht die Verständigung über Funktelefon oder über Signale gemäß Signalebuch.

Ausrüstung von Zweibegefahrzeugen**Zu FV-NE § 36 (1)**

Zweibegefahrzeuge, die auf freier Strecke ein- und aussetzen, müssen mit Funktelefon ausgerüstet sein. Die fahrdienstliche Verständigung muß jedoch, außer im Störungsfall, über Zugfunk oder Streckenfernsprecher erfolgen.

Bremsen von Nebenfahrzeugen**Zu FV-NE § 36 (2)**

Bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen, die auf die freie Strecke übergehen, müssen mitgeführte Anhänger eine wirksame Bremse haben und an die Hauptluftleitung angeschlossen sein.

Das ordnungsgemäße Wirken der Bremsen ist durch eine Bremsprobe nach der VDV-Schrift 757 Teil B – Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – festzustellen. Für die Durchführung der Bremsprobe ist der Nebenfahrzeugführer verantwortlich.

Fahrtbericht und Bremszettel**Zu FV-NE § 38 (1)**

Auf das Führen eines Fahrtberichts darf verzichtet werden.

Vorgeschriebene Mindestbremsleistung**Zu FV-NE § 41 (1)**

Die für die einzelnen Strecken gültigen Bremswege sind in einem streckenbezogenen Auszug aus der Anlage 22 zur FV-NE in der SbV Teil B Abschnitt 1.4 genannt.

Fehlende Mindestbremsleistung**Zu FV-NE § 41 (2)**

Sofern die für einen Zug vorgeschriebene Mindestbremsleistung nicht erreicht werden, darf nur mit der nächst niedrigeren Geschwindigkeit gefahren werden, für welche die vorhandenen Bremsleistung noch ausreichen.

Bekanntgabe der Bremsverhältnisse**Zu FV-NE § 42 (3)**

Die Angaben über die Bremsverhältnisse sind dem Bremszettel zu entnehmen, sofern kein Fahrtbericht geführt wird. Der Bremszettel oder eine Durchschrift des Bremszettels sind dem Triebfahrzeugführer auszuhändigen, sofern dieser den Bremszettel nicht selbst erstellt.

Überfahren haltzeigender Signale**Zu FV-NE § 44 (7)**

Die Weisung zur Weiterfahrt nach Überfahren eines haltzeigenden Signals ist mittels schriftlichen Befehls Nr. 2 zu erteilen.

Befehl 2 ist zur Weiterfahrt auch zu erteilen, nachdem eine PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal erfolgte, das Fahrtstellung zeigt.

Abstellen von Zügen und Zugteilen**Zu FV-NE § 44 (19)**

Der Zugführer hat dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

zu melden, wenn er Zugteile oder Wagen in Hauptgleisen eines Bahnhofs abstellt.

Die SbV Teil B Abschnitt 2 regelt, für welche Bahnhöfe das Abstellen zulässig ist.

Für das Abstellen auf der freien Strecke siehe FV-NE § 27 (14).

Zulässige Streckengeschwindigkeit**Zu FV-NE § 45 (1)**

Die zulässigen Streckengeschwindigkeiten sind VzG (SbV Teil B Abschnitt 1.3) genannt.

Vorübergehende Langsamfahrstellen**Zu FV-NE § 45 (2)**

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden dem Zugpersonal außer durch Langsamfahrtsignale durch das La-Verzeichnis bekanntgegeben.

Bei Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden, sind die Züge bis zur Herausgabe des La-Verzeichnisses durch schriftlichen Befehl Nr. 12 unter Angabe des Grunds zu verständigen. Konnten noch keine Langsamfahrtsignale aufgestellt werden, ist im Befehl zusätzlich zu vermerken »Lf-Signale fehlen«.

Zur übersichtlichen Darstellung aller durch Betriebliche Anordnung oder Betriebs- und Bauanweisung bekanntgegebenen vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen von längerer Dauer erhalten Zug- und Triebfahrzeugführer das »Verzeichnis der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La)«. Über Aufbau und Behandlung der La geben die Vorbemerkungen Aufschluß.

Für die Bekanntgabe und Verteilung des Verzeichnisses der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an die Triebfahrzeugführer ist das jeweilige Eisenbahn-Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Geschwindigkeit beim Auffahren von Rückfallweichen**Zu FV-NE § 45 (4) c**

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h beim Auffahren und beim spitzen Befahren von Rückfallweichen.

Maßnahmen bei Schienenbrüchen**Zu FV-NE § 45 (4) h**

Vor einem befahrbaren, baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten. Die Bruchstelle darf sodann mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die nachfolgenden Züge erhalten schriftlichen Befehl Nr.12.

Verantwortlich für die Verständigung des Zuges ist der Fahrdienstleiter oder Zugleiter, der die Fahrt zur Bruchstelle zuläßt.

Im übrigen ist nach dem Merkblatt für die Behandlung von Schienenbrüchen (SbV Teil A Abschnitt 5) zu verfahren.

Probe- und Versuchsfahrten**Zu FV-NE § 45 (7)**

Die Bedingungen für Probe- und Versuchsfahrten werden im Einzelfall in einer Betrieblichen Anordnung festgelegt.

Zurücklassen von Zugteilen**Zu FV-NE § 47 (7)**

Für die Anzahl der anzuziehenden Hand- oder Feststellbremsen gelten die Angaben im VzG (SbV Teil B Abschnitt 2). Dabei ist die im VzG angegebene maßgebliche Neigung zwischen zwei Betriebsstellen zugrunde zu legen.

Kann ein auf freier Strecke liegegebliebener Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder müssen Zugteile zurückgelassen werden, ist das Gleis zu sperren.

Die Räumung des gesperrten Gleises wird nach Hereinholen des Zuges oder der Zugteile durch die Meldung über die Beendigung aller Sperrfahrten festgestellt. Wurde ein Zug in mehreren Teilen hereingeholt, ist außerdem durch einen Vergleich mit der Wagenliste festzustellen, daß keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

Selbsttätige Gleisfreimeldeeinrichtungen, die sich nach Aufhebung der Sperrung nicht in Grundstellung befinden, sind in Grundstellung zu bringen.

Zurücksetzen von Zügen**Zu FV-NE § 47 (10)**

Die Zustimmung zum Zurücksetzen eines liegengebliebenen Zuges wird durch schriftlichen Befehl Nr. 14 erteilt.

Weiterfahrt nach Zwangsbremmung**Zu FV-NE § 48 (6)**

Sofern die Ursache einer Zwangsbremmung nicht zweifelsfrei bestimmbar ist, ist stets wie bei einer Zwangsbremmung nach der Vorbeifahrt an einem Haupt- oder Sperrsignal gemäß des Bestimmungen zu FV-NE § 44 (7) zu handeln.

1.4 Rangierdienst

Verständigung beim Rangieren – Baugleis

Zu FV-NE § 52 (1) a) 2.

Beim Rangieren im Baugleis unterbleibt die Verständigung des Weichenwärters durch den Triebfahrzeugführer. Anstatt des Weichenwärters ist die Rangierfahrt mit der in der Betra genannten Person zu vereinbaren.

Einstellen des Fahrwegs

Zu FV-NE § 52 (5)

Regelungen für elektronische Stellwerke

- a) Ist für die betreffende Fahrtrichtung keine Rangierstraße vorhanden, ist die Gegenrichtung zu nutzen. Ein eventuell vorhandenes Startsignal ist zuvor zu sperren.
- b) Ist dies nicht möglich, sind die benötigten Weichen und Gleissperren gegen Umstellen zu sichern.

Rangieren im Gefälle

Zu FV-NE § 53 (5)

Stellen bzw. Gleise mit einer stärkeren Neigung als 2,5 ‰ sind in der SBV Teil B Abschnitt 2 aufgeführt. Art und Umfang der Festlegung bestimmen die Regelungen der VDV-Schrift 757.

Befahren von Bahnübergängen

Zu FV-NE § 55 (1-2)

Weisungen zum Ein- und Ausschalten von BÜSA enthält die SbV Teil B Abschnitt 2.

