

Ilmebahn GmbH

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

für die Infrastruktur der

Ilmebahn GmbH

Teil A

gültig ab 26.11.2018

Teil A

Verteilungsplan

- (1) LEA
Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
Niedersachsen
- (2) Eisenbahnbetriebsleiter und Stellvertreter
- (3) örtlicher Betriebsleiter
- (4) Betriebswerkstatt
- (5) persönlich zuzuteilen
den im Zugbegleit- und Triebfahrzeugführerdienst tätigen Bediensteten
- (6) Geschäftsführer Ilmebahn GmbH
- (7) Betriebsrat der Ilmebahn GmbH
- (8) Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord
- (9) FdI DB Netz AG; ESTW Kreiensen Süd, Hannover
- (10) DB Regio AG; Braunschweig
- (11) Verein der Eisenbahnfreunde Einbeck e. V. (VEE)

Teil A

Vorbemerkungen

- (1.) Grundlage für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des Streckennetzes der Ilmebahn GmbH sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, insbesondere die Eisenbahn- Infrastruktur- Benutzungs- Verordnung (EIBV) und die Schienennetz- Nutzungsbedingungen der Ilmebahn GmbH. Die Bestimmungen des betrieblichen Regelwerkes sind Bestandteil der Infrastrukturzugangsbedingungen.
- (2.) Vor Nutzung der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH ist ein Infrastrukturnutzungsvertrag zu schließen.
- (3.) Für den Betriebsdienst auf der Eisenbahninfrastruktur der Ilmebahn GmbH gelten folgende Vorschriften/Richtlinien:
 - Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)
 - Signalbuch (Richtlinie 301)
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
 - Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
 - Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter (Richtlinie 424)
 - Anweisung für die Stellwerksbedienung der Fa. Scheidt & Bachmann
 - Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG- VB-NE)
 - Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
 - Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen-Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)
 - Unfallverhütungsvorschrift Schienenbahnen (BGV D 30)
 - Wagen und Ladungen im Betrieb technisch behandeln
-Wagenprüfer im Güterverkehr- (Richtlinie 93605)
 - Wagen und Ladungen im Betrieb technisch behandeln
-Prüfkriterien für Wagenprüfer im Güterverkehr- (Handbuch 93695)
 - VDV Schrift 753
Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege -Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie-
 - VDV Schrift 754
Richtlinie für die Anforderung an die Befähigung von Mitarbeitern im Betriebsdienst bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BMB-NE)
 - VDV Schrift 755
Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege –Streckenkenntnis-Richtlinie-
 - VDV Schrift 757
Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen -Bremsvorschrift- BreVo-
 - VDV Schrift 758
Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb
 - VDV Mitteilung 7508
Arbeiten im Bereich von Gleisen nichtbundeseigener Eisenbahnen –
Auswahl der Sicherungsmaßnahme und betriebliche Umsetzung

- (4.) Für den Betriebsdienst auf der angrenzenden Eisenbahninfrastruktur von Anschlussbahnen, auf denen die Ilmebahn GmbH den Betrieb führt, gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) und die von dem EBL herausgegebenen Anweisungen für die Bedienung.

Soweit Bestimmungen von denen der Vorschriften/Richtlinien zu (1) abweichen, sind sie in Anweisungen bzw. in der SbV aufgenommen.

- (5.) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die vom EBL/öBL zusätzlich zu den Vorschriften/Richtlinien nach (1) heraus gegebenen Bestimmungen für die Infrastruktur der Ilmebahn GmbH.

- (6.) Der Inhalt der Sammlung betrieblicher Vorschriften ist in die Teile A und B gegliedert.

Es enthalten:

Teil A: Zusätzliche Bestimmungen zu den Vorschriften in Textform

- für die Infrastruktur (Netz) und

Teil B: Sammlung der Bahnhofsskizzen, örtliche Besonderheiten und Bedienungsanweisungen mit Skizzen der Lichtzeichenanlagen

Die Teile A und B sind wie folgt gegliedert:

Teil A:

I. Zusätzliche Bestimmungen der Infrastruktur zu der FV-NE

II. Anlagen zum Abschnitt I

III. Zusätzliche Bestimmungen der Infrastruktur
- Abschnitt a) zur Richtlinie 301 (Signalbuch) und
- Abschnitt b) zur Buvo-NE

Teil B:

Vorbemerkungen:

Abschnitt I: Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten

Abschnitt II: Sammlung von Bedienungsanweisungen mit Skizzen der Lichtzeichenanlagen

- (7.) Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie der Module des Signalbuchs aufgeführt.

1. Abschnitt

Allgemeines

zu FV-NE § 1 (1)

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH gelten die in der Richtlinie 301 -Signalbuch- aufgeführten Signale der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DV) nicht.

Zu den angewandten Signalen auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH sind im Abschnitt III a) „Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch“ zusätzliche Regelungen getroffen.

zu FV-NE § 1 (2)

Der Geltungsbereich erstreckt sich über das gesamte Streckennetz (Infrastruktur) der Ilmebahn GmbH.

Der Zugmeldebetrieb wird auf dem Streckenabschnitt zwischen Einbeck-Salzderhelden und Einbeck Mitte durchgeführt.

Der vereinfachte Zugleitbetrieb wird zwischen Einbeck Mitte und der Betriebsstelle PS Speicher in Bahnkm 5,6 durchgeführt.

Der

Fahrdienstleiter

Zugleiter

wird von der Ostthannoversche Eisenbahnen AG gestellt. Die betrieblichen Handlungen werden von dem Zentralstellwerk in Celle Nord durchgeführt.

zu FV-NE § 1 (3) 1

Die in der SbV aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen werden von dem EBL herausgegeben.

zu FV-NE § 1 (3) 3

Bestimmungen, die später in die SbV aufgenommen werden, oder die nur vorübergehende Gültigkeit haben, werden schriftlich als Betriebsanweisung des öBl, oder als EBL-Weisung bekannt gegeben. Die Aufnahme, in das auf dem Zentralstellwerk Celle Nord ausliegende Befehlsbuch, wird je nach Anweisung / Weisung geregelt.

Die Verteilung und Auslage der Anweisungen des öBl und EBL (z. B. Betra, La, Weisungen) haben die entsprechenden EVU selbst zu regeln.

EVU, die auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH fahren, haben Kenntnis von den Bestimmungen der FV-NE und der SbV für die Infrastruktur der Ilmebahn GmbH zu haben. Bei fehlenden Kenntnissen dürfen die Fahrten nur mit Gestellung eines Lotsen durchgeführt werden.

EVU, die auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH fahren, werden vor Durchführung der Fahrt, wenn Streckenkenntnis vorliegt, per E-Mail über die gültigen Betriebs- und Bauanweisungen und La, sowie zu beachtende öBl bzw. EBL-Weisungen schriftlich per E-Mail, Fax oder Post verständigt.

Das jeweilige EVU ist für die Verteilung an die betreffenden Mitarbeiter selber verantwortlich.

Nach 48 Stunden der Übersendung an das EVU, wird der Kenntnisstand der betreffenden Personale als bekannt vorausgesetzt.

zu FV-NE § 1 (4)

Die Infrastruktur der Ilmebahn GmbH grenzt mit dem Übergangsbahnhof Einbeck Salzderhelden an eine elektrisch betriebene Strecke der DB Netz AG an.

noch zu FV-NE § 1 (4)

Das beteiligte/betroffene Betriebspersonal muss mit den besonderen Gefahren, die von den Anlagen des elektrischen Zugbetriebes ausgehen, vertraut und unterwiesen sein.

Sie müssen die Gefahren der unter Spannung stehenden Anlage kennen und in der Lage sein, offensichtliche Schäden und Unregelmäßigkeiten zu erkennen und zu melden.

Für den genannten Personenkreis gilt deshalb die Anlage 1 der FV-NE „Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur“.

zu FV-NE § 1 (6)

Für den Gemeinschaftsbetrieb auf der Infrastruktur zwischen der Ilmebahn GmbH und der DB Netz AG in Einbeck Salzderhelden, wird die Richtlinie 408 der DB AG und die besonders vereinbarte Betriebsanweisung angewendet.

Soweit deren Bestimmungen von denen der FV-NE abweichen, oder Besonderheiten zu beachten sind, sind sie in der SbV Teil B Abschnitt II -Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten aufgenommen.

zu FV-NE § 2 (3)

Eisenbahnbetriebsleiter bei der Ilmebahn GmbH ist Herr Schülke. Stellvertreter: Herr Lukatsch.

Örtlicher Betriebsleiter ist Herr Behrens.

zu FV-NE § 2 (4)

Für Ilmebahneigenes Personal wird nach der VDV-Schrift 754 „Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Betriebsdienst bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BMB-NE)“ und den dazu festgelegten Ausbildungsplänen des EBL verfahren.

Die erforderlichen Kenntnisse müssen in einer Verwendungsprüfung nachgewiesen werden, die der EBL, oder ein von ihm beauftragter Bediensteter abnimmt. Ein Prüfungszertifikat ist grundsätzlich zu erstellen und der Personalakte beizugeben, auch bei einer nicht bestandenen Prüfung.

Der betroffene Mitarbeiter hat sich vor Dienstaufnahme seiner Schicht, über Neuerungen, die nach seiner letzten Dienstschicht eingeführt wurden, in Kenntnis zu setzen.

Triebfahrzeugführer, die selbständig die Infrastruktur der Ilmebahn GmbH befahren, haben einen Führerschein nach VDV-Schrift 753 incl. ein Beiblatt zum Führerschein mit dem FV-NE Nachweis bei sich zu haben. Alternativ gilt ein Führerschein gemäß TfV mit Zusatzbescheinigung und eingetragener FV-NE Befähigung die nachweist, dass der Tf über die Kenntnisse zum Befahren der Infrastruktur der Ilmebahn verfügt.

Für das Personal auf dem Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord gelten die Bestimmungen der SbV der OHE AG.

zu FV-NE § 2 (7)

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

zu FV-NE § 2 a) (1) und (2)

Werden unmittelbar drohende Gefahren für Zugfahrten festgestellt, so ist sofort der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

auf dem Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord unter der GSMR Nummer 901 93675 444 oder über Telekom 05141 / 276 444 zu verständigen. Diese Rufnummer ist an einen Sprachspeicher

noch zu FV-NE § 2 a) (1) und (2)

Bei Mängeln die keine unmittelbaren Gefahren für den Zugverkehr darstellen, ist der Mangel über die Rufnummer 260 bekanntzugeben.

Dieser wird die entsprechenden Maßnahmen, wie z.B. Sperrung des betroffenen Streckenabschnittes / Gleises, die Verständigung der betroffenen Zugfahrt bzw. Stellung des Zuges veranlassen.

Auf dem Bahnhof Einbeck Mitte, vom Bahnsteig bis zu den Ausfahrtsignalen in Richtung Einbeck Salzderhelden, befindet sich die einzige Stelle auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH, wo kein GSM-R Empfang vorhanden ist.

Als Umschaltpunkt auf PGSM-R wird für Fahrten über den Bahnhof Einbeck Mitte hinaus, der Bahnhof Einbeck Mitte festgelegt.

zu FV-NE § 2 a) (3)

Werden Unregelmäßigkeiten bei Zugfahrten, wie z. B. Flachstellen an Fahrzeugen, Heißläufer, usw. festgestellt, so ist sofort der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

auf dem Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord unter die Telekomnummer bzw. GSM-R zu verständigen. Dieser wird die entsprechenden Maßnahmen, wie z.B. die Verständigung der betroffenen Zugfahrt bzw. Stellung des Zuges veranlassen.

Die Ilmebahn GmbH verzichtet auf die Führung eines Fahrtberichtes (siehe auch SbV Teil A zu FV-NE § 38 (1) bis (3)). Den jeweiligen EVU ist es freigestellt, für ihre Zugfahrten einen Fahrtbericht führen zu lassen.

Dem Triebfahrzeugführer werden von dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

bekannte Ausfälle von technischen Sicherungen an Bahnübergängen mittels schriftlichen Befehl mitgeteilt.

Stellt der Triebfahrzeugführer bei der Annäherung an einen technisch gesicherten Bahnübergang eine Störung fest, hat er diese Störung sofort an den

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

auf dem Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord über die Telekomnummer bzw. GSM-R zu melden. Dieser trägt die Störung anschließend in das Meldebuch Teil C für Störungen an Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen ein und sorgt für die Weitermeldung für die Behebung der Störung.

Die verkehrenden Zugfahrten erhalten bis zur Beseitigung der Störung von dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

in Celle Nord einen schriftlichen Befehl.

zu FV-NE § 3 (1) – (13)

Die Zugmeldestelle für die Zugmeldestrecke zwischen Einbeck Salzderhelden und Einbeck Mitte sowie dem Bahnhof Einbeck Mitte ist das Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord.

zu FV-NE § 3 (14) und (15)

Die Zugleitstelle für die Zugleitstrecke Einbeck Mitte bis Haltepunkt PS Speicher ist das Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord.

Zuglaufstellen sind der Bahnhof Einbeck Mitte und
die Betriebsstelle PS Speicher. •

zu FV-NE § 3 (16) c)

Eine Zugbeeinflussungsanlage PZB ist auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH vorhanden.

zu FV-NE § 3 (16) d)

Die Zugleitstrecke auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH ist nur im Bereich Einbeck Mitte mit Zugbeeinflussungsanlagen ausgestattet.

zu FV-NE § 3 (21)

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

Regelfahrzeuge dürfen von Schwerkleinwagen nur als Rangierfahrt, oder als Sperrfahrt mit Schrittgeschwindigkeit und nur dann bewegt werden, wenn der Schwerkleinwagen mit besonderen Kuppelstangen ausgerüstet ist.

Werden Regelfahrzeuge und Anhänger gleichzeitig bewegt, ist der Schwerkleinwagen an der Spitze der Rangierfahrt zu stellen.

Schwerkleinwagen sollen nach Absprache mit dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

in Stumpf- oder betrieblich weniger genutzten Abstellgleisen abgestellt werden. Der Führer des Schwerkleinwagens muss das Fahrzeug durch

- Aufstellen des Signals Sh 2 -Schutzhalt- und
- Stellen einer Zugangsweiche in abweisende Stellung

gegen Anfahren sichern, sofern keine betrieblichen Gründe dagegensprechen.

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

zu FV-NE § 4 (1)

Jede auf der Infrastruktur verkehrende Zugfahrt -außer Zugfahrten, die im Interesse der Infrastruktur stehen- wird durch den

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

in einem täglichen Erfassungsbogen eingetragen.

Dieser Bogen ist von jedem Mitarbeiter in seiner Dienstschrift gewissenhaft zu führen.

zu FV-NE § 4 (3)

Die Zugnummernvergabe für eingelegte Sonderzüge erfolgt mit Fahrplananordnung durch DB Netz, den öBl oder einem von ihm beauftragten Mitarbeiter.

Sonderzüge werden mit einer separaten Fahrplananordnung eingelegt.

zu FV-NE § 5 (1)

Das jeweilige EVU hat die Zugfahrten mindestens 3 Werktage vor Verkehren bei der DB Netz AG Regionalbereich Nord für die Fahrten von Einbeck Salzderhelden bis Einbeck Mitte schriftlich anzumelden.

In der Anmeldung ist der Verkehrstag, Anfangs- und Endbahnhof, Abfahrts- bzw. gewünschte



Ankunftszeit, Zuglänge, Zuglast, Nutzung von Ladestraßen, sowie die Erreichbarkeit des Zuges (Mobilnummer des Tf oder Lokomotive) anzugeben.

Die Anmeldung ist über das reguläre Bestellformular der DB Netz AG, mit den o. g. Daten, zu übermitteln.

noch zu FV-NE § 5 (1)

Der entsprechende Fahrplan wird von der DB Netz AG erstellt und per Mail an den Besteller und dem zuständigen Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord Fahrdienstleitung@ohe-transport.de zugesandt.

Für Fahrten von Einbeck Mitte bis Einbeck Betriebswerkstatt bzw. PS Speicher werden die Fahrpläne von der Ilmebahn GmbH in Papierformat erstellt. Ein Vordruck ist im Abschnitt II als Anlage 1 beigefügt.

Die Ilmebahn GmbH hat die Fahrpläne mindestens einen Tag vor dem Verkehren an den

Fahrdienstleiter | Zugleiter

zu übermitteln.

zu FV-NE § 5 (3)

Die Triebfahrzeugführer haben den Fahrplan bzw. die Fahrplananordnung auf dem Führerstand in die dafür vorgesehene Halterung einzuhängen, oder falls nicht vorhanden, gut sichtbar im Blickfeld auszulegen.

zu FV-NE § 5 (4)

Die Bahnhofsfahrordnung ist nicht im Fahrplan enthalten bzw. festgelegt.

Besonderheiten sind in der SbV Teil B im Abschnitt II -Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- enthalten.

Die jeweilige Festlegung der Fahrordnung der Züge obliegt dem Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord.

Die Fahrordnung auf der Zugleitstrecke ist für durchfahrende Züge durch die jeweilige Grundstellung der Weichen vorgegeben. Die Weichen sind in ihrer Grundstellung verschlossen.

zu FV-NE § 5 (5)

Es werden keine separaten Streckenfahrpläne für Schrankenwärter geführt. Die eingesetzten Bediensteten sind im Besitz der Fahrpläne und werden bei Sonderzugfahrten vom

Fahrdienstleiter | Zugleiter

über den Zuglauf verständigt.

zu FV-NE § 5 (6)

Die Berichtigungen erfolgen nach Bestellung durch die DB Netz AG Regionalbereich Nord.

Das jeweilige EVU und die Ilmebahn GmbH hat für die Weitergabe an die betroffenen Mitarbeiter Sorge zu tragen.

zu FV-NE § 5 (7)

Die rechtzeitige Verteilung der jeweiligen Fahrpläne, sowie der Berichtigungen, erfolgt durch den öBl, oder einen von ihm beauftragten Mitarbeiter.

Das jeweilige EVU ist für die Weitergabe der Fahrplananordnungen an ihr Personal selbst verantwortlich.

zu FV-NE § 5 (8)

Auf dem Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord wird kein Merkblatt oder Merktafel geführt.

noch zu FV-NE § 5 (8)

Dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

liegt für jeden Verkehrstag eine Liste mit den verkehrenden Zugfahrten in zeitlicher Reihenfolge vor.

Erforderliche betriebliche Belange wie z. B. eine gültige Betra, Ausfall einer technischen Sicherung an einem Bahnübergang oder für das Schreiben eines Befehls werden in dem Merkspeicher A bzw. B in der Kommunikationsanzeige (KA 1) der Scheidt & Bachmann Technik eingetragen.

zu FV-NE § 6 (1)

Zwischen Einbeck Mitte und der DB Netz AG wird ein elektronisches Zugmeldebuch geführt. Bei Ausfall dieser Einrichtung ist das Zugmeldebuch wie im Abschnitt II -Anlagen zu SbV Abschnitt I- Anlage 2 zu verwenden. Das Zugmeldebuch weicht von dem in der FV-NE Anlage 5 vorhandenem Muster ab.

Es wird das Belegblatt für den Zugleiter geführt. Das Belegblatt weicht von dem in der FV-NE Anlage 6 vorhandenem Muster ab. Ein Muster ist in dem Abschnitt II -Anlagen zu SbV Abschnitt I- Anlage 2 aufgeführt. Für die Zugfahrten wird vor der ausgesprochenen Fahrerlaubnis der Streckenabschnitt durch den Zugleiter mit einem roten Sperrrahmen versehen.

Auf dem Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord werden Störungen und Fehlermeldungen in der Kommunikationsanzeige (KA 2) der Scheidt & Bachmann Technik automatisch dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

angezeigt.

Dieses ersetzt das Führen des Störungsbuchs Teil B, Störungsbuchs Teil C und Meldebuchs Teil C.

Eine Weitermeldung der dort aufgeführten Störungen bzw. Fehlermeldungen sind an die betreffenden Personale weiterzuleiten.

zu FV-NE § 6 (2)

Der Zugleitbetrieb wird von der Zugleitstelle der OHE AG in Celle Nord geregelt. Daher wird auf das Führen des „Zugmeldebuches für Zuglaufmeldungen“ verzichtet.

zu FV-NE § 6 (3)

Es wird kein Fernsprechbuch geführt.

zu FV-NE § 6 (4)

Alle fahrdienstlichen Unterlagen werden bei dem öBL EIU der OHE AG in Celle gesammelt und aufbewahrt.

zu FV-NE § 6 (5)

Die Dienstübergabe und Dienstübernahme auf dem Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord ist mittels Dienstübergabestempel



in der bildlichen Übersicht des Zugmeldebuches | im Belegblatt für den Zugleiter
mit Unterschrift und Uhrzeit zu dokumentieren.

noch zu FV-NE § 6 (5)

Die Unterschrift und Uhrzeit sind leserlich zu dokumentieren.

Die Uhrzeit der Dienstübergabe wird von dem Mitarbeiter eingetragen, der den Dienst zum Zeitpunkt der Dienstübernahme übernommen hat.

Nach erfolgter mündlicher Dienstübernahme wird eine Arbeitsübergabe im Stellwerkssystem von Scheidt & Bachmann vorgenommen. Der übernehmende Mitarbeiter hat sich in die Signaltechnik der Fa. Scheidt & Bachmann für die Ilmebahn GmbH mit seinem Namen und Passwort anzumelden.

2. Abschnitt

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu FV-NE § 7 (1)

Die Überwachung des sicheren Betriebsdienstes, die Befolgung der Betriebsvorschriften und die Unterrichtung der Mitarbeiter obliegt dem EBL und dessen Stellvertreter, sowie dem öBl der Ilmebahn GmbH.

zu FV-NE § 7 (3)

Bei erforderlichen Weisungen, die Geschwindigkeitsreduzierungen, oder Unregelmäßigkeiten an technisch gesicherten Bahnübergängen beinhalten, werden von dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

der OHE AG in Celle Nord dem Zugpersonal mittel schriftlichem Befehl unter der GSMR Nummer 901 93675 260 oder Telekomnummer 05141 / 276 260 (Sprachspeicher) mitgeteilt.

Sonstige verkehrliche Weisungen, die für die Betriebsdurchführung keine Bedeutung haben, werden über GSMR Nummer 901 93675 259 oder Telekomnummer 05141 – 276 259 übermittelt.

zu FV-NE § 7 (4)

Der Überweg für die Reisenden in Bahnkm 4,326 innerhalb des Bahnhofs Einbeck Mitte ist ständig freizuhalten.

zu FV-NE § 8 (1) b)

Sonstige fahrdienstliche Aufträge und Meldungen werden über die Telekomnummer 260 bzw. GSM-R abgewickelt.

zu FV-NE § 8 (2)

Die fahrdienstliche Verständigung zwischen dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

der OHE AG in Celle Nord erfolgt über Telekomnummer 260 bzw. GSM-R.

zu FV-NE § 8 (3)

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

Zugmeldungen | Zuglaufmeldungen

werden eingeleitet durch das Wort

„Zugmeldung“ | „Zuglaufmeldung“ bzw. bei der Fahranfrage durch „Fahranfrage“.

Jede Wiederholung ist von dem betreffenden Bediensteten durch die Worte „Ich wiederhole“ einzuleiten. Die Richtigkeit der Wiederholung ist von dem betreffenden Bediensteten durch das Wort „Richtig“ zu

Bei den Zugmeldungen wird beim Anbieten und Annehmen nur die Annahme wiederholt.

noch zu FV-NE § 8 (3)

Zugmeldungen | Zuglaufmeldungen
und andere fahrdienstliche Meldungen und Aufträge werden auf dem
Zugmeldefernsprecher | Zuglaufmeldefernsprecher
unter der Telekomnummer 260 bzw. GSM-R abgegeben.

Der
Fahrdienstleiter | Zugleiter
hat sich mit „Celle Nord (Name des Mitarbeiters) zu melden.

Der Betriebszustand des Sprachspeichers ist auf dem Zentralstellwerk der OHE AG Celle Nord mittels einer Kontrollleuchte versehen.

Ist der Sprachspeicher in Betrieb leuchtet die Kontrollleuchte grün. Ist der Sprachspeicher gestört leuchtet die Kontrollleuchte rot.

Bei gestörtem Sprachspeicher hat der

Fahrdienstleiter | Zugleiter
die Störung in

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches | das Belegblatt für den Zugleiter

mit dem Wortlaut „Sprachspeicher außer Betrieb“ und der Uhrzeit auf beiden Seiten der Arbeitsunterlage [siehe zu § 6 (1)] einzutragen. Die Störung ist an die ELS-T (spätestens bei dem nächsten Dienstbeginn) zu melden.

Der Zugleiter hat im Störfall des Sprachspeichers den Zugführer und Führer von Nebenfahrzeugen mit schriftlichem Befehl davon in Kenntnis zu setzen.

Abgeforderte Meldungen, wie Gleisfreimeldungen nach ausgesprochener Sperrung sind mit dem genauen Wortlaut in

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches | das Belegblatt für den Zugleiter
von dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter
einzutragen.

Nach Störungsbeseitigung ist diese von dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter
in

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches | das Belegblatt für den Zugleiter

mit dem Wortlaut „Sprachspeicher wieder in Betrieb“ und der Uhrzeit auf beiden Seiten der Arbeitsunterlage einzutragen.

zu FV-NE § 8 (5)

Eintragungen größeren Umfangs können über den gesamten Spaltenaufbau eingetragen werden.

Es sind neben den betrieblich erforderlichen Eintragungen auch ausgestellte Befehle mit dessen Nummer bei der Zugnummer, Arbeiten an Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen, Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten in



die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches
einzutragen.

| das Belegblatt für den Zugleiter

zu FV-NE § 9 (1)

Beim Diktieren eines Befehls ist im Unterschriftenteil unter Ort „Celle Nord / und der Standort des Zuges“ anzugeben.

Die zu befolgenden schriftlichen Weisungen sind in zeitlicher Reihenfolge bzw. nach dem Streckenverlauf an den Zug zu erteilen, ggf. müssen mehrere Befehle geschrieben werden.

Namen und Betriebsstellen dürfen nicht abgekürzt werden. Signalbezeichnungen dürfen abgekürzt werden.

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

Die Ausfertigungen sind in klarer und leserlicher Form zu erstellen. Hierzu gehören insbesondere die Namen der betreffenden Bediensteten, Signalbezeichnungen und Mitarbeiter.

Die Wiederholung des Befehls durch den Zugführer erfolgt erst, wenn der Befehl komplett mit Datum und Uhrzeit sowie der Namen von dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

und dem Zugführer erteilt wurde.

zu FV-NE § 9 (3)

Muss ein bereits geschriebener Befehl zurückgezogen bzw. ungültig gemacht werden, wird dieses dem Zugführer mittels des neu ausgestellten Befehls 14.35 durch den

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

bekannt gegeben.

Sind mehrere Befehle auf dem Vordruck erteilt worden, werden alle mit dem Befehl 14.35 aufgehoben. Für weiter bestehende Weisungen ist ein neuer Befehl anzufertigen.

zu FV-NE § 9 (4)

Die Ausfertigung von Befehlen hat der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

mit der Abkürzung „Bef.“ und der Nummer in

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches

| das Belegblatt für den Zugleiter

auf der Beleglinie bei der Zugnummer bzw. dem Ausstellungsbahnhof, oder bei Sperrfahrten in oder neben den Sperrrahmen zu vermerken.

zu FV-NE § 10 (1)

Alle fahrdienstlichen Meldungen sind unter der Telekomnummer bzw. GSM-R abzugeben.

zu FV-NE § 10 (2)

Das Zugmeldeverfahren zwischen der DB Netz AG und dem zuständigen Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord wird durch die elektronische Zugnummernmeldeanlage durchgeführt.

noch zu FV-NE § 10 (2)

Bei Ausfall wird das Zugmeldeverfahren mündlich durchgeführt und das Zugmeldebuch in der Arbeitsunterlage ist zu führen.

zu FV-NE § 10 (3) a), b)

Bei Zugfahrten, bei denen der Streckenblock nicht aufgelöst hat, hat der Fahrdienstleiter das Rückmelden einzuführen.

Er hat die Rückmeldung von dem Zugführer des betroffenen Zuges abzufordern.

Der Zugführer meldet mit dem Wortlaut den Zug zurück. „Zug ... vollständig in ...“ bzw. „Zug ... mit Zugschluss in ...“.

Erst nach Eingang dieser Meldung, darf der Fahrdienstleiter den nicht aufgelösten Streckenblock bzw. die Zugfahrstraße mit einer Hilfsbehandlung auflösen.

Die Störung wird in der Kommunikationsanzeige (KA 2) der Scheidt & Bachmann Technik automatisch dokumentiert.

Die durchzuführende Hilfsbehandlung wird in der Kommunikationsanzeige (KA 1) der Scheidt & Bachmann Technik nach Durchführung dokumentiert.

Die Fahranfrage und Ankunftsmeldung werden nur auf der Zuglaufmeldestelle Einbeck Mitte und dem Endpunkt (Betriebswerkstatt bzw. Haltepunkt PS Speicher) abgegeben.

Die Fahrerlaubnis wird durch den Zugleiter in Celle Nord ausgesprochen.

zu FV-NE § 10 (3) c)

Das Abmelden von Zügen wird für Zugfahrten nur durchgeführt, wenn die elektronische Zugnum-mermeldeanlage gestört ist.

zu FV-NE § 10 (4)

Die Zugmeldung wird mit dem Wortlaut „Zugmeldung“ eingeleitet.