Die Postensicherung des Bahnüberganges beim Rangieren geschieht, indem der Lokrangierführer/Rangierbegleiter den Bahnübergang beobachtet und ihn bei Annäherung von Wegbenutzern nach FV-NE Anlage 13 (17) sichert.

Luftbremskopf

Zu FV-NE § 57 (9)

Ein Luftbremskopf ist zu verwenden, wenn die Beobachtung des Fahrwegs und der Signale dem Rangierbegleiter übertragen ist, und zwar

- a) stets bei Rangieren im Baugleis,
- b) in anderen Fällen, in denen es in der SbV angeordnet ist.

Rangieren auf Hauptgleisen**Zu FV-NE § 59 (1)**

Auf unbesetzten Zuglaufstellen wird die Genehmigung zum Rangieren auf Hauptgleisen durch Rangiererlaubnis (s. Zu § 10 (4-5)) gegeben.

Rangieren über Rangierhalttafel hinaus**Zu FV-NE § 59 (2)**

Das Rangieren über die Rangierhalttafel, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, ist nur mit schriftlichem Befehl Nr. 14.1 des Zugleiters gestattet.

Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt**Zu FV-NE § 60 (1)**

Geht eine Rangierfahrt ohne Halt in eine Zugfahrt über, beginnt die Zugfahrt bei der Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal. Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal ist der Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt nicht zulässig.

Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt**Zu FV-NE § 60 (2)**

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz ist verboten.

Maßnahmen nach Auffahren**Zu FV-NE § 61 (2)**

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.

Rangieren im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis**Zu FV-NE § 62 (1) b)**

Alle brauchbaren Bremsen müssen eingeschaltet sein. Mindestens 80% der Fahrzeuge müssen gebremst sein; das erste und letzte Fahrzeug muß eine wirkende Bremse haben.

1.5 Sonstiges

Führen des Belegblatts

Zu FV-NE Anlage 6

Bei Beginn einer neuen Seite im Belegblatt ist in der ersten Zeile der Belegungszustand der Streckenabschnitte als Übertrag von der vorangehenden Seite zu übernehmen. Freie Abschnitte sind dabei durch eine waagerechte grüne Linie, belegte Abschnitte durch eine waagerechte rote Linie kenntlich zu machen.

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 roten Kasten eingetragen, dieser erstreckt sich jeweils bis zum Einfahrtsignal 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.

Teil A

2. Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

2.1 Allgemeines

Zusätzliche örtliche Bestimmungen zum Signalbuch sind in der SbV Teil B Abschnitt 2 unter »Bestimmungen zum Signalbuch« aufgeführt.

2.2 Langsamfahrsignale

Zu Ril 301.0501 Abschn 2 (4)

Gemäß Ausnahmeerlaubnis vom 22.08.2014 darf auf Nebenbahnen in Streckenbereichen, die im Gebiet des Freistaates Thüringen liegen, das Tageszeichen des Signal Lf 1 das Nachtzeichen auch bei Geschwindigkeiten über 50 km/h ersetzen. Das Tageszeichen muß dann rückstrahlend sein.

2.3 Rangiersignale

Zu Ril 301.0703 Abschn 4 (5)

Wo die Erkennbarkeit des Signals Ra 13 besonders häufig durch Schnee beeinträchtigt wird, kann es durch einen weiß-blau-weiß gestreiften Pfahl am Isolierstoß bzw. Achszählpunkt neben dem Gleis ergänzt werden.

2.4 Signale des Triebfahrzeugführers

Zu Ril 301.0901 Abschn 2 (3)

Das Signal Zp 1 (Achtungssignal) ist auch bei der Einfahrt des Zuges in Tunnel zu geben.

2.5 Nebensignale

Zu Ril 301.1401 Abschn 5 (4)

Der Halteplatz des Zuges ist auf die Zuglänge und die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen, wenn die Zuglänge geringer ist als die zur Verfügung stehende

Bahnsteiglänge. Es wird auf das Aufstellen entsprechender Haltetafeln mit Zusatzschildern grundsätzlich verzichtet.

Zu Ril 301.1401 Abschn 10 (3), (7)

- ▲ Bei Signal Ne 13b darf die Rückfallweiche ohne Halt davor mit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit befahren werden, wenn durch den Zlr dem Triebfahrzeugführer mittels schriftlichem Befehl Nr. 14 mitgeteilt wurde, daß die Weiche befahrbar ist und das Signal Ne 13b nicht gilt. Die Befahrbarkeit, die Lage und der Verschuß der Weiche muß dem Zlr durch einen Betriebsbediensteten vor Ort gemeldet worden sein, die Meldung ist im Belegblatt zu vermerken.

Es ist im Befehl auch darauf hinzuweisen, wenn die Einfahrt in ein anderes als das gewöhnliche Richtungsgleis erfolgt.

Teil A

3. Zusätzliche Bestimmungen für sonstige Betriebsvorschriften

3.1 Zusätzliche Bestimmungen zur SIG-VB-NE

Zusätzliche Bestimmungen für Stellwerksbediener

Zu SIG-VB-NE Vormerkungen (2)

a) Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden

Sind zu einer Fahrstraße gehörende Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden, darf das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt gestellt werden, wenn eine Fachkraft der Signalmeisterei im Arbeitsbuch dies für zulässig oder die Signalabhängigkeit für aufgehoben erklärt hat.

b) Maßnahmen bei Störungen des Bahnhofsblocks

- (1) Bei Störungen des Bahnhofsblocks ist durch den Fahrdienstleiter anzuordnen, daß jedes Bedienen der betroffenen Bahnhofsblock-Einrichtungen der beteiligten Stelle anzukündigen ist.
- (2) Das Ankündigen darf wieder aufgehoben werden, sobald eine Fachkraft der Signalmeisterei die Beseitigung der Störung gemeldet und im Arbeits- und Störungsbuch eingetragen hat.
- (3) Überwachungssiegel dürfen nur auf Weisung des Fahrdienstleiters gelöst werden. Bahnhofsblockfelder dürfen auch bei gelöstem Überwachungssiegel geblockt und entblockt werden.
- (4) Solange Überwachungssiegel an Befehls- und Zustimmungsabgabefeldern gelöst sind, sind Hilfssperren am umgelegten Fahrstraßenhebel anzubringen.
- (5) Können Bahnhofsblockfelder nicht geblockt werden, dürfen zum Blocken und Entblocken von Fahrstraßenfestlegefeldern im Einzelfall auf Weisung des Fahrdienstleiters die Hilfseinrichtungen genutzt werden.
- (6) Kann ein Befehls- oder Zustimmungsempfangsfeld nicht geblockt werden, darf bei Anlagen ohne Rückgabebzwang auf das Entblocken mittels Hilfseinrichtung verzichtet werden, wenn der Befehl für eine weitere Zugfahrt mündlich abgegeben wird. Es ist eine Hilfssperre am Fahrstraßenhebel in Grundstellung

anzubringen. Befehls- oder Zustimmungsempfangsfelder sind in der SbV Teil B Abschnitt 2 genannt.

Ergänzende Anweisungen

Zu SIG-VB-NE Vorbemerkungen (3)

Für die Bedienung der Stellwerke gelten folgende Druckschriften der Deutschen Bahn AG:

mechanische Stellwerke

482.9054 Mechanische Stellwerke im Geltungsbereich der NBL

Elektromechanische Stellwerke

DV 872 Th 11 Dienstvorschrift für elektromechanische Signalanlagen

elektronische Stellwerke der Bauform El L

- (1) 482.9043 Elektronische Stellwerke El L
- (2) 482.9043 Z Elektronische Stellwerke El L - Mausbedienung
- (3) 482.9014 Selbsttätiger Streckenblock im ESTW
- (4) 482.9016 Bahnübergangssicherungen im ESTW

Arbeits- und Störungsbuch

Zu SIG-VB-NE § 9 (3)

Aufzeichnungen über Arbeiten und Unregelmäßigkeiten werden in einem Arbeits- und Störungsbuch geführt. Für den Nachweis der zählpflichtigen Bedienungshandlungen ist der Nachweis der Zählwerke zu führen. Es sind die Vordrucke aus dem Regelwerk der DB AG zu verwenden. Die in Anlage 8 für den Teil 2 geforderten Eintragungen sind sinngemäß im Vordruck Arbeits- und Störungsbuch der DB AG in Spalte 4 vorzunehmen. Hierbei ist folgendes zu beachten:

Jedem Arbeitsbeginn, auch einer Erweiterung der Arbeiten, muß der Fahrdienstleiter vorher zustimmen. Dies erfolgt durch die Angabe der Uhrzeit und den Vermerk »zugest.«.