Die ablassende Zugmeldestelle hat nach erfolgter Annahme diese zu wiederholen.

Die Wiederholung ist mit dem Wortlaut „Ich wiederhole“ einzuleiten.

Die annehmende Zugmeldestelle hat die Wiederholung mit dem Wortlaut „Richtig“ zu bestätigen.

Die Fahranfrage wird mit dem Wortlaut „Zuglaufmeldung“ bzw. „Fahranfrage“ eingeleitet.

Vor Erteilung der Fahrerlaubnis hat der Zugleiter anhand des Belegblattes für den Zugleiter das frei sein des zu befahrenen Streckenabschnittes festzustellen und anschließend den roten Sperrrahmen in das Belegblatt für den Zugleiter einzutragen.

Nach Erteilung der Fahrerlaubnis hat der Zugführer diese zu wiederholen.

Die Wiederholung ist mit dem Wortlaut „Ich wiederhole“ einzuleiten.

Der Zugleiter hat die korrekte Wiederholung mit dem Wortlaut „Richtig“ zu bestätigen.

noch zu FV-NE § 10 (4)

Bei einer begründeten Ablehnung der

Zugmeldung

| Fahrfrage

ist nach deren Beseitigung und der anschließenden

Annahme

| erteilten Fahrerlaubnis

diese von dem

Fahrdienstleiter
Zugmeldestelle

der

ablassenden

| Zugführer

zu wiederholen. Die Wiederholung ist mit dem Wortlaut „Ich wiederhole“ einzuleiten [siehe auch zu § 8 (3)].

zu FV-NE § 10 (5)

Bei Störungen an der Stellwerkstechnik -Ausfall der elektronische Zugnummernmeldeanlage- ist bei Zugfahrten das Rückmelden einzuführen.

Die Zugmeldungen sind in diesem Fall handschriftlich in das Zugmeldebuch auf der Arbeitsunterlage einzutragen.

Die Ankunfts meldung ist mit dem Wortlaut „Zuglaufmeldung“ einzuleiten.

Die Ankunfts meldung für einen Zug, der auf einer Zuglaufmeldestelle endet, besagt noch nicht, dass die Zuglaufmeldestelle frei ist.

Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Zug nach seiner Ankunft noch rangiert.

Der Zugleiter darf den geendeten Zug erst als nicht mehr vorhanden und die Zuglaufmeldestelle als frei betrachten, wenn er entweder die Meldung „Rangieren beendet, Hauptgleis(e) frei“ erhalten hat, oder sofern die Fahrzeuge des endenden Zuges bis zur Wiederverwendung für einen Gegenzug in einem Hauptgleis stehen bleiben und für den Gegenzug die Erlaubnis zur Abfahrt erteilt wurde.

Die Meldung „Rangieren beendet, Hauptgleis(e) frei“ darf mit der Ankunfts meldung verbunden werden, wenn die Voraussetzungen zur Abgabe beider Meldungen erfüllt sind.

zu FV-NE § 10 (6)

Das Abmelden von Zügen wird für Zugfahrten nur durchgeführt, wenn die elektronische Zugnum-mermeldeanlage gestört ist.

Das Abmelden wird nicht durchgeführt.

zu FV-NE § 10 (10)

Bedingtes Anbieten ist nicht zugelassen.

zu FV-NE § 10 (13)

Der

hat den betroffenen Streckenabschnitt sofort nach Eingangsmeldung des Zugführers zu sperren.

Er bringt Hilfssperren an den betroffenen Signalen an.

Er hat einen roten Sperrrahmen mit Uhrzeit einzuzeichnen und den Grund einzutragen.

noch zu FV-NE § 10 (13)

Die Räumung des betroffenen Streckenabschnittes erfolgt als Sperrfahrt mit schriftlichem Befehl. Der genaue Standort (Bahnkilometer), in der sich die Spitze bzw. Zugschluss des zurückgelassenen Zugteils befindet, ist von dem Zugführer zu melden und muss im Befehl mit angegeben werden. Nach der Räumung sind die entsprechenden Meldungen nach FV-NE § 27 durch den Zugführer abzugeben.

zu FV-NE § 11 (1)

Das Zugmeldeverfahren zwischen der DB Netz AG und dem zuständigen Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord wird durch die elektronische Zugnummernmeldeanlage durchgeführt. Das Zugmeldebuch wird elektronisch geführt. Bei Ausfall wird das Zugmeldeverfahren mündlich durchgeführt und das Zugmeldebuch in der Arbeitsunterlage ist zu führen.

Der Zugleiter führt das Belegblatt für den Zugleiter. Die Meldungen werden über Funktelefon getätigt. Die Gespräche werden auf dem Sprachspeicher aufgezeichnet. Das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ wird daher nicht geführt.

zu FV-NE § 11 (2)

Die Zugmeldungen werden elektronisch erfasst und gespeichert. Bei Störungen bzw. Ausfällen werden die Zugmeldungen mündlich durchgeführt und die Meldungen in das Zugmeldebuch in der Arbeitsunterlage eingetragen.

Die verkehrenden Zugfahrten werden nach den gefahrenen Ist-Zeiten in die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches mit Besonderheiten (Bef. Nr.) eingetragen.

Sperrungen werden in rot eingetragen und ausgestellte Befehle mit Nummer der Zugnummer beigegefügt.

Werden seitens der ELS-T Arbeiten an einer Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage durchgeführt, oder werden Arbeiten seitens der Bautechnik durchgeführt, so hat der

Fahrdienstleiter diese in der bildlichen Übersicht des Zugmeldebuches mittels einer roten Beleglinie innerhalb eines Bahnhofs und eines roten Sperrrahmens für den Streckenblock eingetragen. Über die Scheidt & Bachmann Technik sind entsprechend die Hilfssperren und Merkschilder anzubringen.

Zugleiter den Streckenabschnitt zwischen Einbeck Mitte und Einbeck Betriebswerkstatt/PS Speicher mit einem roten Sperrrahmens einzutragen.

Die Erreichbarkeit (Handynummer) des betreffenden Mitarbeiters der Bautechnik bzw. ELS-T ist zu vermerken.

zu FV-NE § 11 (3)

Die Spalte „Meldungen und Vermerke“ ist nicht vorhanden.

Meldungen größeren Umfangs können über den ganzen Spaltenaufbau

der bildlichen Übersicht des Zugmeldebuches
bzw. des Zugmeldebuches

des Belegblattes für den Zugleiter

hinweg geschrieben werden.

zu FV-NE § 12 (1)

Wegen des planmäßigen Einsatzes von nur einer Zugeinheit, wird auf dem Streckenabschnitt Einbeck Mitte – Einbeck Betriebswerkstatt bzw. Haltepunkt PS Speicher vom Zugleitverfahren abgesehen.

Die Strecke ist bei Verkehren einer Zugeinheit auf dem Belegblatt für den Zugleiter mit einem roten Sperrrahmen zu versehen, in dem die Uhrzeit der Sperrung und der Name des Tf vermerkt wird.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Einbeck Mitte und Einbeck Betriebswerkstatt bzw. Haltepunkt PS Speicher wird wie folgt verfahren:

Zugfahrten von Einbeck Mitte zur Betriebswerkstatt

- Vor der Abfahrt in Einbeck Mitte hat der Zugführer die Abfahrbereitschaft und die Fahranfrage bei dem Zugleiter der OHE AG in Celle Nord über Funktelefon oder GSMR zu stellen. ●
- Der Zugleiter erteilt die mündliche Fahrerlaubnis und die Zustimmung erfolgt durch die Signalstellung an dem betreffenden Ausfahrtsignal 21N1 bzw. 21N2.
- Der Zugleiter hat vor der Einstellung des Ausfahrtsignals die Strecke mit einem roten Sperrrahmen zu versehen.
- Die ausgesprochene Fahrerlaubnis behält solange Gültigkeit, bis sich die letzte durchzuführende Zugfahrt innerhalb der Betriebswerkstatt befindet und dort abgestellt wird. ●
- Nach dem sich die letzte Zugfahrt innerhalb der Betriebswerkstatt befindet, die Strecke frei ist und sich die Weiche und Gleissperre in Grundstellung befinden und verschlossen sind, gibt der Zugführer die Ankunftsmeldung ab und die Meldung, dass die Weiche sich in Grundstellung befindet und verschlossen ist und der Schlüssel am Mann ist.
- Der Zugleiter hebt die Sperrung des Streckenabschnittes mit einer grünen Freilinie auf.

Zugfahrten von der Betriebswerkstatt nach Einbeck Mitte

- Vor der Abfahrt in der Betriebswerkstatt hat der Zugführer die Fahranfrage bei dem Zugleiter der OHE AG in Celle Nord über Funktelefon zu stellen.
- Die Zustimmung des Zugleiters erfolgt durch den Ausspruch der Fahrerlaubnis.
- Der Zugleiter hat vor Ausspruch der Fahrerlaubnis die Strecke mit einem roten Sperrrahmen zu versehen.
- Die ausgesprochene Fahrerlaubnis behält solange Gültigkeit, bis sich die letzte durchzuführende Zugfahrt vor dem Einfahrtsignal 21F des Bahnhofs Einbeck Mitte befindet und in den Bahnhof einfahren möchte und somit den Streckenabschnitt verlässt. ●
- Die ausgesprochene Fahrerlaubnis bleibt für alle folgenden Zugfahrten auf dem Streckenabschnitt zum Einfahrtsignal 21F des Bahnhofs Einbeck Mitte bestehen. ●
- Die Zugfahrt fährt bis vor das Einfahrtsignal 21F des Bahnhofs Einbeck Mitte und der Zugführer meldet dieses dem Zugleiter der OHE AG in Celle Nord.
- Der Zugleiter stellt erst nach dem Eingang der Meldung die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Mitte ein, worauf der Bahnübergang in Bahnkm 4,534 eingeschaltet wird und das Einfahrtsignal 21F in die Fahrstellung wechselt.
- Nach dem die Zugfahrt in den Bahnhof Einbeck Mitte eingefahren ist, gibt der Zugführer eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter der OHE AG in Celle Nord ab.
- Der Zugleiter hebt die Sperrung des Streckenabschnittes mit einer grünen Freilinie auf.

Zugfahrten von Einbeck Mitte bis zum Haltepunkt PS Speicher und zurück

- Vor der Abfahrt in Einbeck Mitte hat der Zugführer die Abfahrbereitschaft und die Fahrfrage bei dem Zugleiter der OHE AG in Celle Nord über Funktelefon oder GSMR zu stellen.
- Der Zugleiter erteilt die mündliche Fahrerlaubnis und die Zustimmung erfolgt durch die Signalstellung an dem betreffenden Ausfahrtsignal 21N1 bzw. 21N2.
- Der Zugleiter hat vor der Einstellung des Ausfahrtsignals die Strecke mit einem roten Sperrrahmen zu versehen.
- Die ausgesprochene Fahrerlaubnis bleibt für alle folgenden Zugfahrten auf dem Streckenabschnitt bis zum Einfahrtsignal 21F des Bahnhofs Einbeck Mitte bestehen.
- Die Zugfahrt fährt bis vor das Einfahrtsignal 21F des Bahnhofs Einbeck Mitte und der Zugführer meldet dieses dem Zugleiter der OHE AG in Celle Nord.

noch zu FV-NE § 12 (1)

- Der Zugleiter stellt erst nach dem Eingang der Meldung die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Mitte ein, worauf der Bahnübergang in Bahnkm 4,534 eingeschaltet wird und das Einfahrtsignal 21F in die Fahrstellung wechselt.
- Nach dem die Zugfahrt in den Bahnhof Einbeck Mitte eingefahren ist, gibt der Zugführer eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter der OHE AG in Celle Nord ab.
- Der Zugleiter hebt die Sperrung des Streckenabschnittes mit einer grünen Freilinie auf.

Bei Erfordernis, dass zwei Zugfahrten auf der o. g. Strecke verkehren müssen, hat der Zugleiter nach der FV-NE § 26 und § 27 und den dazu erlassenen SbV Bestimmungen zu verfahren.

Bei bereits verkehren einer Zugeinheit, hat der Zugleiter diese Zugfahrt zu stellen und die weitere Vorgehensweise abzusprechen.

Anschließend ist nach der FV-NE § 26 und § 27 und den dazu erlassenen SbV Bestimmungen zu verfahren.

zu FV-NE § 12 (3)

Das Fahren im Sichtabstand ist untersagt.

zu FV-NE § 12 (4)

Es sind Zugsicherungssysteme an dem Streckenabschnitt vorhanden.

zu FV-NE § 13 (1)

Die Reisezüge werden von der DB Regio AG durchgeführt, die auch bei Verspätungen die Verständigung der Reisenden vornimmt.

zu FV-NE § 14 (1) und (2)

In Richtung der freien Strecke wird die Fahrwegprüfung vor Ort jeweils bis zur Rangierhalttafel -Signal Ra 10-, wenn diese nicht vorhanden ist, bis zur Einfahrweiche vorgenommen.

Zur Prüfung, ob die zu befahrenen Weichen und die Flankenschutzeinrichtungen richtiggestellt sind, ist festzustellen, ob

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> a) die Weichen und Gleissperren die richtige Stellung einnehmen und die Überwachungseinrichtungen die Ordnungstellung zeigen und b) die Schlüssel der Handverschlüsse sich am vorgeschriebenen Platz befinden. | <p>die Weichen und Gleissperren die richtige Stellung einnehmen und sich in verschlossenem Zustand befinden.</p> |
|---|--|

Kann dies nicht geschehen, so ist die richtige Stellung an Ort und Stelle durch Inaugenscheinnahme zu prüfen.

zu FV-NE § 14 (4)

Die indirekte Fahrwegprüfung wird für den Teil eines Fahrweges zugelassen, den der Fahrdienstleiter wegen nicht ausreichender Sichtverhältnisse von seinem gewöhnlichen Standort aus nicht durch Augenschein prüfen kann.

zu FV-NE § 14 (5)

Eine Besetzung eines Hauptgleises ist nur nach vorheriger Zustimmung des Fahrdienstleiters
erlaubt.

Zugleiters

Die Besetzung darf den bekannten Betriebsablauf nicht beeinträchtigen.

Ein Einfahrgleis mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage, das nach der Abfahrt des Zuges besetzt bleibt, ist durch Anbringen einer Hilfssperre auf der Gleistaste und einem Merkschild mit dem Inhalt des Gleises zu kennzeichnen.