Treten neue Ereignisse ein, bevor die laufenden Arbeiten beendet sind, ist der noch nicht zu Ende geführte Eintrag vorläufig mit einem Strich abzuschließen (Zeitfolge). Er wird später mit dem Vermerk »zu« unter der ursprünglichen laufenden Nr. fortgeführt.

Die technische Fachkraft trägt die aufgrund der Arbeiten erforderlichen betrieblichen Maßnahmen ein, auch wenn sie bereits durchgeführt werden. Mit dem Ende der Arbeiten sind die Auswirkungen beseitigt und die betrieblichen Maßnahmen können aufgehoben werden. Im Arbeits- und Störungsbuch ist daher in der Regel nur das Arbeitsende (z.B. »Arbeiten beendet« oder »Inspektion beendet«) einzutragen. Bei

Unterbrechung der Arbeiten sind ggf. die weiterhin erforderlichen betrieblichen Maßnahmen anzugeben.

Der Eintrag »Weiche nicht befahrbar« oder »Weiche gegen Befahren sperren« erfordert Maßnahmen im Sinne einer Gleissperrung.

»W bzw. Gs gegen Umstellen sperren« bedeutet: Einzelsperre oder Hilfssperre.

Der Hinweis der signaltechnischen Fachkraft, bestimmte Bedienungshandlungen nur mit seiner Zustimmung vorzunehmen, bedeutet: Die Arbeiten werden so durchgeführt, daß in kürzester Zeit der Ordnungszustand für die Bedienung hergestellt werden kann.

Der Eintrag, bestimmte Bedienungshandlungen vorher anzukündigen, bedeutet: Der Bediener kündigt die beabsichtigte Bedienungshandlung der signaltechnischen Fachkraft an. Die Meldung wird weder wiederholt noch eingetragen.

Das Verfahren »Ankündigen bei Bahnhofsblockbedienung (A)« wird hiervon nicht berührt.

Der Eintrag »Abschnittsprüfung erforderlich« bezieht sich auf die Abschnitte, an denen gearbeitet wird.

Hält es die signaltechnische Fachkraft für notwendig, die Abschnittsprüfung zu erweitern, werden die zusätzlichen Abschnitte genannt und eingetragen (z. B. kann es bei Arbeiten an Weiche 2 lauten: »Abschnittsprüfung für W 2 und W 3«).

Verständigung bei Störungen

Zu SIG-VB-NE § 10 (7)

Störungen an Signalanlagen sind bei Offenbarwerden unverzüglich an den zuständigen Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter zu melden.

Der Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter meldet die Störung an die zuständige Signalmeisterei bzw. an die zuständige Entstörungsbereitschaft.

Über Eingang und Weiterleitung der Meldungen führt der Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter Aufschreibungen.

3.2 Zusätzliche Bestimmungen zur BUVO-NE

Unfallmeldestelle

Zu 5.2

Während der Betriebsruhe gehen die Aufgaben der Unfallmeldestelle direkt auf den diensthabenden Notfallmanager über.

Befugnisse des Notfallmanagers

Zu 5.5

Der Notfallmanager darf gegenüber dem zuständigen Fahrdienst- bzw. Zugleiter die Sperrung von Gleisen anordnen. Eine vom Notfallmanager angeordnete Sperrung darf nur nach Anordnung des Notfallmanagers wieder aufgehoben werden.

Teil A

4. Bestimmungen für Fahrpläne

4.1 Allgemeines

- (1) Die Bestimmungen für Fahrpläne regeln die Zuteilung von Zugnummern im Netz der ThE und die bei der Konstruktion des Fahrplans einzuhaltenden Regelmäßigkeiten.
- (2) Es wird grundsätzlich unterschieden zwischen
 - Reisezügen und
 - Güterzügen
- (3) sowie
 - Regelzügen: Züge, die an bestimmten, durch den Fahrplan festgelegten Verkehrstagen verkehren;
 - Sonderzüge: Züge, die kurzfristig eingelegt werden;
 - Bedarfszügen: Züge mit festem Fahrplan, die jedoch nur nach Bedarf verkehren.
- (4) Die Fahrpläne für Regelzüge und Bedarfszüge sind in Buchfahrplanheften zusammengestellt. Für Sonderzüge gelten Fahrplananordnungen (Fplo) oder Blattfahrpläne gemäß Anlage 2.
- (5) Vergleichsfahrplantrassen sind Fahrpläne mit standardisierten Merkmalen, denen bei Bedarf Sonderzüge zugewiesen werden können.
- (6) Ein Fahrplan gilt für den darauf angegebenen jeweiligen Verkehrstag bzw. für die angegebenen Verkehrstage sowie bis jeweils 4:00 Uhr des Folgetages. Bei an aufeinanderfolgenden Verkehrstagen verkehrenden Zügen ist jedoch einem der Züge eine neue Zugnummer zuzuweisen, wenn sonst zwei Züge unter derselben Nummer an einem Tag verkehren würden.

4.2 Zuggattungen

(1) Hauptgattungskennzeichen

Zug		Merkmale	Anwendung
D	Schnellzug	Fernreisezug mit wenigen Verkehrshalten	Züge von und nach Bahnhöfen anderer EIU
E	Eilzug	Reisezug, hält nicht überall	Züge im ÖPNV mit wenigen Halten;
R	Regionalzug	Reisezug mit Halt an allen Zugangsstellen	Züge im ÖPNV
Lr	Leerreisezug	Reisezüge ohne Fahrgastbeförderung	
Dg	Durchgangsgüterzug	Überregionaler Güterzug	Züge von und nach Bahnhöfen anderer EIU
Ng	Nahgüterzug	Regionaler Güterzug	Bedienungsfahrten zu Unterwegsbahnhöfen
Üg	Übergabegüterzug	Regionaler Güterzug	Bedienungsfahrt zu Anschlußstellen
Ne	Naheilgüterzug	Regionaler Güterzug ohne Bedienung von Unterwegshalten	Güterzüge in festen Relationen
Dst	Dienstzug	Innerbetrieblicher Verkehr	Innerbetriebliche Fahrten Schneepflugfahrten
Dsts	Dienstzug zu Sonderzwecken	Innerbetrieblicher Verkehr	Züge zu Ausbildungszwecken
Sperrf	Sperrfahrt	Fahrten in gesperrten Streckenabschnitten	
Lz	Lokzug	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge	

(2) Nebenkennzeichen

Kennzeichen	Anwendung
B (nach Zugnummer)	Bedarfszug
Sperrf (nach Zugnummer)	Zusatz für Züge, die abschnittsweise als Sperrfahrt verkehren

4.3 Zugnummern

Die für die jeweilige Zuggattung vorgesehenen Zugnummern sind in einem für die betreffende Fahrplanperiode gültigen Arbeitsbehelf zusammengestellt.

Des weiteren gilt für die Zuweisung der Zugnummern:

- (1) Verkehren Züge zwischen bestimmten Betriebsstellen als Sperrfahrt, behalten sie Ihre Zugnummer. Eine gesonderte Zuweisung einer Sperrf-Nummer erfolgt in diesem Fall nicht. Sie sind jedoch für die Abschnitte, in denen sie als Sperrfahrt verkehren, mit dem Zusatz »Sperrf« zu kennzeichnen.
- (2) Züge, die regelmäßig an bestimmten Tagen zu abweichenden Zeiten verkehren, müssen eine gesonderte Zugnummer erhalten. Verkehrt ein Zug ausnahmsweise abweichend, werden die Fahrzeiten unter Beibehaltung der Zugnummer mittels Fplo bekanntgegeben.

- (3) Von und nach dem Bereich der DB Netz AG übergehende Züge können die Zugnummer weiter führen, mit der sie vom Netz der DB AG übernommen bzw. nach dort übergeben werden.
- (4) Die Zuweisung von geraden und ungeraden Zugnummern erfolgt, soweit möglich, richtungsbezogen in Anlehnung an den Regelfahrplan der jeweiligen Strecke.

4.4 Verkehrstagerregelungen

(1) Abkürzungen der Verkehrstage und -zeiten

- a) Die einzelnen Verkehrstage sind wie folgt abzukürzen:

Mo Zug verkehrt montags
Di Zug verkehrt dienstags
Mi Zug verkehrt mittwochs
Do Zug verkehrt donnerstags
Fr Zug verkehrt freitags
Sa Zug verkehrt sonnabends
So Zug verkehrt sonntags
S Zug verkehrt sonntags sowie an gesetzlichen Feiertagen
nS Zug verkehrt nach den unter S genannten Tagen
vS Zug verkehrt vor den unter S genannten Tagen
W Zug verkehrt an Werktagen
B Zug verkehrt bei Bedarf an dem angegebenen Tag

30.3. Zug verkehrt am angegebenen Tag.

Für bestimmte Verkehrs- und Ausschlußzeiten können auch Symbole festgelegt sein, die jeweils in den Vorbemerkungen zum Buchfahrplan, in denen sie vorkommen, aufgeführt und erklärt sein müssen.

- b) Bei Zügen, die über Mitternacht hinaus verkehren, sind die Verkehrstage in Bruchform angegeben:

Sa/So Zug verkehrt in der Nacht von Sonnabend auf Sonntag
S/S Zug verkehrt in der Nacht von Sonn- und Feiertagen auf Sonn- und Feiertage

- c) Züge, die an mehreren Verkehrstagen verkehren, sind wie folgt angegeben:

Mo–Fr Zug verkehrt montags bis freitags
Mo+Mi Zug verkehrt montags und mittwochs
1.1.–30.3. Zug verkehrt im angegebenen Zeitraum

- d) Bei täglich verkehrenden Zügen sind in der Regel keine Verkehrstage und -zeiten angegeben.

(2) Ausschlußtage und -zeiten

- a) Für einzelne Tage oder Zeiträume, an denen die Züge nicht verkehren, sind die unter (1) genannten Verkehrstag oder -zeiten eingerahmt oder in eckige Klammern gesetzt, z.B.:

W [Sa] oder Mo–Fr S

- b) Mit Datum genannte Verkehrstage oder -zeiten können auch durch den Zusatz »nicht ... (Verkehrstag/e)« gekennzeichnet werden, z.B.:

W [Sa], nicht 24.–31.12.

(3) Zusatzverkehrstag und -zeiten

Zusätzliche zu den unter (1) aufgeführten Verkehrstage sind durch den Zusatz »auch ... (Verkehrstag/e)« zu kennzeichnen, z.B.:

Mo–Fr [S], auch 31.10.

4.5 Bekanntgabe des Einlegens und Ausfalls von Zügen

- (1) Zusätzliche Züge und der Ausfall von Zügen werden im Regelfall durch die Betriebsleitung als Fahrplananordnung bekanntgegeben. Für kurzfristig einzulegende Züge, für die keine Fahrplananordnung vorliegt, ist vom Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter ein Fahrplan gem. 4.5 (3) unter Beachtung der Bestimmungen dieses Abschnitts zu erstellen. Wenn möglich, ist dazu ein Vergleichsfahrplan heranzuziehen. Auf den dafür in Frage kommenden Betriebsstellen liegt, soweit erforderlich, ein Arbeitsbehelf aus, in dem geeignete Vergleichsfahrpläne für die zu erstellenden Fahrpläne aufgeführt sind.
Den beteiligten Betriebsstellen ist der eingelegte Zug bekanntzugeben. Der erstellte Fahrplan ist umgehend per Fax an die Betriebsleitung zu senden.
- (2) Der Ausfall von Regelzügen sowie das Verkehren von Sonder- und Bedarfzügen werden auf den beteiligten Betriebsstellen auf den Vordruck »Merkkalender« (Anlage 1) eingetragen. Der Vordruck ist zu verwenden, wenn andere Betriebsstellen über das Verkehren von Sonder- und Bedarfzügen oder den Ausfall von Zügen unterrichtet werden sollen, soweit diese nicht über den Telefax-Verteiler durch die Betriebsleitung unterrichtet wurden.
- (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) Eine Zugkreuzung ist in Spalte 6 des Buchfahrplans dann aufzuführen, wenn zwischen der Ankunft eines Zuges in einem Kreuzungsbahnhof und der Abfahrt eines Zuges der Gegenrichtung eine Zeitspanne von 10 Minuten und weniger liegt. Es erfolgt keine Eintragung, soweit in der SbV Teil B Abschnitt 2 für den jeweiligen Bahnhof auf die Bekanntgabe der Kreuzung verzichtet wird.
- (2) 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.
- (3) 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 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 bekannten 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, an denen BÜSA einzuschalten sind sowie Stellen, an denen der ZF-Kanal eingestellt werden muß. Verkehrt der Zug nach einem bekannten Vergleichsfahrplan, genügt die Eintragung des Zusanfangs- oder Weiterleitungsbahnhofs sowie der Kreuzungsbahnhöfe und Bahnhöfe mit planmäßigem Halt.
- (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.
- (7) Wird der Fahrplan ausgehändigt, ist der Empfang der Durchschrift auf der Urschrift zu quittieren.

Anlage 3

Erläuterungen zu Buchfahrplänen und Fahrplananordnungen ▲**1. Allgemeines**

Die Buchfahrpläne werden in Listenform in geschlossener Darstellung aufgestellt. Es werden jeweils Buchfahrpläne für einzelne Züge sowie als Vergleichsfahrpläne herausgegeben.

2. Angaben im Fahrplankopf

Im Fahrplankopf sind angegeben:

- a) die Abkürzung der Zuggattung gem. Abschnitt 4.2 sowie die Zugnummer. Züge, die bei Bedarf verkehren, sind durch »B« hinter der Zugnummer gekennzeichnet; Züge, die als Sperrfahrten verkehren, sind durch »Sperrf« gekennzeichnet;
- b) der Laufweg des Zuges; Teile des Laufwegs sind eingeklammert, soweit sie über den dargestellten Plan hinausgehen;
- c) die planmäßigen Verkehrstage gem. Abschnitt 4.4.
- d) die planmäßig eingesetzte Triebfahrzeug-Baureihe, ggf. mit Zusatz LG (Langsamgang) oder SG (Schnellgang);
- e) die größte zulässige Geschwindigkeit;
- f) die der Fahrzeitberechnung zugrundeliegende Zuglast; Zuglasten mit dem ergänzenden Hinweis GL (Grenzlast) dürfen nicht überschritten werden. Bei einzeln fahrenden Triebfahrzeugen, Triebwagen und Triebzügen ist keine Last angegeben;
- g) die Zuglänge; Züge mit Überlänge (s. SbV Teil B Abschnitt 1.5) sind durch den Zusatz **Überlänge** oder **ÜL** gekennzeichnet. ▲
- h) die erforderlichen Brems Hundertstel und die einzustellende Bremsstellung; ▲
- i) die Abschnitte, die im Zugleitbetrieb betrieben werden;
- j) Abschnitte, auf denen der Zug als Sperrfahrt verkehrt.

3. Angaben in den Spalten der Buchfahrpläne ▲

- a) Spalte 1 enthält:

die Lage der Geschwindigkeitswechsel nach der Kilometrierung der Strecke.