Die Besetzung des Streckengleises zwischen Einbeck Mitte und der Betriebswerkstatt bzw. dem Haltepunkt PS Speicher ist verboten.

zu FV-NE § 15 (1)

Für das Stellen von Weichen, Gleissperren und Sperrsignale müssen die Personale die entsprechende Ausbildung besitzen.

zu FV-NE § 15 (2)

Die ferngestellten Weichen auf dem Bahnhof Einbeck Mitte besitzen eine Vorzugslage nach Gleis 1.
In den Wintermonaten sind die Weichen 3 und 7 mit einer Weichenheizung ausgestattet.

Die ortsgestellte Zugangsweiche für die Betriebswerkstatt besitzt eine Grundstellung und eine Abhängigkeit mit der dortigen Gleissperre. Die Gleissperre und Weiche sind verschlossen.

zu FV-NE § 15 (5) und (10)

Die benötigten Schlüssel für den Bahnhof Einbeck Mitte befinden sich in einem Schlüsselwerk in Höhe der Weiche 6.
Nach Beendigung der Rangiertätigkeiten müssen sich die Schlüssel wieder im Schlüsselwerk in der Schlüsselsperre befinden.
Die Frei- und Rückgabe des Schlüsselwerks erfolgt durch den Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord.
Die genaue Handhabung ist in der SbV Teil B in den örtlichen Besonderheiten enthalten.

Der Schlüssel für die Gleissperre im Betriebswerk muss sich bei der Freimeldung am Mann befinden, was auch dem Zugleiter gemeldet wird.

zu FV-NE § 15 (11)

Wird eine Weiche aufgefahren, ist dieses dem Fahrdienstleiters

Zugleiters

zu FV-NE § 15 (12)

Der ordnungsgemäße Zustand einer aufgefahrenen Weiche kann nur durch einen Techniker bzw. Mitarbeiter der Netz Bautechnik festgestellt werden.

Das Auffahren einer Weiche ist in das Störungsbuch auf dem Stellwerk einzutragen und gemäß SbV zur BUVO-NE an den EBL weiter zu melden. •

noch zu FV-NE § 15 (12)

Die aufgefahrene Weiche darf erst von dem Fahrdienstleiter gestellt werden, wenn der ordnungsgemäße Zustand vor Ort durch einen prädestinierten Mitarbeiter festgestellt wurde.

zu FV-NE § 16 (1)

Die Hauptsignale sind vor jeder Zugfahrt rechtzeitig zu stellen, so dass ein unnötiger Halt vor einem Signal ausbleibt.

zu FV-NE § 16 (4)

Das Ausfahrtsignal in Einbeck Mitte in Richtung Einbeck Salzderhelden darf erst in die Fahrtstellung gestellt werden, wenn der Zug von dem Fahrdienstleiter in Einbeck Salzderhelden angenommen wurde.

Das jeweilige Ausfahrtsignal in Einbeck Mitte in Richtung Betriebswerkstatt bzw. Haltepunkt PS Speicher darf erst durch die Einstellung der Zugfahrstraße in die Fahrtstellung gestellt werden, wenn zuvor die erforderliche Fahranfrage und Fahrerlaubnis ausgesprochen wurde und der rote Sperrahmen in das Belegblatt für den Zugleiter eingetragen wurde. •

zu FV-NE § 16 (5)

Eine Durchfahrt in Einbeck Mitte in Richtung Betriebswerkstatt ist wegen des Bahnübergangs in Bahnkm 4,534 und dem Übergang in den vereinfachten Zugleitbetrieb nicht gestattet.

zu FV-NE § 16 (6)

Ein *Einfahrtsignal* darf auf Halt gestellt werden, wenn der Zug mit Schlussignal an der Rangierhalttafel -Signal Ra 10- hinter dem Einfahrtsignal vorbeigefahren ist.

Wenn der vor dem Einfahrtsignal befindliche Streckenblock bereits durch die Zugfahrt belegt ist, darf das Einfahrtsignal *nicht* mehr auf Halt gestellt werden, ohne zuvor den Triebfahrzeugführer zu verständigen.

Ein Ausfahrtsignal darf auf Halt gestellt werden, wenn der Zug mit Schlussignal an der

Rangierhalttafel -Signal Ra 10- hinter dem Ausfahrtsignal vorbeigefahren ist, den angrenzenden Streckenblock belegt, oder die Betriebsstelle verlassen hat.

Die Fahrstraße darf aber erst aufgelöst werden, wenn der Zug die letzte durch die Zufahrtstraße festgelegte Weiche überfahren hat, oder am gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstand gekommen ist.

noch zu FV-NE § 16 (6)

Die Auflösung der Fahrstraße ist eine Hilfshandlung und wird im Scheidt & Bachmann System in der KA 1 gespeichert.

zu FV-NE § 16 (7)

Vorsichtssignal oder Signal Zs 12 sind nicht vorhanden.

An einem Halt zeigenden Signal darf nur auf Ersatzsignal oder schriftlichen Befehl vorbeigefahren werden.

Wenn das Ersatzsignal nicht gestellt werden kann, dann darf der Zug nur auf schriftlichen Befehl an dem Signal vorbeifahren.

Der Befehl muss die Signalbezeichnung und den Namen der Betriebsstelle enthalten.

Ein mündlicher Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal ist **nicht** zugelassen.

zu FV-NE § 16 (8)

Kann ein Hauptsignal nicht mehr auf Halt gestellt werden, so ist der betreffende Zug auf der davor gelegenen Betriebsstelle zu stellen.

Der Zug erhält dort einen schriftlichen Befehl für den Halt vor dem betroffenen Einfahrtsignal, welches sich in Fahrtstellung befindet.

Nach dem Halt des Zuges vor dem Einfahrtsignal, darf der Zug nur auf schriftlichen Befehl an dem Signal vorbeifahren und in den Bahnhof Einbeck Mitte mit der herabgesetzten Geschwindigkeit von maximal 40 km/h im anschließenden Weichenbereich in den Bahnhof einfahren.

Nach Einfahrt und bei nicht Auflösen des Streckenblockes, ist von dem Fahrdienstleiter das Rückmelden einzuführen.

Für die Signale in Einbeck Salzderhelden ist der Fdl der DB Netz AG weisungsbefugt.

zu FV-NE § 17 (2)

Die gleichzeitige Fahrt mehrerer Züge ist nicht gestattet.

zu FV-NE § 17 (3)

In Einbeck Salzderhelden fahren die planmäßig endenden Züge der DB Regio AG planmäßig in ein Stumpfgleis ein.
Regelungen werden von dem EVU getroffen.

zu FV-NE § 17 (6)

Das Ausfahrtsignal in Einbeck Mitte in Richtung Betriebswerkstatt bzw. Haltepunkt PS Speicher darf erst durch die Einstellung der Zugfahrstraße in die Fahrtstellung gestellt werden, wenn zuvor die erforderliche Fahranfrage und Fahrerlaubnis ausgesprochen wurde und der rote Sperrahmen in das Belegblatt für den Zugleiter eingetragen wurde.

zu FV-NE § 17 (7)

Zusätzlich hat der Zugleiter auch auf die Aufhebung von zuvor ausgesprochenen Sperrungen zu achten.

zu FV-NE § 17 (8)

Für die Personenzugfahrten der DB Regio AG ist keine Meldung über die Fahrbereitschaft des Zuges erforderlich.

Der Fahrdienstleiter stellt rechtzeitig vor Erreichen der Abfahrtszeit des Zuges das entsprechende Ausfahrtsignal durch die Einstellung der Zugfahrstraße in die Fahrtstellung -mindestens 5 Minuten vor Abfahrt, nach Durchführung der Zugmeldung-.

Bei allen anderen Zugfahrten hat der Zugführer die Fahrbereitschaft des Zuges an den Fahrdienstleiter zu melden.

Erst nach Abgabe dieser Meldung darf der Fahrdienstleiter das entsprechende Ausfahrtsignal durch die Einstellung der Zugfahrstraße in die Fahrtstellung stellen.

Bei zugelassener Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Signal mittels Ersatzsignal oder schriftlichem Befehl, erteilt der Fahrdienstleiter zusätzlich die mündliche Zustimmung zur Abfahrt.

Ein schriftlicher Befehl gilt nicht als Fahrauftrag. Der Zugführer hat in diesem Fall die mündliche Zustimmung zur Abfahrt durch den Fahrdienstleiter abzuwarten.

Vor der Erteilung des Fahrauftrages ist auf dem Bahnhof Einbeck Mitte vom Zugführer das frei

Das Ausfahrtsignal in Einbeck Mitte in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt bzw. Haltepunkt PS Speicher darf erst durch die Einstellung der Zugfahrstraße in die Fahrtstellung gestellt werden, wenn zuvor die erforderliche Fahranfrage und Fahrerlaubnis ausgesprochen wurde und der rote Sperrahmen in das Belegblatt für den Zugleiter eingetragen wurde.



sein des Fahrweges bis zum nächsten Haupt- oder Sperrsignal festzustellen.

zu FV-NE § 17 (11)

Bei gestörter Verständigung

zwischen den Zugmeldestellen darf solange kein Zug abgelassen werden, bis die Verständigung wiederhergestellt ist.

Bei gestörter Verständigung zwischen dem Zug und dem Fahrdienstleiter darf der Zug bis zu dem nächsten Halt zeigenden Signal fahren.

zwischen dem Zug und dem Zugleiter, darf der Zug nur bis vor das Einfahrtsignal 21 F des Bahnhofs Einbeck Mitte fahren.

Eine Weiterfahrt ist erst erlaubt, wenn die Verständigung wiederhergestellt wurde.

zu FV-NE § 17 (12)

Wird

der Zugmeldestelle

dem Zugleiter

bekannt, dass eine Lichtzeichenanlage bzw. ein Überwachungssignal einer Anlage nicht ordnungsgemäß funktioniert, so ist die betreffende Anlage als gestört anzusehen.

Bis zur Behebung der Störung werden die Zugfahrten mit schriftlichem Befehl davon in Kenntnis gesetzt den Bahnübergang zu sichern.

Die Anlagen sind mit einer „Automatik HET“, die sich aus jeder Fahrtrichtung vor dem BÜ befindet, ausgestattet. Die Zugfahrt hat langsam an den BÜ heranzufahren und die „Automatik HET“ zu befahren, wodurch die Anlage automatisch eingeschaltet wird.

Der Zug darf erst weiterfahren, wenn der Zugführer nach § 48 (2) erkennt, dass die Straßensignale der Anlage leuchten, wobei es genügt, dass ein Straßensignal erkannt wird.

Der

Fahrdienstleiter

der Zugleiter

hat an der Stellwerkseinrichtung entsprechende Merkschilder anzubringen und die Störung in das Meldebuch Teil C für Störungen an Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen einzutragen und der ELS-T spätestens bei dem nächsten Dienstbeginn zu melden.

Hat eine Anlage einen Totalausfall, werden entsprechende Regelungen durch den EBL erlassen. Bei Einsatz eines Postens ist dieser nach FV-NE § 18 (1) über den Zugverkehr zu unterrichten.

Der Posten hat sich nach Eintreffen vor Ort, bei dem

Fahrdienstleiter

Zugleiter

anzumelden.

Bevor der

Fahrdienstleiter

Zugleiter

die Fahrt eines Zuges auf die gestörte Lichtzeichenanlage zulässt, hat er den Posten zu verständigen. Er hat dem Posten die voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit auf dem entsprechend vorgelegenen Bahnhof mitzuteilen.

Die Züge werden mit schriftlichem Befehl angewiesen vor der Anlage anzuhalten und diese erst nach Zustimmung des vor Ort befindlichen Postens zu befahren.

Bei planmäßiger Außerbetriebnahme einer Lichtzeichenanlage für einen Zeitraum, in dem mehrere Zugfahrten stattfinden, oder bei einer Störung, die sich voraussichtlich über mehrere Tage erstreckt, wird vom EBL oder Vertreter eine Betra herausgegeben.

Bei einer außerplanmäßigen Außerbetriebnahme einer Lichtzeichenanlage durch die ELS-T erhalten die betroffenen Zugfahrten einen schriftlichen Befehl, der einen Halt vor dem Bahnübergang und die Sicherung vorschreibt.

Eine Außerbetriebnahme ist in das Meldebuch Teil C einzutragen und nach Aufhebung wieder auszutragen.

zu FV-NE § 17 (13)

Die Räumung der Strecke erfolgt als Sperrfahrt nach FV-NE § 27 mittels schriftlichen Befehl. Es wird das Fahren auf Sicht angeordnet.

Der Zugführer hat den genauen Standort (Kilometrierung) des ersten zurück gelassenen Fahrzeugs anzugeben.

Die zurückgelassenen Fahrzeuge sind ausreichend gegen unbeabsichtigte Bewegung durch das Zugpersonal zu sichern.

zu FV-NE § 18 (1)

Bei Einsatz eines Schrankenwärters oder Bahnübergangspostens wird dieser durch Funktelefon (Diensthandy) über die Ankündigung der Ab- oder Durchfahrtszeit der Züge verständigt.

zu FV-NE § 18 (3)

Der eingesetzte Bahnübergangsposten muss von dem

Fahrdienstleiter | der Zugleiter

über die anstehende Zugfahrt rechtzeitig verständigt werden.

Kann ein Bahnübergangsposten nicht verständigt werden, erhält der Zug einen schriftlichen Befehl den Bahnübergang zu sichern.

Der

Fahrdienstleiter | der Zugleiter

hat an der Stellwerkseinrichtung entsprechende Merkschilder anzubringen.

zu FV-NE § 18 (5)

Bei gestörter Verständigung zu dem Bauaufsichtsführenden hat der

Fahrdienstleiter den Zug auf der benachbarten | Zugleiter die Zugfahrt nicht in den gesperrten
Zugmeldestelle zu stellen. | Streckenabschnitt einlassen.

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

hat den Zug solange zu stellen, bis er den Bauaufsichtsführenden erreicht und eine Freimeldung erhalten hat.

Der Zug hat die Zustimmung zur Weiterfahrt durch den

Fahrdienstleiter | Zugleiter

abzuwarten.

zu FV-NE § 19 (1)

Werden von Mitarbeitern Unregelmäßigkeiten an vorbeifahrenden Zügen festgestellt, so ist sofort der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord zu verständigen. Die entsprechenden Maßnahmen, wie z.B. die Verständigung des Triebfahrzeugführers oder Stellung des Zuges werden dann veranlasst.



Wenn dem Mitarbeiter die Erreichbarkeit des Zuges bekannt ist, hat dieser sofort den Triebfahrzeugführer zu verständigen.

Der Triebfahrzeugführer hat anschließend den
Fahrdienstleiter | Zugleiter
zu verständigen.

Bei einer eingehenden Unfallmeldung wird nach der BUVO-NE und der SbV zur BUVO-NE verfahren.

zu FV-NE § 19 (2)

Alle Zugfahrten haben auch am Tag das Signal Zg 1 zu führen.