- b) Spalte 2 enthält:

die zulässigen Geschwindigkeiten im Streckengleis sowie jeweils im durchgehenden Hauptgleis der Bahnhöfe. Die Geschwindigkeitswechsel sind durch einen waagerechten Strich gekennzeichnet. Sofern das eine Geschwindigkeitserhöhung anzeigende Signal Lf 7 mit der Zusatztafel »Bü« versehen ist, ist der betreffende Geschwindigkeitswechsel durch eine gestrichelte Linie gekennzeichnet.

c) Spalte 3a enthält:

1. die Betriebsstellen;
2. Hauptsignale und Signale Ne 1;
3. Vorsignale und Signale Ne 2, soweit sie in einem um mehr 5% kürzeren Abstand vor den zugehörigen Hauptsignal oder Signal Ne 1 stehen, als dem Bremswegabstand der Strecke entspricht, gekennzeichnet durch das Zeichen ▽;
4. Kennzeichnung von Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal durch den Zusatz »ohne Asig«;
5. Bahnübergänge, die durch des Zugpersonal zu sichern sind;
6. Hinweise auf Maßnahmen für die Sicherung von Bahnübergängen, die das Zugpersonal vorzunehmen hat, gekennzeichnet durch den Zusatz ET entweder hinter der Angabe des Bü oder hinter der Angabe der Betriebsstelle. Steht ET hinter der Angabe einer Betriebsstelle, sind die Sicherungsanlagen vor Abfahrt des Zuges nach dem Halt am gewöhnlichen Halteplatz zu bedienen;
7. den Hinweis auf Bahnhöfe, in die planmäßig in ein Stumpfgleis eingefahren wird, gekennzeichnet durch das Zeichen ─;
8. Angaben über den vor der Abfahrt einzustellenden Zugfunk-Kanal sowie Umschaltstellen.

d) Spalte 3b enthält:

1. die Lage der Betriebstellen und sonstigen in Spalte 3a genannten Merkmale;
2. Kilometrierungswechsel, dargestellt durch einen waagerechte Strich zwischen alter und neuer km-Angabe.

e) Spalte 4 und 5 enthalten:

1. die Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten;
2. den Hinweis auf einen Betriebshalt, dargestellt durch das Zeichen + in Verbindung mit der Ankunftszeit in Spalte 4. Der Zug muß nicht halten, wenn er kein Haltsignal erhält. Der Hinweis wird nicht verwendet im Bereich des Zugleitbetriebs, auf Bahnhöfen bei der Einfahrt in die Zugleitstrecke sowie auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal.
3. den Hinweis auf einen Bedarfshalt, dargestellt durch das Zeichen x anstelle der Ankunftszeit in Spalte 4. Der Zug muß nicht halten, wenn er kein Haltsignal erhält, der Triebfahrzeugführer keine Reisenden bemerkt, die einsteigen wollen und kein Fahrgast den Haltewunsch mündlich oder, soweit vorhanden, mittels Haltewunschtaster mitgeteilt hat;
4. den Auftrag Halt in Verbindung mit dem Hinweis ET in Spalte 3a, wenn der Bahnübergang planmäßig durch das Zugpersonal zu sichern ist;
5. das Zeichen H, wenn der Zug gem. FV-NE § 17 (9) auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal halten muß, soweit ihm nicht durch Signal Zp 9 der Auftrag zur Durchfahrt gegeben wird.

- f) Spalte 6 enthält, soweit für die betreffende Betriebsstelle nicht darauf verzichtet wird:

die Angabe kreuzender Züge, ggf. mit Hinweis auf Verkehrstageeinschränkungen des kreuzenden Zuges.

- g) Spalte 7 enthält, soweit für die betreffende Betriebsstelle nicht darauf verzichtet wird:

1. die Angabe der Züge, die den eigenen Zug überholen;
2. die Angabe der Züge, die vom eigenen Zug überholt werden, gekennzeichnet durch unterstrichene Zugnummer des überholten Zuges;
3. ggf. Hinweise auf Verkehrstageeinschränkungen überholender bzw. überholter Züge.

- h) Spalte 8 enthält:

1. den Auftrag zur Abgabe von Zuglaufmeldungen und soweit erforderlich die Angabe des Meldenden. Es bedeuten:
Ak: Ankunfts meldung,
Fa: Fahranfrage,
V: Verlassensmeldung,
As: Abstellmeldung;
2. Soweit erforderlich, den Auftrag, vor der Einfahrt an der Trapeztafel zu halten;
3. soweit erforderlich, weitere Aufträge an das Zugpersonal. Bei nicht ausreichendem Platz können die Aufträge auch als Fußnote dargestellt werden, z.B. **1**, **2**, usw.
4. Den Auftrag zur Abgabe von Zugvollständigkeitsmeldungen (ZM).

4. Weitere verwendete Abkürzungen in Fahrplananordnungen

1. **Ü** (Zugnummer): Zug überholt den angegebenen Zug in der betreffenden Betriebsstelle; ▲
2. **Üd** (Zugnummer): Zug wird durch den angegebenen Zug in der betreffenden Betriebsstelle überholt. ▲

noch Anlage 3

Ng 71501 (Grünburg –) Waldeschbach – WölkingenW **Sa**

Tfz 211

Hg 80 km/h

250 t

Mbr 51 P

Sommerau – Wölkingen Zuggleitbetrieb

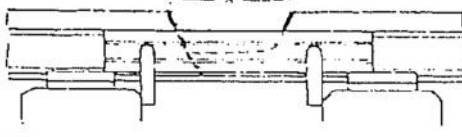
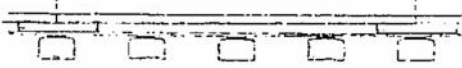



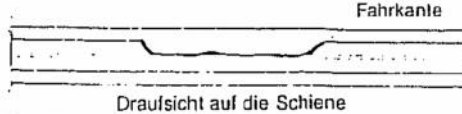
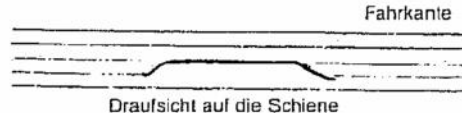
1	2	3a	3b	4	5	6	7	8
Lage Gw	Hg	Betriebsstelle	Lage	Ankunft	Abfahrt/ Durchfahrt	Kreuzt mit Zug	Überholt Zug/ Wird überholt durch Zug	Zuglaufmeldungen/ Aufträge
		– VZF 95 0 27 –						
12,8	50	Waldeschbach Asig	0,0 0,3		10 45	59412 Mo+Mi		
19,5	80	Kleinhausen Hp	5,3		50			
		Esig	9,2					
	60	Sommerau	10,3	55	11 12	6112	6113	Fa
21,7		Asig	0,0 0,6					
		Kaltenhagen Hp	6,7		17			
28,4	50	Ne 1	10,1					
29,1	40	Moorburg ET	10,6	Halt	23			Weiterfahrt wenn Bü gesichert
		Mühlfurt Hp	13,3		26			
		Esig	14,5					
19,0	50	Bärstadt ohne Asig	15,1	H	32			
19,1	20							
		Poppenstein Hp	19,8		36			
		Esig	24,8					
		Wölkingen	25,1	43				Ak



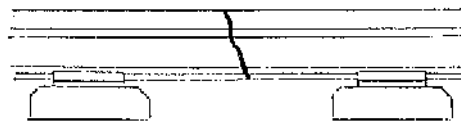
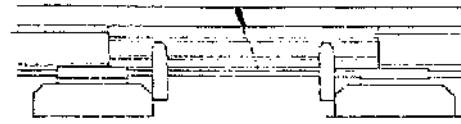
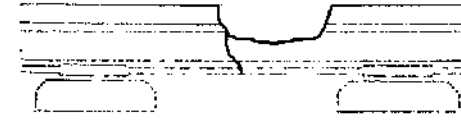
Teil A

5. Bestimmungen für die Behandlung von Schienenbrüchen

- (1) Ob ein Schienenbruch befahrbar oder unbefahrbar ist, dürfen entscheiden:
 - a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken der Leiter der Bahnmeisterei,
 - b) bei allen anderen Gleisen und Weichen alle Eisenbahnbetriebsbeamten im Sinne der EBO.
- (2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn
 - a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist.
 - b) auf Brücken und in Tunneln aufgrund beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches während des Befahrens nicht möglich ist.
- (3) Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.
- (4) In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notleiter zu überbrücken.
- (5) Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt dargestellt.
- (6) Die Art – befahrbar oder unbefahrbar – und die Lage des Schienenbruchs sind unverzüglich dem zuständigen Fahrdienstleiter oder Zugleiter zu melden. Dessen Weisungen sind abzuwarten.
- (7) Die Bruchstelle ist unverzüglich nach beiden Richtungen durch Sh 2-Scheiben abzuriegeln.
- (8) Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete an der Bruchstelle, solange es vom zuständigen Fahrdienst- oder Zugleiter angeordnet ist, in der Regel solange bis eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet ist.
- (9) Der Bedienstete an der Bruchstelle muß
 - a) Fahrzeuge stellen und die Fahrzeugführer über die Bruchstelle unterrichten, bis ihm der zuständige Fahrdienst- oder Zugleiter meldet, daß alle weiteren Fahrten durch schriftlichen Befehl unterrichtet werden.

- b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und nötigenfalls Haltsignale geben.
- (10) Wird ein Schienenbruch gemeldet, veranlaßt der zuständige Fahrdienst- oder Zugleiter
- a) bei einem unbefahrbaren Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrzeuge.
 - b) bei einem befahrbaren, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren.
 - c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit.
 - d) die Verständigung der Bahnmeisterei zur Beseitigung des Schienenbruchs.
- (11) Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele enthält das nachstehende Merkblatt.
- (12) Wenn zur Beseitigung des Schienenbruchs ein Paßstück eingeschweißt werden muß, so sollen die Paßstücke in den Schwellenfeldern liegen. Das Paßstück muß mindestens 2 m lang sein.
- (13) In durchgehend geschweißten Gleisen und Weichen sind bei Schienenbrüchen beiderseits der Bruchstelle in je 5 m Entfernung je 10 Wanderklemmen auf Druck anzubringen. Schweißungen zur Beseitigung von Schienenbrüchen sind als Schlußschweißungen auszuführen.
- (14) Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Paßstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der zuständige Bahnmeister oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruches und unter Beachtung der Hinweise in nachstehendem Merkblatt.

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

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

Teil A

6. Bestimmungen für die Benutzung von Wasserkranen

6.1 Allgemeines

- (1) Wasserkrane an Hauptgleisen sind außerhalb ihrer Benutzung stets derart verschlossen zu halten, daß weder der Schwenkarm in das Lichtraumprofil angrenzender Gleise geschwenkt noch der Absperrschieber betätigt werden kann.
- (2) Der Schlüssel ist von dem zuständigen Fahrdienstleiter zu verwahren. Die SbV regelt in Teil B, Abschnitt 2 unter den örtlichen Bestimmungen für die betreffende Betriebsstelle, welcher Fahrdienstleiter für die Herausgabe und das Verwahren des Schlüssels verantwortlich ist.
- (3) Der Schwenkarm ist durch eine Signallaterne auszurüsten, die bei Dunkelheit Querstellung zum Gleis ein rotes Licht (Sh 2; Ril 301.0601 4) zeigt. Die Sichtbarkeit des Signals muß von dem Gleis aus gesehen gegeben sein, in dessen Lichtraumprofil der Schwenkarm ragt. Die Parallelstellung zum Gleis wird durch ein weißes Licht angezeigt. Das Signal darf erloschen sein, solange der Wasserkran nicht in Benutzung ist, d.h. der Schlüssel für die Verschlusseinrichtung ordnungsgemäß vom zuständigen Fahrdienstleiter verwahrt wird.

6.2 Benutzungsbestimmungen

- (1) Die Benutzung eines Wasserkrans darf nur von örtlich eingewiesenen Bediensteten vorgenommen werden.
- (2) Vor der Benutzung ist der Schlüssel für die Verschlusseinrichtung durch den Fahrdienstleiter an das Lokpersonal oder an einen örtlich eingesetzten Bediensteten auszuhändigen. Der Schlüssel ist nach der Benutzung des Wasserkrans, spätestens aber bei Beendigung der Dienstschrift an den Fahrdienstleiter zurückzugeben. Die Ausgabe des Schlüssels ist im Zugmeldebuch durch den Empfänger zu bestätigen.
- (3) Der Wasserkran darf nur unmittelbar vor dem Wassernehmen und nur mit mündlicher Zustimmung des zuständigen Fahrdienstleiters aufgeschlossen werden. Das Ausschwenken des Schwenkarms darf erst erfolgen, nachdem die wassernehmende Lok an der dafür vorgesehenen Stelle zum Halten gekommen ist. Sofern erforderlich, ist nach dem Ausschwenken ein vorsichtiges Bewegen der Lok zulässig, um die Tendereinfüllöffnung unter den Auslauf des Schwenkarms zu bringen.

- (4) Das Schwenken des Wasserkrans über andere Gleise als dasjenige, in dem die wassernehmende Lok zum Halten gekommen ist, ist verboten.**
- (5) Beim Wassernehmen ist der Absperrschieber stets ausreichend rechtzeitig zu schließen, daß ein Überlaufen der Wasserkästen oder des Tenders vermieden wird.
- (6) Nach Beendigung des Wassernehmens ist der Schwenkarm des Wasserkrans in die Grundstellung einzurasten und zu verschließen. Verantwortlich hierfür ist der Triebfahrzeugführer der wassernehmenden Lok.
- (7) Über die Beendigung des Wassernehmens ist der zuständige Fahrdienstleiter zu verständigen. Der Fahrdienstleiter darf die Zustimmung zum Rangieren erst geben, nachdem die Meldung über die erfolgte Beendigung des Wassernehmens und das Verschließen des Wasserkrans eingegangen ist.

Teil A

7. Betriebliche Bestimmungen für Rückfallweichen

7.1 Allgemeines

- (1) Rückfallweichen sind Weichen, die regelmäßig von Zugfahrten aufgefahren werden dürfen. Die Weichenzungen gelangen nach dem Auffahren selbsttätig wieder in Grundstellung.
- (2) Die Endlage der Weichenzungen wird dem Triebfahrzeugführer durch das Signal Ne 13a angezeigt.
- (3) Rückfallweichen sind vor Ort durch ein Weichensignal Wn 1 oder Wn 2 auf orangefarbenem Grund sowie durch ein schwarz-gelbes Handhebelgewicht gekennzeichnet. Die Weichensignalkörper folgen beim Auffahren der Bewegung der Weichenzungen nicht.
- (4) Ein Halten während des Auffahrens von Rückfallweichen ist zu vermeiden. Kann aus zwingenden Gründen, beispielsweise infolge einer Zwangs- oder Notbremsung ein Halten nicht vermieden werden, ist ein Wechsel der Fahrtrichtung verboten. Ebenso ist durch den Triebfahrzeugführer ein unbeabsichtigtes Zurückrollen des Zuges unbedingt zu vermeiden.
- (5) Besonderheiten und von diesen Bestimmungen abweichende Regelungen sind in der SbV Teil B Abschnitt 2 aufgeführt.

7.2 Betriebliche Bestimmungen für Zugfahrten

- (1) Die größte zulässige Geschwindigkeit beim Auffahren von Rückfallweichen beträgt 40 km/h, sofern nicht aus anderen Gründen eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist.

7.3 Betriebliche Bestimmungen für Rangierfahrten

- (1) Muß über Rückfallweichen rangiert werden, sind die Rückfallweichen aufzuschließen und auch beim stumpfen Befahren in die jeweils für die Rangierfahrt benötigte Lage zu bringen. Die Rückfallweichen sind in diesem Fall wie gewöhnliche Handweichen zu bedienen.