Wird ein unvollständiges Spitzen- oder Schlussignal festgestellt, so ist sofort der
Fahrdienstleiter | Zugleiter

zu verständigen, der den Zug auf dem nächsten Bahnhof zu stellen hat.

Kann das Spitzensignal nicht von dem Triebfahrzeugführer wieder vervollständigt werden und mindestens zwei Leuchtmittel noch zur Verfügung stehen, darf die Zugfahrt die Fahrt bis zum Endbahnhof fortsetzen, wo eine Reparatur erfolgen muss.

zu FV-NE § 19 (3)

Bei Feststellung, dass das Spitzensignal am Zug erloschen ist, darf die Zugfahrt die Fahrt bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter nicht fortsetzen. Eine Reparatur ist umgehend erforderlich.

Eine Meldung an den
Fahrdienstleiter | Zugleiter

ist in diesem Fall zwingend erforderlich.

zu FV-NE § 19 (5)

Die Räumung der Strecke erfolgt als Sperrfahrt nach FV-NE § 27 mittels schriftlichen Befehl. Es wird das Fahren auf Sicht angeordnet.

Der Zugführer hat den genauen Standort (Kilometrierung) des ersten zurück gelassenen Fahrzeugs anzugeben.

Die zurückgelassenen Fahrzeuge sind ausreichend gegen unbeabsichtigte Bewegung durch das Zugpersonal zu sichern.

zu FV-NE § 19 (6)

Bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen ist nach dem Halten, sofort der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

zu verständigen, der die erforderlichen betrieblichen Maßnahmen einleitet, wie z. B. Sperren der Strecke.

Für die Beseitigung der an den Fahrzeugen entstandenen Schäden ist das EVU verantwortlich.

zu FV-NE § 20 (1), (2)

Bei einer anfallenden Kreuzung, die nur in Einbeck Mitte stattfinden kann, bestimmt der Fahrdienstleiter mittels Signalstellung die Einfahrten in das entsprechende Gleis.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Einbeck Mitte und Einbeck Betriebswerkstatt/PS Speicher wird der Einzugbetrieb durchgeführt, so dass keine Kreuzungen stattfinden

zu FV-NE § 21 (1), (2)

Bei einer anfallenden Überholung, die nur in Einbeck Mitte stattfinden kann, bestimmt der Fahrdienstleiter mittels Signalstellung die Einfahrten in das entsprechende Gleis.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Einbeck Mitte und Einbeck Betriebswerkstatt/PS Speicher wird der Einzugbetrieb durchgeführt, so dass keine Überholungen stattfinden

Ausnahmen können von dem EBL erlassen werden.

zu FV-NE § 25 (1)

Das jeweilige EVU hat die Zugfahrten mindestens 3 Werktage vor Verkehren bei der DB Netz AG Regionalbereich Nord für die Fahrten von Einbeck Salzderhelden bis Einbeck Mitte schriftlich anzumelden.

In der Anmeldung ist der Verkehrstag, Anfangs- und Endbahnhof, Abfahrts- bzw. gewünschte Ankunftszeit, Zuglänge, Zuglast, Nutzung von Ladestraßen, sowie die Erreichbarkeit des Zuges (Mobilnummer des Tf oder Lokomotive) anzugeben.

Die Anmeldung ist formlos per Mail bzw. Bestellformular der DB Netz AG, mit den o. g. Daten, zu übermitteln.

Der entsprechende Fahrplan wird von der DB Netz AG erstellt und per Mail an den Besteller und dem zuständigen Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord Fahrdienstleitung@ohe-transport.de zugesandt.

Für Fahrten von Einbeck Mitte bis Einbeck Betriebswerkstatt bzw. PS Speicher werden die Fahrpläne von der Ilmebahn GmbH in Papierformat/Pdf erstellt.

Die Ilmebahn GmbH hat die Fahrpläne mindestens einen Tag vor dem Verkehren an den

Fahrdienstleiter | Zugleiter

zu übermitteln.

zu FV-NE § 25 (3)

Bei Einlegung/Bekanntgabe durch Fahrplananordnung liegt der Fahrplan dem Zugpersonal vor.

Liegt die Fahrplananordnung dem Zugpersonal nicht vor, kann der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

die erforderlichen Daten per Telefon übermitteln.

Fremde EVU, die mit Lotsen fahren, erhalten nach SbV zu § 5 (1), eine Fahrplananordnung oder verkehren nach dem Vergleichsfahrplan im Buchfahrplanheft 2.

Bei der Gestellung eines Lotsen durch die Ilmebahn GmbH erhält der Lotse auch einen Fahrplan.

Fremde EVU, die selbständig die Infrastruktur befahren, erhalten eine Fahrplananordnung.

zu FV-NE § 25 (4)

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

hat die Mitarbeiter der Netz Bautechnik und ELS-T, bei Bedarf, zu verständigen.

zu FV-NE § 26 (2)

Die Anordnung einer planmäßigen Gleissperrung für Bauarbeiten geschieht durch Betra. Diese wird vom öBl erstellt.

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

darf ein Gleis oder eine Strecke auch ohne Anordnung sperren, wenn der Leiter eines Bautrupps, oder einen befugten Mitarbeiter der ELS-T, der im Störungsbuch Teil A aufgeführt ist, die Sperrung beantragt hat und der Zugverkehr durch die Sperrung nicht beeinträchtigt wird.

Er hat sich vorher zu vergewissern, dass in der vorgesehenen Sperrzeit keine Züge verkehren.

Zwischen dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

und dem Sperrberechtigten ist der Zeitpunkt zu vereinbaren, zu dem sich der Mitarbeiter zu melden hat, oder zu dem er die Strecke bzw. der Bahnhof frei zu melden hat.

Wenn ein Gleis zu einem Baugleis erklärt wird, erfolgt dieses über eine Betra.

zu FV-NE § 26 (3)

Unter Betriebsstörungen sind Störungen an der Infrastruktur zu verstehen, die einen sicheren Betriebsablauf nicht mehr gewährleisten, wie z.B. Schienenbrüche, Gleisverwerfungen, Gleisverengungen, Bäume im Gleis. Auf Grund einer solchen Störung ist eine Sperrung unvermeidlich.

Bei einem Unfallereignis (z.B. einem Zusammenprall), der sich zwischen zwei Bahnhöfen ereignet, ist der Streckenabschnitt sofort nach Eingang der Unfallmeldung zu sperren.

Innerhalb eines Bahnhofs ist dieser zu sperren und ggf. noch betroffene Streckenabschnitte.

Der

Fahrdienstleiter hat bereits eingestellte
Zugfahrstraßen zurückzunehmen.

Es sind entsprechende Hilfssperren und Merkschilder an der Stellwerkstechnik anzubringen.

Die Weiterfahrt des Zuges wird ausschließlich durch den Notfallmanager der Ilmebahn GmbH frei gegeben.

| Vor der Weiterfahrt hat der Zugführer eine neue
Fahranfrage bei dem Zugleiter zu stellen.

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

trägt den Unfall

in die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches | in das Belegblatt für den Zugleiter

mit Uhrzeit und Ortsangabe ein.

zu FV-NE § 26 (4)

Bei einer Sperrung

ist der beteiligte Fahrdienstleiter der benach-
barten Zugmeldestelle zu verständigen.

| sperrt der Zugleiter den gesamten Strecken-
abschnitt. •

Eine Beantragung sowie der Ausspruch einer Streckensperrung erfolgt grundsätzlich über die Telekomnummer bzw. GSM-R.

Die Eintragungen der Sperrungen in

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches | das Belegblatt für den Zugleiter

werden mit einem roten Sperrrahmen eingetragen.

Der

Fahrdienstleiter spricht die Sperrung eines Gleises der freien Strecke mit folgendem Wortlaut aus:

„Strecke von Einbeck Salzderhelden bis Einbeck Mitte um ... (Uhrzeit) gesperrt.“

Wird in dem Bahnhof Einbeck Salzderhelden das Gleis 11 gesperrt, ist die Sperrung mit dem Fdl der DB Netz AG zu vereinbaren. Dieser setzt nach Ausspruch der Sperrung den Fdl der OHE AG in Kenntnis.

-
-
-
-

Die Meldung über die ausgesprochene Sperrung eines Gleises der freien Strecke einschließlich eines angrenzenden Bahnhofs lautet:

„Strecke von ... (Bahnhof) bis ... (Bahnhof) einschließlich Bahnhof ... (Name des Bahnhofs der mit gesperrt wurde) um ... (Uhrzeit) gesperrt.“

Die Meldung über die ausgesprochene Sperrung eines Gleises der freien Strecke einschließlich beider angrenzenden Bahnhöfe lautet:

„Strecke von ... (Bahnhof) bis ... (Bahnhof) einschließlich beider Bahnhöfe ... (Name der Bahnhöfe die mit gesperrt sind) um ... (Uhrzeit) gesperrt.“

noch zu FV-NE § 26 (4)

Die Meldung über die ausgesprochene Sperrung eines Bahnhofsgleises lautet:

„Gleis ... (Gleisbezeichnung) im Bahnhof ... (Name des Bahnhofs) um ... (Uhrzeit) gesperrt.“

Die ausgesprochene Gleissperrung ist von dem Bediensteten, der die Sperrung beantragt hat zu wiederholen. Die Wiederholung ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten und von dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

mit dem Wortlaut „Richtig“ zu bestätigen.

Die Meldung eines befugten Mitarbeiters der ELS-T für Arbeiten an einer Lichtzeichenanlage sowie an den Signalanlagen, der im Störungsbuch Teil A aufgeführt ist, lautet wie folgt:

„Mit Arbeiten an der Anlage ... (Name der Lichtzeichenanlage) oder Arbeiten an den Lichtzeichenanlagen zwischen ... (Bahnhof) und (Bahnhof) einverstanden?“

Der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

stimmt den Arbeiten mit dem Wortlaut „Mit Arbeiten an der Anlage ... (Name der Anlage) oder Arbeiten an den Anlagen zwischen ... (Bahnhof) und (Bahnhof) einverstanden.“

Der Mitarbeiter der ELS-T wiederholt die Zustimmung. Die Wiederholung ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten und von dem

Fahrdienstleiters

| Zugleiters

mit dem Wortlaut „Richtig“ zu bestätigen.

zu FV-NE § 26 (5)

Der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

hat die Sperrung mit einem roten Sperrrahmen in die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches einzutragen.

Der Fahrdienstleiter bringt bei einer Sperrung der Strecke an der Stellwerkseinrichtung Hilfssperren auf den Signal- bzw. Streckentasten und Merkschilder an.

hat die Sperrung in das Belegblatt für den Zugleiter mit einem roten Sperrrahmen einzutragen.

Der Zugleiter bringt bei einer Sperrung an den Ausfahrtsignalen des Bahnhofs Einbeck Mitte eine Hilfssperre und Merkschilder an.

zu FV-NE § 26 (6)

Der Leiter eines Bautrupps meldet die Freimeldung einer ausgesprochenen Sperrung, nach Feststellung über das Freisein und der Befahrbarkeit, über die Telefonnummer bzw. GSM-R an den

Fahrdienstleiter.

| Zugleiter.

Die Freimeldung einer ausgesprochenen Sperrung eines Gleises der freien Strecke lautet:

„Strecke von ... (Bahnhof) bis ... (Bahnhof) von sämtlichen Fahrzeugen und Geräten geräumt, frei und befahrbar.“

Die Freimeldung über die ausgesprochene Sperrung eines Gleises der freien Strecke einschließlich eines angrenzenden Bahnhofs lautet:

„Strecke von ... (Bahnhof) bis ... (Bahnhof) einschließlich Bahnhof ... (Name des Bahnhofs der mit gesperrt wurde) von sämtlichen Fahrzeugen und Geräten geräumt, frei und befahrbar.“

Die Freimeldung über die ausgesprochene Sperrung eines Bahnhofsgleises lautet:

„Gleis ... (Gleisbezeichnung) im Bahnhof ... (Name des Bahnhofs) von sämtlichen Fahrzeugen und Geräten geräumt, frei und befahrbar.“

noch zu FV-NE § 26 (6)

Die Meldung eines befugten Mitarbeiters der ELS-T lautet wie folgt:

„Arbeiten an der Anlage ... (Name der Anlage) oder Arbeiten an den Anlagen zwischen ... (Bahnhof) und ... (Bahnhof) sind beendet, Anlage(n) wieder in Betrieb und Grundstellung.“

Der

Fahrdienstleiters

| Zugleiters

wiederholt die Meldung.

Die Wiederholung ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten, worauf der meldende Mitarbeiter der Netz Bautechnik bzw. der ELS-T die Wiederholung mit dem Wortlaut „Richtig“ bestätigt.

Bei Ausfall des Sprachspeicher beauftragt der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

den Leiter eines Bautrupps die Meldung auf der Rückseite des Befehlsvordruckes einzutragen.

Der Leiter eines Bautrupps trägt die o. g. Freimeldung mit dem Zusatz „... (Uhrzeit) an Fdl/Zlr ... (Name Fdl/Zlr) in ... (Name des Bahnhofs/Zuglaufstelle):

Der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

trägt die Freimeldung in

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches

| das Belegblatt für den Zugleiter

zu FV-NE § 26 (7)

Der Fahrdienstleiter trägt die Aufhebung der Sperrung mittels einer grünen Freilinie unterhalb des roten Sperrrahmens mit der Uhrzeit in der bildlichen Übersicht des Zugmeldebuches ein.

Der Zugleiter trägt die Aufhebung der Sperrung mittels einer grünen Freilinie unterhalb des roten Sperrrahmens mit der Uhrzeit in das Belegblatt für den Zugleiter ein.

Wegen der Eintragung

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches

| das Belegblatt für den Zugleiter

siehe SbV zu FV-NE § 11 (1) und den im Abschnitt II -Anlagen zu SbV Abschnitt I- Anlagen 6 und 7.

zu FV-NE § 26 (8)

Der Fahrdienstleiter hat bei einer Sperrung eines Bahnhofsgleises die Zugangsweichen in abweisender Stellung zu stellen und die Gleistaste sowie die Weichentasten mittels Hilfssperren zu versehen und Merkschilder anzubringen.

Die Sperrung eines Bahnhofs wird mit einer roten Beleglinie in der bildlichen Übersicht des Zugmeldebuches eingetragen.

Bei Sperrung einer Weiche, die sich in einem Hauptgleis befindet, wird der gesamte Bahnhof gesperrt.

Bei einer Sperrung einer Weiche in einem Nebengleis, die den Betriebsablauf nicht beeinflusst, kann nur die Weiche gesperrt werden.

zu FV-NE § 27 (2)

Werden mehrere Sperrfahrten in das gesperrte Gleis eingelassen, werden sie durch Befehl darüber in Kenntnis gesetzt. Es ist das Fahren auf Sicht anzuordnen.