- (2) Wo das Rangieren von einzelnen Triebfahrzeugen unter Nutzung der Grundstellung der Rückfallweichen zulässig ist, ist dies in Teil B Abschnitt 2 angegeben.
- (3) Beim Rangieren gilt das Überwachungssignal nicht; es obliegt dem Bediener, die Endlage der Weiche festzustellen.
- (4) Das Abstellen von Fahrzeugen auf Rückfallweichen ist verboten.

7.4 Verhalten bei Störungen

- (1) Befindet sich die Rückfallweiche nicht in Endlage der Grundstellung, wird dies durch das Überwachungssignal angezeigt. Es ist nach den Bestimmungen des Signalbuchs zu verfahren.
- (2) Für die Feststellung der Befahrbarkeit der Weiche ist durch Augenschein das ordnungsgemäße Anliegen der Weichenzunge an der Backenschiene gemäß der Grundstellung der Weiche festzustellen.

Liegt die Weichenzunge an der Backenschiene nicht ordnungsgemäß an oder bestehen Zweifel hierüber, ist die Weiche aufzuschließen und probeweise umzustellen. Ist dies nicht möglich, ist das Handhebelgewicht anzuheben und fallenzulassen.

- (3) Sämtliche Störungen sind unverzüglich dem zuständigen Zugleiter zu melden. Dies gilt auch, wenn ein Fahrzeug durch Zwangs- oder Notbremsung oder aus anderen Gründen beim Auffahren einer Rückfallweiche auf dieser zum Stehen kommt.

Teil A

8. Betriebliche Bestimmungen Selbsttätige Streckensicherung für den Zugleitbetrieb (Stresi-ZLB)

8.1 Allgemeines

- (1) Das Sicherungssystem Stresi-ZLB arbeitet selbsttätig als Überwachung des Zugleitbetriebs und besteht aus:
 - Achszählkreisen
 - Selbsttätig geschalteten 2000 Hz-PZB-Magneten.
- (2) Das Freisein der Streckenabschnitte wird durch die Achszählkreise selbsttätig überwacht. Folgende unzulässige Fahrten
 - Einfahrt in einen Streckenabschnitt, der durch einen Gegenzug besetzt ist,
 - Einfahrt in einen Streckenabschnitt, der durch einen vorausfahrenden Zug nicht geräumt ist und
 - Fahrt in einen Ausfahrabschnitt bei Kreuzungsbahnhöfen, der durch eine Gegeneinfahrt belegt istführen zur Zwangsbremung beim Überfahren der am Anfang der Strecken- und Ausfahrabschnitte gelegenen 2000 Hz-PZB-Magnete.

8.2 Bestimmungen für den Triebfahrzeugführer

- (1) Das System Stresi-ZLB erfordert im störungsfreien Betrieb keine Bedienhandlungen des Triebfahrzeugführers.
- (2) 2000 Hz-PZB-Magnete liegen an den Standorten der Signale Ne 1 und Ne 5. Die Lage von PZB-Magneten ohne Signal ist jeweils durch eine Kennzeichnungstafel mit der Aufschrift »PZB« kenntlich gemacht.
- (3) In Bahnhöfen, in denen Züge kopfmachen, müssen vor der Weiterfahrt die PZB-Magnete der Gegenrichtung vollständig überfahren sein. Als Anhalt ist das Signal Ne 5 der Gegenrichtung oder die PZB-Kennzeichnungstafel zu nehmen.
- (4) Erfolgt eine Zwangsbremung an einem PZB-Magnet, hat sich der Triebfahrzeugführer unverzüglich beim Zugleiter zu melden und ihn über die Zwangsbremung zu informieren. Dabei gibt der Triebfahrzeugführer die Lage des Magneten an, an welchem sich mutmaßlich die Zwangsbremung ereignet hat. Erfolgt die Zwangsbremung vor der Einfahrt in die Zugleitstrecke noch im

Bereich einer angrenzenden Zugmeldestelle, so ist zunächst der örtlich zuständige Fahrdienstleiter zu unterrichten. Der Triebfahrzeugführer stellt zusammen mit dem Fahrdienstleiter fest, ob sich die Zwangsbremmung an einem PZB-Magneten der Stresi-ZLB ereignet hat. Ist dies der Fall, trifft der Zugleiter weitere Maßnahmen.

- (5) Die Weiterfahrt darf nur auf schriftlichen Befehl des Zugleiters erfolgen. Kommt eine Verständigung mit dem Zugleiter nicht zustande, darf nicht weitergefahren werden, es ist vielmehr davon auszugehen, daß der Abschnitt besetzt ist.
- (6) Kommt der Zug nach einer Zwangsbremmung auf einer Rückfallweiche zum Stehen, sind außerdem die Bestimmungen für Rückfallweichen, SbV Teil A Abschnitt 7 zu beachten.
- (7) Erkennt der Triebfahrzeugführer, daß nach der Zwangsbremmung eine unmittelbare Betriebsgefahr besteht, hat er unverzüglich Nothaltauftrag abzugeben.

8.3 Bestimmungen für den Zugleiter

- (1) Das System Stresi-ZLB erfordert im Regelfall keine Bedienhandlungen des Zugleiters.
- (2) Geht beim Zugleiter die Meldung eines Zuges über eine erfolgte Zwangsbremmung ein, hat er festzustellen, ob der Abschnitt, an dessen Beginn die Zwangsbremmung erfolgt ist, durch einen anderen Zug belegt ist. Ist dies der Fall und ist dadurch eine unmittelbare Betriebsgefahr anzunehmen, ist der beteiligte Zug unverzüglich durch einen Nothaltauftrag anzuhalten.
- (3) Bestehen Zweifel über das Freisein des betreffenden Abschnitts, sind nötigenfalls zunächst alle mutmaßlich betroffenen Züge aufzufordern, eine zusätzliche Zuglaufmeldung abzugeben.
Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der zuletzt gefahrene Zug den betreffenden Abschnitt mit Zugschluß verlassen hat.
- (4) Wurde vom Zugleiter festgestellt, daß alle Voraussetzungen für die Weiterfahrt des zwangsgebremsten Zuges gegeben sind, ist dem Zug der Auftrag zur Weiterfahrt mittels Befehl Nr. 14 zu erteilen mit dem Wortlaut: »Sie dürfen weiterfahren nach PZB-Zwangsbremmung in km ...«.
- (5) Ist im Falle einer Störung ein PZB-Magnet ständig wirksam, ist der Zug durch Befehl Nr. 12.4 zu verständigen.
- (6) Im Falle einer Störung beauftragt der Zugleiter die Signalmeisterei, die Grundstellung herzustellen. Soweit eine Grundstellungseinrichtung vorhanden ist, stellt der Zugleiter die Grundstellung selbst her. Die Grundstellung darf erst hergestellt werden, bzw. der Auftrag dazu darf erst gegeben werden, nachdem

sich der Zugleiter darüber vergewissert hat, daß der betroffene Abschnitt frei ist. Der Auftrag zur Herstellung sowie die Herstellung der Grundstellung sind in der Spalte »Vermerke« im Belegblatt mit Uhrzeit zu dokumentieren.

8.4 Bestimmungen für das Rangieren

- (1) Befinden sich innerhalb eines Bahnhofs Magnete der Stresi-ZLB, ist in der SbV Teil B, Abschnitt 2 unter »Besonderheiten beim Rangieren« darauf hingewiesen.
- (2) Müssen in einem Bahnhof beim Rangieren Magnete der Stresi-ZLB überfahren werden, ist die Befehlstaste zu betätigen.
- (3) Wird voraussichtlich länger als 30 Minuten rangiert, ist die Fahrzeugeinrichtung mittels PZB-Störschalter unwirksam zu schalten.