Es darf keine Sperrfahrt in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden, ohne Kenntnis über andere bereits vorhandene Sperrfahrten.

zu FV-NE § 27 (3) 1

Die Ilmebahn GmbH schreibt keine Führung eines Fahrtberichts vor. Das betroffene EVU hat entsprechende Regelungen für ihr Personal aufzustellen.

zu FV-NE § 27 (3) 2

Sperrfahrten werden durch Befehl verständigt, wenn sich im gesperrten Gleis eine unbefahrbare Stelle oder Fahrzeuge befinden.

Werden mehrere Sperrfahrten in das gesperrte Gleis eingelassen, werden sie durch Befehl darüber in Kenntnis gesetzt. Es ist das Fahren auf Sicht anzuordnen.

Weitere Sperrfahrten dürfen erst in das gesperrte Gleis eingelassen werden, wenn die sich bereits im gesperrten Gleis befindlichen Sperrfahrten durch Befehl vom Verkehren der weiteren Sperrfahrt(en) verständigt wurde.

zu FV-NE § 27 (4)

Die Vergabe der Zugnummern für planmäßig verkehrende Sperrfahrten erfolgt durch Fahrplan.

Bei unplanmäßigen Sperrfahrten erfolgt die Vergabe der Zugnummern durch den

Fahrdienstleiter. | Zugleiter.

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

beginnt bei außerplanmäßigen Sperrfahrten mit der Nummer 01 und steigt fortlaufend an (02, 03, 04 usw.).

Für jede ausgesprochene Sperrung, in der eine Sperrfahrt oder Sperrfahrten verkehren, wird mit der Vergabe der Zugnummern mit 01 begonnen.

zu FV-NE § 27 (5)

Der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

stimmt der Abfahrt einer Sperrfahrt aus einem Bahnhof mittels der Stellung des Ausfahrsignals zu. Ist die Stellung des Ausfahrsignals nicht möglich, wird auf Ersatzsignal ausgefahren. Kann auch kein Ersatzsignal gestellt werden, wird ein schriftlicher Befehl für die Vorbeifahrt an dem Halt zeigenden Signal ausgestellt.

Der schriftliche Befehl und der Ausspruch der Streckensperrung gelten nicht als Zustimmung. Die Sperrfahrt darf nach Erhalt des schriftlichen Befehls nur mit mündlicher Zustimmung abfahren.

Setzt die Sperrfahrt auf der Strecke ein, erfolgt die Zustimmung, nach Ausstellung des schriftlichen Befehls, mit dem Wortlaut „Sperrfahrt (Nummer der Sperrfahrt) darf einsetzen und abfahren.“

zu FV-NE § 27 (7)

Sollen Sperrfahrten in der Einschaltstrecke einer Lichtzeichenanlage halten oder arbeiten, so ist die Anlage mit der Hilfsausschalttaste (HAT), wenn vorhanden, auszuschalten.

Ist dies nicht möglich, so fahren sie zunächst bis zum Ausschaltpunkt am Bahnübergang. Dieser befindet sich aus Fahrtrichtung hinter dem Bahnübergang.

noch zu FV-NE § 27 (7)

Für die anschließende Rückfahrt über den Bahnübergang ist die Anlage mit der „Automatik HET“ oder der Einschalttaste (ET) bzw. Hilfseinschalttaste (HET), wenn vorhanden, einzuschalten.

Ist die Einschalttaste defekt, so ist wie bei Ausfall einer Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage zu verfahren [siehe SbV zu FV-NE § 48 (2)].

zu FV-NE § 27 (8)

Nach dem die Sperrfahrt vor dem Einfahrsignal angehalten hat, verständigt sie den Fahrdienstleiter über die anstehende Einfahrt in den Bahnhof.

Der Fahrdienstleiter stimmt der Einfahrt mit der Stellung des entsprechenden Einfahrsignals zu.

Ist die Stellung des Einfahrsignals nicht möglich, erfolgt die Einfahrt auf Ersatzsignal. Kann auch kein Ersatzsignal gestellt werden, wird ein schriftlicher Befehl für die Vorbeifahrt an dem Halt zeigenden Signal ausgestellt.

Der schriftliche Befehl gilt nicht als Zustimmung. Die Sperrfahrt darf nach Erhalt des schriftlichen Befehls nur mit mündlicher Zustimmung in den Bahnhof einfahren.

zu FV-NE § 27 (9)

Der Zugführer oder Nebenfahrzeugführer gibt die Meldung „Sperrfahrt ... (Nr.) mit allen Fahrzeugen in ... (Name des Bahnhofs/Zuglaufstelle), oder die Meldung „Sperrfahrt ... (Nr.) hat ausgesetzt, Strecke frei und befahrbar“ an den

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

über die Telekomnummer 260 bzw. GSM-R ab.

Bei Ausfall des Sprachspeicher beauftragt der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

den Zugführer die Meldung auf der Rückseite des Befehlsvordruckes einzutragen und trägt

die Freimeldung in

die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches | das Belegblatt für den Zugleiter
ein.

Der Zugführer trägt die o. g. Freimeldung mit dem Zusatz „... (Uhrzeit) an Fdl/Zlr ... (Name Fdl/Zlr) in ... (Name des Bahnhofs/Zuglaufstelle).

zu FV-NE § 27 (10)

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

trägt die Zeit der Abfahrt und der Beendigung der Sperrfahrt, ggf. auch die Zahl der zurückgelassenen Fahrzeuge in den roten Sperrahmen

in der bildlichen Übersicht des Zugmeldebuches | in das Belegblatt für den Zugleiter
ein.

zu FV-NE § 27 (13)

Für Sperrfahrten werden sowohl die Ausfahr- als auch die Einfahrsignale gestellt.

Führt die Sperrfahrt von der Zugleitstrecke in die Zugmeldestelle Einbeck Mitte ein, ist das entsprechende Einfahrsignal F in Einbeck Mitte erst nach vorherigem Halt an dem Signal zu stellen.

Führt die Sperrfahrt von der Zugmeldestelle in die gesperrte Zugleitstrecke ein, ist das Ausfahrsignal erst zu stellen, wenn die angrenzende Strecke gesperrt ist und bei Erfordernis ein schriftlicher Befehl für die Durchführung der Sperrfahrt ausgestellt ist.

zu FV-NE § 27 (14)

Sollen Fahrzeuge auf der freien Strecke abgestellt werden, so bleibt die Strecke gesperrt. Die genauen Standorte sind bekanntzugeben. Die Fahrzeuge sind vor Ort gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

zu FV-NE § 30 (3)

Fahrdienstlich werden Nebenfahrzeuge in Kleinwagen und Schwerkleinwagen eingeteilt.

Nebenfahrzeuge mit und ohne Kraftantrieb mit weniger als 3,5 t Radsatzlast und solche die aus- oder eingesetzt werden können (Zweiwegefahrzeuge), gehören zu den Kleinwagen.

Sie werden auf der freien Strecke wie Sperrfahrten, in Bahnhöfen wie Rangierfahrten behandelt.

Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von mindestens 3,5 t und mehr -außer Zweiwegefahrzeuge- gehören zu den Schwerkleinwagen (SkI) und sind als solche durch Anschlagtafel gekennzeichnet.

Sie werden im Betrieb wie Züge zu behandeln.

Mit Zug- und Stoßeinrichtungen der Regelbauart ausgerüstete Nebenfahrzeugen dürfen in Züge eingestellt werden, wenn es am Nebenfahrzeug angeschrieben ist, oder aus der Anschlagtafel hervorgeht.

zu FV-NE § 30 (4)

Der Zugleiter trägt die Zeit der Abfahrt und der Beendigung der Sperrfahrt in den roten

Sperrahmen bzw. neben den Sperrrahmen in das Belegblatt für den Zugleiter ein.

zu FV-NE § 30 (6)

Für die Abfahrt und Einfahrt erforderlichen Meldungen siehe zu § 26 und § 27.

zu FV-NE § 30 (7) und (8)

Das Nachfahren von Kleinwagen -ausgenommen als Sperrfahrt bei Unregelmäßigkeiten, oder auf besondere Anweisung des EBL- ist nicht zugelassen.

3. Abschnitt Zugfahrdienst

zu FV-NE § 31 (1)

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH hat das Zugpersonal für die jeweiligen Zugfahrten folgende Unterlagen, Signalmittel und Geräte mitzuführen.

Zu den notwendigen Unterlagen gehören ein gültiger Fahrplan, die gültige Übersicht der ständigen Langsamfahrstellen (La), der Bremszettel sowie die Zugdaten für die jeweilige Zugfahrt.

Der gültige Fahrplan und die gültige Übersicht der ständigen Langsamfahrstellen (La) sind auf dem Führerstand der Lokomotive auszulegen, so dass diese Unterlagen jederzeit durch den Triebfahrzeugführer einzusehen sind.

Das Triebfahrzeug muss mit einer Signalfahne, einer rot abblendbare Handlampe und einem Feuerlöscher ausgestattet sein.

zu FV-NE § 31 (2)

Triebfahrzeugführer und Zugführer müssen streckenkundig und ortskundig sein.

Bei fehlender Streckenkenntnis wird eine streckenkundige Person, die mindestens die Zugführerausbildung besitzt als Lotse beigestellt.

Die Gestellung eines Lotsen muss von dem EVU schriftlich bei der Ilmebahn GmbH beantragt werden.

Die als Lotse eingesetzte Person, muss mindestens Zugführer sein bzw. die Ausbildung zum Lotsen abgelegt haben, um die erforderlichen Meldungen im Zugleitbetrieb durchführen zu können.

Weiterhin muss diese Person die zu befahrene Strecke kennen. Dazu gehören die Streckenneigungen, die ständigen Langsamfahrstellen und die einzelnen Betriebsstellen mit deren Besonderheiten.

Der Lotse hat den gültigen Fahrplan für die Zugfahrt(en), die gültige La und einen Befehlsblock bei sich zu haben.



Der Lotse hat grundsätzlich vor Abfahrt des Zuges zu kontrollieren, ob ein gültiger Fahrplan, die gültige La, die Zugdaten und der Bremszettel vorliegen. Er hat den Fahrplan und die La mit seinen Unterlagen auf Übereinstimmung zu kontrollieren.

Ergeben sich Unstimmigkeiten, so ist der

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

zu verständigen und bei diesem den aktuellen Sachstand abzufragen.

Die Anforderungen zum erstmaligen Erwerb der Streckenkunde ist nach der VDV Schrift -755 Streckenkenntnis-Richtlinie- wie folgt geregelt:

Als Empfehlung für den Ersterwerb soll die Strecke mit je 3 Fahrten in jede Richtung befahren werden, alternativ können durch das Ansehen von Filmen und das Studieren der SbV vorab, die Anzahl der Fahrten vermindert werden.

Die Streckenkenntnis gilt als erworben, wenn der Triebfahrzeugführer die o. g. Bestimmungen erfüllt hat und sich schriftlich streckenkundig erklärt.

Das jeweilige EVU ist für den Ersterwerb und Erhalt der Strecken- und Ortskenntnis verantwortlich. Ein Nachweis über die vorhandene Strecken- und Ortskenntnis ist seitens des EVU jederzeit auf Abfrage beizubringen.

Der Triebfahrzeugführer hat einen Nachweis seiner Strecken- und Ortskenntnis bei sich zu führen, welcher auf Verlangen des EIU jederzeit vorgelegt werden kann.

noch zu FV-NE § 31 (2)

Muss bei Unfällen und Betriebsstörungen ein nicht streckenkundiger Triebfahrzeugführer fahren und kann keine streckenkundige Person beigestellt werden, so darf der Triebfahrzeugführer die Strecke Einbeck Salzderhelden – Einbeck Mitte ohne Zustimmung des EBL befahren. Der Triebfahrzeugführer hat seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt maximal 30 km/h -bis er sich Streckenkundig erklärt-.

Auf die Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h in den Einschaltstrecken der technisch gesicherten Bahnübergänge ist zu achten.

Die Zugleitstrecke Einbeck Mitte – PS Speicher darf nicht ohne Streckenkunde befahren werden.

zu FV-NE § 31 (4) d)

Geschobene Zugfahrten, mit Ausnahme von Sperrfahrten sind grundsätzlich verboten.

zu FV-NE § 31 (9)

Für die Mitfahrt auf dem Führerstand eines Zuges ist zuvor die Zustimmung bei dem betreffenden EVU einzuholen. Der Zugführer ist durch das EVU in Kenntnis zu setzen.

zu FV-NE § 32 (2) a)

Es ist grundsätzlich verboten, ein Eisenbahnfahrzeug *ohne* wirkende Bremse am Schluss eines Zuges oder einer Sperrfahrt einzustellen.

Soll ein Eisenbahnfahrzeug *ohne* wirkende Bremse befördert werden, so *muss* hinter diesem Fahrzeug mindestens ein Fahrzeug mit wirkender Bremse eingestellt sein.

zu FV-NE § 32 (6)



Jedes EVU, das die Infrastruktur der Ilmebahn GmbH befährt und Gefahrgut transportiert, hat die entsprechenden Unterlagen auf der Lokomotive mitzuführen.
Das EVU hat eine Wagenliste vor der Abfahrt bzw. Einfahrt in die Infrastruktur an den

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

zu senden.

zu FV-NE § 32 (8)

Auf der Ilmebahn GmbH ist die Radsatzlast allgemein auf die Streckenklasse D 4 (Radsatzlast = 22,5 t) festgelegt.

Die zulässige Meterlast beträgt 9 t.

zu FV-NE § 33 (5)

Werden Lokomotiven in Traktion gefahren (Doppeltraktion) werden diese wie eine Lokomotive behandelt.

zu FV-NE § 34 (2)

Geschobene Zugfahrten sind grundsätzlich auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH verboten.

zu FV-NE § 35 (2)

Es darf nur *ausnahmsweise* nachgeschoben werden, wenn dies gegenüber Vorspann wesentliche betriebliche Vorteile bringt.

zu FV-NE § 35 (3)

Nachschiebende Triebfahrzeuge, die einen Zug über den Zugbildungsbahnhof hinaus auf die freie Strecke nachschieben, müssen mit dem Zug gekuppelt sein.

zu FV-NE § 35 (7) bis (9)

Der Führer einer Schiebelokomotive und des vordersten Triebfahrzeugs eines nachgeschobenen Zuges verständigen sich vor der Abfahrt, beim Beenden des Nachschiebens und auch sonst mündlich über Funk oder Funktelefon.

Fällt das Funkgerät und die Verständigung über Funktelefon aus, sind Signale gemäß Signalbuch zu geben.

zu FV-NE § 36 (2)

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

Das ordnungsgemäße Wirken der Bremsen ist durch eine Bremsprobe nach VDV Schrift 757 festzustellen. Für die Durchführung der Bremsprobe ist der Nebenfahrzeugführer verantwortlich.

Das am Schluss laufende Fahrzeug muss mit einer wirkenden Bremse ausgerüstet sein [siehe zu FV-NE § 40 (5)].

Auf das Führen eines Fahrtberichtes wird auf der Infrastruktur seitens der Ilmebahn GmbH verzichtet.

zu FV-NE § 36 (5)

Nebenfahrzeuge sollen nach Absprache mit dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

in Stumpf- oder betrieblich weniger genutzten Abstellgleisen abgestellt werden. Der Führer des Schwerkleinwagens muss das Fahrzeug durch

- Aufstellen des Signals Sh 2 -Schutzhalt- und
- Stellen einer Zugangsweiche in abweisende Stellung

gegen Anfahren sichern, sofern keine betrieblichen Gründe dagegensprechen.

zu FV-NE § 36 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen im Sichtabstand als Zugfahrt ist verboten.

zu FV-NE § 37 (1) und (2)

Die aufgeführten Daten müssen dem Zugführer für jede Zugfahrt bekannt sein. Diese Daten können mittels der in dem Betriebsregelwerk aufgeführten Wagenliste, einer PVG Wagenliste, oder einer sonstigen Aufzeichnung erfolgen.

Ist keine Aufzeichnung der Zugdaten vor der Abfahrt des Zuges vorhanden, hat der Zugführer diese selbständig zu erstellen.

Für die Ausstattung der Personale bzw. Lokomotiven mit den Unterlagen ist das jeweilige EVU verantwortlich.

noch zu FV-NE § 37 (1) und (2)

Für jede Zugfahrt auf der Infrastruktur sind die Zugdaten vor der Abfahrt des Zuges dem

Fahrdienstleiters | Zugleiter

zu melden.

zu FV-NE § 38 (1) bis (3)

Die Infrastruktur der Ilmebahn GmbH schreibt keine Führung eines Fahrtberichts vor. Das betroffene EVU hat entsprechende Regelungen über das Führen von Fahrtberichten für ihr Personal aufzustellen.

zu FV-NE § 41 (1)

Im Zugmeldebetrieb gilt die Bremsstafel für 400 m Bremsweg.

Im vereinfachten Zugleitbetrieb gilt die Bremsstafel für 100 m Bremsweg (20 km/h).

zu FV-NE § 41 (2)

Keine Zugfahrt darf ohne vorherige Berechnung der Mindestbremsstafel durchgeführt werden.

Bei fehlenden Bremsstafel setzt der Zugführer (Lotse) den

Fahrdienstleiter | Zugleiter

über die Telekomnummer 260 bzw. GSM-R davon in Kenntnis.

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

erteilt dem Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl die neue Höchstgeschwindigkeit des Zuges und

den Grund.

Für jedes fehlende Brems Hundertstel wird die Geschwindigkeit um 1 km/h herabgesetzt.

zu FV-NE § 42 (2)

Bei jeder Zugfahrt auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH hat bei dem an der Spitze laufenden Triebfahrzeug grundsätzlich das Signal Zg 1 eingeschaltet und am letzten Fahrzeug das Signal Zg 2 angebracht zu sein.

zu FV-NE § 42 (3)

Der Triebfahrzeugführer muss auch darüber Kenntnis haben, ob Gefahrgut im Zug und an welcher Stelle es im Zug eingestellt ist.

Dasselbe gilt bei einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers bzw. Zugführers.

Anhand der vorliegenden Zugdaten, hat der Triebfahrzeugführer darauf zu achten, dass kein Eisenbahnfahrzeug *ohne* wirkende Bremse am Schluss des Zuges oder einer Sperrfahrt eingestellt ist.

Soll ein Eisenbahnfahrzeug *ohne* wirkende Bremse befördert werden, so *muss* hinter diesem Fahrzeug mindestens ein Fahrzeug mit wirkender Bremse eingestellt sein.

zu FV-NE § 42 (4)

Die Durchführung von handgebremsten Zügen und Zugteilen ist verboten.

zu FV-NE § 42 (6) a)

Dem Triebfahrzeugführer müssen vor der Abfahrt die Zugdaten nach § 37 bekannt sein und in schriftlicher Form vorliegen.

zu FV-NE § 44 (1)

Bei Verspätungen darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden.

zu FV-NE § 44 (2)

Bei festgestellten Unregelmäßigkeiten hat der Triebfahrzeugführer den

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

über die Telekomnummer 260 bzw. GSM-R zu verständigen. Dieser trägt die Störung anschließend in das Störungsbuch Teil B ein und sorgt für die Weitermeldung an die ELS-T. Je nach Meldungseingang ist spätestens am nächsten Tag bei Dienstbeginn die ELS-T zu verständigen.

zu FV-NE § 44 (5)

An einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal dürfen Züge auf Ersatzsignal, wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, vorbeifahren.

Kann das Ersatzsignal nicht gestellt werden, darf der Zug nur auf schriftlichen Befehl vorbeifahren. In dem Befehl wird das Fahren auf Sicht angeordnet.

Das Signal Zs 12 (M-Tafel) und Vorsichtssignal werden nicht angewendet.

zu FV-NE § 44 (7)

Überfährt ein Zug ein Halt zeigendes Signal hat der Triebfahrzeugführer dieses sofort dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

mit der Angabe des Grundes zu melden.

Ist der Zug innerhalb des Durchrutschweges (30m) hinter dem Signal mit der Zugspitze zum Stehen gekommen und es ist keine Betriebsgefährdung bei dem Überfahren des Signals entstanden, kann der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

den Zug nach Erteilung eines schriftlichen Befehls weiterfahren lassen.

Ist eine Betriebsgefährdung nach dem Überfahren entstanden, oder ist der Zug deutlich über dem Durchrutschweg hinaus zum Stehen gekommen, hat der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

dieses grundsätzlich an den EBL zu melden. Eine Untersuchung des Vorfalles wird dann nach BUVO-NE durchgeführt.

Eine Weiterfahrt des Zuges ist in diesem Fall nur nach Freigabe/Zustimmung durch den EBL, öBl oder Notfallmanager der Ilmebahn GmbH möglich.

zu FV-NE § 44 (11)

Ist die Pfeifeinrichtung gestört, so hat der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit auf die Sichtverhältnisse anzupassen.

Die Störung an der Pfeifeinrichtung ist schnellst möglich, auf dem nächsten Bahnhof, zu beheben.

Wird bei Dunkelheit eine Störung an der Pfeifeinrichtung festgestellt, ist die Weiterfahrt des Zuges untersagt. Die Störung an der Pfeifeinrichtung ist an Ort und Stelle zu beheben.

zu FV-NE § 44 (12)

Bei einem Halt eines Zuges auf freier Strecke, hat der Triebfahrzeugführer dieses der

Zugmeldestelle | Zugleitstelle

unter der Telekomnummer 260 bzw. GSM-R mit Angabe des Grundes zu melden.

zu FV-NE § 44 (19)

Abgestellte Züge sind auf den Gleisanlagen der Ilmebahn GmbH grundsätzlich mit der Feststellbremse der Lokomotive zu sichern.

Zugteile ohne Lokomotive dürfen nur in Einbeck Mitte abgestellt werden, wenn sie den Personennahverkehr der DB Regio nicht beeinträchtigt. Die Sicherung erfolgt für diese Zugteile mit Hemmschuh.

Auf der Gleisanlage in Einbeck Salzderhelden ist die Verwendung von Hemmschuhen verboten.

zu FV-NE § 45 (2)

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden dem Zugpersonal durch aufgestellte Langsamfahrsignale und durch eine erstellte Betriebs- und Bauanweisung (Beta) bekannt gegeben.

Müssen Langsamfahrstellen unvorhergesehen eingerichtet werden ohne die Herausgabe einer Beta, erhalten die Züge bis zur Herausgabe der Beta durch den

Fahrdienstleiter | Zugleiter

einen schriftlichen Befehl zur Weisung der Langsamfahrt mit Angabe des Grundes.

Konnten auch noch keine Langsamfahrsignale aufgestellt werden, wird im Befehl zusätzlich vermerkt „Lf-Signale fehlen“.

Zur übersichtlichen Darstellung aller durch Beta bekannt gegebenen vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La) in den Hauptgleisen und der freien Strecke, die von längerer Dauer bestehen,



erhalten die Zug- und Triebfahrzeugführer monatlich die von der Ilmebahn GmbH erstellte „Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La)“.

Das Zug- und Triebfahrzeugpersonal hat in Eigenverantwortung die La selbständig auf dem neuesten Sachstand zu halten. Es sind alle neuen Beta, die in die La aufgenommen werden müssen, einzuarbeiten.

Der Aufbau der La ist im Abschnitt II -Anlagen zu SbV Abschnitt I- als Anlage 3 hinterlegt.

Die jeweiligen EVU erhalten die monatlich herausgegebene La per Mail und sind für die Weitergabe an das betroffene Personal verantwortlich.

EVU, die die Infrastruktur befahren, haben vor der ersten Zugfahrt eine gültige La bei der Ilmebahn GmbH schriftlich anzufordern.

zu FV-NE § 45 (3)

Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt max. 60 km/h.

Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt max. 20 km/h.

zu FV-NE § 45 (4) c)

Das Signal Zs 12 (M-Tafel) wird bei der Ilmebahn GmbH nicht verwendet.

zu FV-NE § 45 (4) c) und d)

Die zulässige Geschwindigkeit für die einfahrenden Zugfahrten nach Gleis 11 in Einbeck Salzderhelden beträgt max. 30 km/h.

zu FV-NE § 45 (4) h)

Vor einem befahrbaren baulich *nicht* gesicherten Schienenbruch ist zu halten. Die Bruchstelle darf nur unter Beobachtung durch einen Betriebsbediensteten mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Züge erhalten Befehl mit dem Auftrag mit 5 km/h zu fahren.

noch zu FV-NE § 45 (4) h)

Verantwortlich für die Verständigung des Zuges ist der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

der die Fahrt zur Bruchstelle zulässt.

Ein Schienenbruch ist trotz fehlender baulicher Sicherung befahrbar,

- wenn er nicht auf einer Brücke liegt,
- wenn nicht außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind, oder vermutlich beim Befahren herausbrechen würden und
- wenn beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit keine Entgleisung zu befürchten ist.

Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsbedienstete treffen.

Rückfallweichen sind auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH nicht vorhanden.

zu FV-NE § 47 (1)

Bei Liegenbleiben eines Zuges, hat der Zugführer dieses dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter.

unter der Telefonnummer 260 bzw. GSM-R mit Angabe des Grundes zu melden.

zu FV-NE § 47 (2)

Die Anforderung einer Hilfslokomotive erfolgt durch das EVU, welches liegengeblieben ist.
Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter.
ist von dem Triebfahrzeugführer davon in Kenntnis zu setzen.

zu FV-NE § 47 (3)

Bei verletzten Personen ist sofort der

Fahrdienstleiter | Zugleiter
über die Telefonnummer 444 oder GSM-R (Unfallrufnummer) davon in Kenntnis zu setzen.
Dieser leitet alle erforderlichen Maßnahmen und Meldungen nach der Unfallmeldetafel der BUVO-NE ein.

zu FV-NE § 47 (3)

Der Triebfahrzeugführer kann aber auch sofort nach Unfallereignis den Notruf wählen und Hilfe anfordern.
Ist dieses geschehen, hat er das bei der Meldung an den

Fahrdienstleiter | Zugleiter
zwingend mitzuteilen.

zu FV-NE § 47 (4)

Entgleiste Fahrzeuge dürfen nur nach Untersuchung eines Wagenmeisters in Züge eingestellt werden.
Werden Schäden an Fahrzeugen festgestellt, ist der weitere Betriebsablauf mit dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter
abzusprechen.

zu FV-NE § 47 (4) a)

Eine Störung an der Zugbeeinflussung muss dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter
gemeldet werden.

zu FV-NE § 47 (6) - (9)

Nach Beseitigung der Störung hat der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt den

Fahrdienstleiter | Zugleiter
zu verständigen.

Bei Zurücklassen eines Zugteils, handelt der

Fahrdienstleiter | Zugleiter
gemäß nach den Bestimmungen in der SbV Teil A zu FV-NE § 10 (13).

zu FV-NE § 48 (2)

Wird dem Triebfahrzeugführer bei der Annäherung an eine technische Sicherung nicht das Signal BÜ 1 angezeigt, ist langsam an den Bahnübergang heranzufahren und die Lichtzeichenanlage in Augenschein zu nehmen.

Erkennt der Triebfahrzeugführer, dass die Anlage eingeschaltet hat und bei Vorhandensein von Schranken, diese geschlossen sind, darf er die Anlage befahren.

Hat die technische Sicherung nicht eingeschaltet, ist langsam an den Bahnübergang heranzufahren und auf die vor der Anlage befindliche „Automat HET“ zu fahren. Über die „Automat HET“ wird die Anlage eingeschaltet und darf befahren werden, wenn der Triebfahrzeugführer erkennt, dass die Anlage eingeschaltet hat und bei Vorhandensein von Schranken, diese geschlossen sind.

Der Triebfahrzeugführer hat diese Störung und andere Störungen wie. z.B. Nichteinschaltung einer Anlage oder keine Schrankenschließung an den

Fahrdienstleiter • | Zugleiter •

in Celle Nord über die Telekomnummer 260 bzw. GSM-R zu melden. Dieser trägt die Störung anschließend in das Meldebuch Teil C für Störungen an Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen ein und sorgt für die Weitermeldung an die ELS-T.

Geht eine Störungsmeldung außerhalb der täglichen Arbeitszeit der ELS-T ein, so hat der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

in Celle Nord im eigenen Ermessen (je nach Zugaufkommen und Art der Störung) zu entscheiden, ob die Störung sofort behoben werden muss.

Sonst sind die Störungen spätestens am nächsten Tag bei Dienstbeginn der ELS-T dieser zu melden.

Dem Triebfahrzeugführer werden von dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

bekannte Ausfälle von technischen Sicherungen an Bahnübergängen mit schriftlichem Befehl mitgeteilt.

zu FV-NE § 48 (4) •

Wird die Regelannäherungsgeschwindigkeit von 20 km/h nicht eingehalten und tritt aufgrund dessen eine Störung ein, hat der Triebfahrzeugführer nach den Bestimmungen zu FV-NE § 48 (2) zu verfahren.