Teil A

9. Ergänzende betriebliche Bestimmungen für Strecken mit Streckenblock

9.1 Allgemeines

- (1) Die Einrichtungen des Streckenblocks sind stets für alle Zugfahrten zu bedienen, sofern die Bedienung möglich und nicht im Einzelfall unzulässig ist.
- (2) Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock darf ein Zug bis zu zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten vorausgefahrenen Zuges der nächstgelegenen Zugmeldestelle angeboten werden. Der Zug darf abgelassen werden, sobald das Ausfahrtsignal auf Fahrt gestellt werden kann.

Der Zug ist anzubieten mit dem Wortlaut:

»Wird Zug ... (Nr.) angenommen, wenn Zug ... (Nr. des letzten vorausgefahrenen Zuges) in ... (Name der nächsten Zugfolgestelle)?«

Der Zug ist anzunehmen mit dem Wortlaut:

»Wenn Zug ... (Nr. des letzten vorausgefahrenen Zuges) in ... (Name der nächsten Zugmeldestelle), darf Zug ... (Nr. angebotenen Zuges) kommen.«

Im Zugmeldebuch ist die Bedingung in der Spalte Meldungen und Vermerke in folgender Form einzutragen: »Wenn Zug ... (Nr. des letzten vorausgefahrenen Zuges) in ... (Name der nächsten Zugmeldestelle)«.

- (3) Für das Verkehren von Sperrfahrten gilt:
 - a) Bei Fahrten bis zur nächsten Zugmeldestelle müssen – ausgenommen bei Kleinwagenfahrten – Hauptsignale und Streckenblock bedient werden, wenn die Fahrt im Abstand der Zugfolgestellen verkehrt und unterwegs keine Rückwärtsbewegung stattfindet.
 - b) Bei Fahrten auf einem Teil der Strecke dürfen Hauptsignale nicht bedient werden, außer wenn es die Sicherungstechnik zulässt.
 - c) Beim Hereinholen von Zugteilen müssen – außer bei Kleinwagenfahrten – die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedient werden.

9.2 Ergänzende Bestimmungen nichtselbsttätigen und halbautomatischen Streckenblock

- (1) Bei nicht ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen tritt das Rückmelden gem. FV-NE § 10 (5) an Stelle des Rückblockens.
- (2) Beim Ausbleiben des Rückblocks ist gemäß FV-NE § 10 (12) zu verfahren.
- (3) Das Rückmelden ist in folgenden Fällen einzuführen:
 - a) Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnitts;
 - b) wenn Einrichtungen des Streckenblocks nicht bedient werden können oder die Bedienung nicht angezeigt wird;
 - c) der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen bedient werden kann;
 - d) wenn Einrichtungen des Streckenblocks vorzeitig frei werden;
 - e) wenn die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder gelöst sind, es sei denn, sie sind durch die Signalmeisterei gelöst worden;
 - f) die Signalmeisterei das Rückmelden im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet hat.
- (4) Das Rückmelden ist durch den Fahrdienstleiter einzuführen, bei dem der Anlaß aufgetreten ist. Beim Einführen des Rückmeldens ist der Anlaß anzugeben. Beim Einführen des Rückmeldens ist der Zug zurückzumelden, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat. Ist der Anlaß nach der Aufhebung einer Gleissperrung aufgetreten, ist der Zug zurückzumelden, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

Die Einführung des Rückmeldens ist im Zugmeldebuch nachzuweisen.

- (5) Nach Einführung des Rückmeldens sind die Züge in beiden Fahrtrichtungen zurückzumelden. Der Streckenblock ist zu bedienen, soweit dies möglich und zulässig ist. Dabei ist zunächst zurückzumelden und danach der Streckenblock zu bedienen. Für die Zugfolge ist allein das Rückmelden maßgebend.
- (6) Der Fahrdienstleiter, der das Rückmelden eingeführt hat, darf es aufheben, wenn alle Anlässe, aus denen es eingeführt wurde, weggefallen sind. Nach Wegfall der Anlässe und vor Aufheben des Rückmeldens muß der Zugfolgeabschnitt von je einem Kontrollzug je Fahrtrichtung befahren worden sein; dieser muß in den Zugfolgeabschnitt auf Hauptsignal eingefahren und mit ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen vor- und zurückgeblockt worden sein.

Das Aufheben des Rückmeldens ist im Zugmeldebuch nachzuweisen.

9.3 Ergänzende Bestimmungen für Elektronische Stellwerke mit Zentralblock

- (1) Bei Strecken mit Zentralblock tritt bei nicht ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen an Stelle des Rückmeldens die Räumungsprüfung. Es wird dabei zwischen der Einzelräumungsprüfung für eine einzelne Zugfahrt sowie der Räumungsprüfung auf Zeit (RpZ) für alle Zugfahrten in einem bestimmten Zeitraum unterschieden.
- (2) Eine Einzelräumungsprüfung ist in folgenden Fällen erforderlich:
 - a) Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnitts;
 - b) Ausfahrt auf einem Bahnhof aus einem Gleis ohne Ausfahrtsignal;
 - c) unzulässige Vorbeifahrt an einem Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnitts;
 - d) Herstellen der Grundstellung der Blockeinrichtungen durch Achszählgrundstellung oder Hilfsauflösung eines Zentralblockabschnittes (ausgenommen Auflösung ohne stattgefundene Zugfahrt).

- (3) Die Einzelräumungsprüfung ist im Fall nach d) wie folgt durchzuführen:

Vom Zugführer des zuletzt gefahrenen Zuges ist eine Zugschlußmeldung einzuholen, bzw. festzustellen, daß der Zug mit Zugschluß an der Signalzugschlußstelle des Signals am Ende des betroffenen Zugfolgeabschnitts vorbeigefahren ist.

Es ist zu prüfen, daß das Hauptsignal am Ende des betroffenen Zugfolgeabschnitts Halt zeigt und der Melder des Signals Zs 1 oder Zs 7 erloschen ist.

- (4) Die Einzelräumungsprüfung ist in den Fällen nach a), b) oder c) durch Auswerten der Meldeanzeigen durchzuführen. Hierzu ist zuvor das Bedienkommando BEFA, einzugeben. Anhand der Meldeanzeigen ist festzustellen, daß
 - a) der Zugfolgeabschnitt als frei angezeigt wird und
 - b) der Halt- oder Fahrtmelder am Ende des Zugfolgeabschnitts leuchtet und der Melder des Signals Zs 1 oder Zs 7 dunkel ist.

Diese Feststellungen dürfen durch Auswerten des grün leuchtenden Blocküberwachungsmelders, entsprechend den Regeln nach Ril 482.9014 8 (7) u. (8), ersetzt werden.

Die Einzelräumungsprüfung ist im Zugmeldebuch nachzuweisen.

- (5) Ist die Einzelräumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug nicht möglich, ist der nächste Zug durch Befehl 9 zu beauftragen, im betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren. Für diesen Zug ist eine Räumungsprüfung durchzuführen.

(6) Die Räumungsprüfung auf Zeit ist erforderlich, wenn

- a) Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung gebracht werden konnten;
- b) ein Blockabschnitt trotz tatsächlicher Besetzung nicht als besetzt angezeigt wird;
- c) die Signalmeisterei die Räumungsprüfung durch Eintrag im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet hat.

Bei der RpZ ist wie bei einer Einzelräumungsprüfung nach Fall (d) vorzugehen. Das Einführen der RpZ ist im Zugmeldebuchbuch nachzuweisen. Im ersten Zugfolgeabschnitt sind eine Sperre und das Merkschild »Rp« einzugeben.

(7) Die Räumungsprüfung auf Zeit darf erst aufgehoben werden

- a) nachdem alle Anlässe weggefallen sind;
- b) wenn das Ende der Arbeiten im Arbeits- und Störungsbuch eingetragen ist;
- c) wenn ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäßem Wirken der Blockeinrichtungen durchfahren hat;
- d) wenn anschließend die Erlaubnis zweimal störungsfrei gewechselt wurde.

Das Aufheben der RpZ ist im Fernsprechbuch nachzuweisen.