Diese Störung ist nicht an den

Fahrdienstleiter | Zugleiter

zu melden. •

zu FV-NE § 48 (6)

Bei dem Vorbeifahren an einem Halt zeigenden Hauptsignal sind die Bestimmungen zu § 44 (7) zu beachten. •

zu FV-NE § 48 (7)

Wenn Streckeneinrichtungen der Zugbeeinflussung gestört sind, wird die Höchstgeschwindigkeit mit schriftlichem Befehl auf 50 km/h herabgesetzt. •
•
•

zu FV-NE § 48 (8)

Jede dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

bekannte Störung, wie der Ausfall einer technischen Sicherung oder das nicht einwandfreie Arbeiten einer technischen Sicherung oder Störungen an der Stellwerkstechnik, werden dem Triebfahrzeugführer mittels schriftlichen Befehl mitgeteilt.

zu FV-NE § 48 (9)

Vor einem befahrbaren baulich *nicht* gesicherten Schienenbruch ist zu halten. Die Bruchstelle darf nur unter Beobachtung durch einen Betriebsbediensteten mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Züge erhalten Befehl mit dem Auftrag mit 5 km/h zu fahren.

noch zu FV-NE § 48 (9)

Verantwortlich für die Verständigung des Zuges ist der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

der die Fahrt zur Bruchstelle zulässt.

Ein Schienenbruch ist trotz fehlender baulicher Sicherung befahrbar,

- wenn er nicht auf einer Brücke liegt,
- wenn nicht außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind, oder vermutlich beim Befahren herausbrechen würden und
- wenn beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit keine Entgleisung zu befürchten ist.

Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsbedienstete treffen.

Rückfallweichen sind auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH nicht vorhanden.

4. Abschnitt

Rangierdienst

zu FV-NE § 51 (2)

Das Bewegen von Nebenfahrzeugen zählt ebenfalls zu den Rangierfahrten.

zu FV-NE § 51 (3) und (4)

Das Abdrücken und Ablaufen lassen von Fahrzeugen, sowie das Abstoßen von Fahrzeugen ist auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH verboten.

zu FV-NE § 51 (8)

Wie eine Übertragung vom Triebfahrzeugführer an den Rangierbegleiter erfolgt, legt das betreffende EVU fest. Dem Weichenwärter muss die verantwortliche Person bekannt gegeben werden.

zu FV-NE § 51 (12)

Grundsätzlich gilt als Rangierseite die in Fahrtrichtung rechte Seite der Rangierfahrt.

Wenn eine andere Rangierseite auf einem Bahnhof oder für bestimmte Gleise eines Bahnhofs vorgeschrieben ist, so ist dieses in der SbV Teil B Abschnitt II -Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- aufgeführt.

zu FV-NE § 51 (13)

Die örtlichen Besonderheiten für das Rangieren auf den jeweiligen Bahnhöfen, wenn vorhanden, sind in der SbV Teil B Abschnitt II -Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- aufgeführt.

zu FV-NE § 52 (1) a)

Für das Gleis 11 im Bahnhof Einbeck Salzderhelden ist der zuständige Weichenwärter der Fahrdienstleiter der DB Netz AG (Fdl Kreiensen).

Für den Bahnhof Einbeck Mitte ist der zuständige Weichenwärter der Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord.

Bei Rangiertätigkeiten, die vor Beginn einer Zugfahrt durchgeführt werden müssen, ist die Zustimmung des Zugleiters in Celle Nord einzuholen.

zu FV-NE § 52 (2) a)

Der Weichenwärter teilt den beteiligten Triebfahrzeugführern und Rangierbegleitern das Arbeiten mehrerer Rangierfahrten einschließlich Besonderheiten mit.

zu FV-NE § 52 (2) b) 1.

Der Weichenwärter auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord hat den benachbarten Weichenwärter der DB AG Netz AG (Fdl Kreiensen) zu verständigen.

zu FV-NE § 52 (3)

Unter Zusatzanlagen fallen Privatgleisanschlüsse, Ladestraßen, Laderampen, Lagerplätze, Schadwagen- und Werkstattgleise und sonstige Einrichtungen, die dem Ver- und Entladen von Gütern dienen.

Sind für solche Zusatzanlagen besondere Bestimmungen erforderlich, sind diese in einer separaten Betriebs- und Bedienungsanweisung vorhanden und in die SbV Teil B Abschnitt II -Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- eingearbeitet.

Die SbV Teil B liegt in den in den Vorbemerkungen ausliegenden Betriebsstellen öffentlich zur Einsicht aus.

zu FV-NE § 52 (4) a) und (6) b), c)

Das Ablaufen und Abrollen lassen von Fahrzeugen, sowie das Abstoßen von Fahrzeugen ist auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH verboten.

zu FV-NE § 52 (4) e)

Die unbenutzten Schraubenkupplungen sind in nach Abstellung von Fahrzeugen oder nach Beendigung von Kuppelvorgängen in die Kupplungshalter einzuhängen.

zu FV-NE § 52 (6) c)

Für die Durchführung einer Rollprobe in einem Gleis, wobei nicht das Signal Ra 12 überfahren wird, ist eine Zustimmung des Weichenwärters nicht erforderlich.

zu FV-NE § 53 (2)

Die Rangiergeschwindigkeit beträgt maximal 25 km/h.

Bahnübergänge ohne technische Sicherung dürfen nur mit höchstens 20 km/h befahren werden.

Die Geschwindigkeit im Baugleis beträgt maximal 20 km/h.

Besteht eine geringere Rangiergeschwindigkeit, wie z.B. auf Gleisen auf Anschlussbahnen und wo durch Betriebsanweisung eine bestimmte Rangiergeschwindigkeit vorgeschrieben ist, ist diese in der SbV Teil B Abschnitt II -Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- bzw. den bestehenden Betriebs- und Bedienungsanweisungen eingearbeitet.

zu FV-NE § 53 (3)

Die Beobachtung des Fahrweges muss sich mindestens auf den Anhalteweg beziehen.

Dabei muss auch auf das Freisein der Spurrillen auf Bahnübergängen und in einbetonierten Bereichen geachtet werden.

Zusätzlich ist darauf zu achten, dass Torflügel festgestellt sind. Rolltore müssen bis in die Endstellung geöffnet sein.

Bei einer geschobenen Rangierfahrt, die nicht in einem eingefriedeten Gelände stattfindet, ist die Spitze zu besetzen.

Wird die Spitze der Rangierfahrt durch einen Rangierbegleiter besetzt, so hat dieser gemäß FV-NE § 51 (8) die Beobachtung des Fahrweges vorzunehmen und den Triebfahrzeugführer bei Unregelmäßigkeiten zu verständigen.

Die Rangierbegleiter und Triebfahrzeugführer müssen über Funk oder Funktelefon in ständigem Kontakt sein. Es muss das Kontrollsprechen gemäß FV-NE Anlage 9 IV. (17.) durchgeführt werden.

Finden geschobene Rangierfahrten im Funkfernsteuerbetrieb in einem eingefriedeten Gelände statt, kann auf die Besetzung der Spitze verzichtet werden, wenn der Lokrangierführer den Fahrweg einsehen kann.

Bei allen Rangierfahrten mit aktiven Sandstreuereinrichtungen sind keine Besonderheiten zu beachten.

zu FV-NE § 53 (5)

Teile bzw. Gleise der Betriebsstellen, auf denen Fahrzeuge beim Rangieren wegen eines Gefälles von mehr als 2,5 ‰ mit besonderer Vorsicht zu bewegen sind, werden in der SbV Teil B Abschnitt II - Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- aufgeführt.

Die dort genannten Regeln sind zu beachten.

zu FV-NE § 53 (7) - (10)

Das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal ist generell verboten.

zu FV-NE § 53 (11)

Das Rangieren mit Seil und Kette ist generell verboten.

zu FV-NE § 53 (12)

Das Verschieben von Wagen mit Rangieranlagen (Spillanlagen, Seilwinden) dürfen nur von den Personalen durchgeführt werden, die auf diese Anlagen eingewiesen sind.

zu FV-NE § 53 (13)

Das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal ist generell verboten.

zu FV-NE § 54 (1)

Rangierfahrten werden nur mit Einstellung von Rangierstraßen durchgeführt.

zu FV-NE § 54 (2)

In Einbeck Mitte können die ortsgestellten Weichen der Gleise 3 und 4 über die vorhandene Schlüsselsperre vom Fahrdienstleiter -nach Anforderung- freigegeben werden, so dass das Rangierpersonal die Weichen selbständig stellen kann. Die Freigabe der Schlüsselsperre ist bei dem Weichenwärter in Celle Nord telefonisch zu beantragen.

Für das Aufschließen und Umstellen von Weichen, ist grundsätzlich die Zustimmung des Zugleiters in Celle Nord erforderlich.

zu FV-NE § 55 (1) – (2)

Für jede Lichtzeichenanlage ist eine Bedienungsanweisung erstellt, in der die Handhabung geregelt ist. Skizzen der vorhandenen Anlagen sind in der SbV Teil B Abschnitt II -Sammlung von Skizzen der Lichtzeichenanlagen- enthalten.

Der Reisendenüberweg in Einbeck Mitte darf von einer Rangierfahrt nicht besetzt werden.

zu FV-NE §§ 56 und 57

Das Abstoßen und Abdrücken von Fahrzeugen ist auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH verboten.

zu FV-NE § 58 (1)

Einzelne Fahrzeuge und Fahrzeuggruppen sind vor Gleissperren so abzustellen, dass bei einer Auslösung der Bremsen, das Fahrzeug das vor der Gleissperre steht, nicht über die Gleissperre entlaufen kann und somit entgleist.

Das heißt, dass Fahrzeuge nicht direkt bis vor die Gleissperre abgestellt werden dürfen.

Fahrzeuge sind auch vor einer Gleissperre mit einem Hemmschuh zu sichern.

Weitere einzuhaltende Besonderheiten beim Abstellen von Fahrzeugen sind -wenn erforderlich- in der SbV Teil B Abschnitt II -Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- enthalten.

zu FV-NE § 58 (2)

Auf unbesetzten Betriebsstellen sind nicht gebrauchte Hemmschuhe unter Verschluss zu halten. Der Verschluss darf sich nicht mit einem Vierkant öffnen lassen

zu FV-NE § 58 (3) und (4) a)

Abgestellte Güterwagen sind grundsätzlich festzulegen. Die Festlegung erfolgt durch Hemmschuh und je nach Gefälle durch zusätzliches Anziehen von Handbremsen.

Triebfahrzeuge werden grundsätzlich mit Feststellbremse gesichert.

Gleise mit einer stärkeren Neigung von 2,5 ‰ sind für jede Betriebsstelle in der SbV Teil B Abschnitt II - Sammlung der Bahnhofsskizzen und örtliche Besonderheiten- und in der VDV 757 Teil B Modul 915.0707 genannt. Dort ist auch die Art der Festlegung bestimmt.

zu FV-NE § 58 (4) b)

Werden in einem Gleis Fahrzeuge abgestellt, in denen sich bereits ein Fahrzeug bzw. eine Fahrzeuggruppe befindet, so sind die neu abzustellenden Fahrzeuge an die bereits abgestellten Fahrzeuge anzukuppeln.

Der zur Sicherung aufgelegte Hemmschuh ist nun vor dem neu an erster Stelle stehenden Fahrzeug aufzulegen.

zu FV-NE § 59 (2)

Die Zustimmung zum Rangieren auf dem Einfahrgleis über eine Rangierhalttafel ist nur mit schriftlichem Befehl erlaubt.

Der Fahrdienstleiter sperrt den betreffenden Streckenabschnitt und bringt nach Ausspruch der Sperrung Hilfssperren an den Ausfahrtsignalen an.
Zusätzlich ist das Sperr- und Merkschild anzubringen.

Bevor der Zugleiter seine Zustimmung zum Rangieren über die Rangierhalttafel, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus erteilt, muss er den angrenzenden Streckenabschnitt bis zur benachbarten Zuglaufstelle sperren.

Die Sperrung ist mit einem roten Sperrrahmen, der Uhrzeit und dem Grund „Rang. über Ra 10“ in die bildliche Übersicht des Zugmeldebuches | in das Belegblatt für den Zugleiter einzutragen.
einzutragen.

Dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

ist die Rückkehr aller Fahrzeuge und der Streckenabschnitt frei zu melden.

Die Meldung des Zugführers lautet „Rangieren über Ra 10 in Richtung beendet. Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen im Bahnhof“

noch zu FV-NE § 59 (2)

Der

Fahrdienstleiter | Zugleiter

hat die Meldung zu wiederholen. Die Wiederholung ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten [siehe SbV zu § 8 (3)].

Der Zugführer hat die Wiederholung mit den Worten „Richtig.“ zu bestätigen [siehe SbV zu § 8 (3)].

Der gesperrte Streckenabschnitt ist mittels einer grünen Freilinie

in der bildlichen Übersicht des Zugmeldebuches | in dem Belegblatt für den Zugleiter aufzuheben.

zu FV-NE § 59 (3)

Solange die Einfahrt oder Ausfahrt eines Zuges freigegeben ist, dürfen auf dem Bahnhof nur noch Rangierfahrten auf Gleisen stattfinden, die beidseitig durch Schutzweichen in abweisender Stellung, Gleissperren oder Sperrsignale vom Ein- oder Ausfahrgleis abgeriegelt sind.

zu FV-NE § 60 (1)

Eine Rangierfahrt geht ohne Halt an einem Hp 1 oder Hp 2 zeigendem Hauptsignal oder bei Anzeige eines Ersatzsignals an einem Hauptsignal in eine Zugfahrt über.

zu FV-NE § 60 (2)

Der direkte Übergang von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ist verboten.

zu FV-NE § 61 (2)

Der ordnungsgemäße Zustand einer aufgefahrenen Weiche kann nur durch einen Mitarbeiter der ELS-T bzw. Netz Bautechnik festgestellt werden.

Das Auffahren einer Weiche ist in das auf dem Stellwerk ausliegendem Störungsbuch Teil B einzutragen und gemäß SbV zur BUVO-NE weiter zu melden.

zu FV-NE § 62 (1) a)

Der Baustellenbereich ist aus beiden Fahrtrichtungen durch das Aufstellen des Signales Sh 2 abzusichern.

Das Signal ist mindestens in 30 m Entfernung aufzustellen.

zu FV-NE § 62 (1) f)

Das Signal Zp 1 kann durch Signalhorn oder andere Hilfsmittel gegeben werden.

Die Signalgebung muss sicherstellen, dass die betroffenen Personen das Signal auch wahrnehmen.

zu FV-NE § 62 (1) g)

Die Baustelle ist durch das Signal Sh 2 abzusichern. Sollten Personen das Gleis nicht verlassen haben, ist das Signal Sh 2 nicht aus dem Gleisbereich zu entfernen und die Rangierfahrt hat vor dem aufgestellten Signal Sh 2 zu halten. Die Weiterfahrt erfolgt nach Absprache mit dem Bauaufsichtsführenden und Triebfahrzeugführer.

zu FV-NE § 62 (2)

Es sind grundsätzlich alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen.

zu den Anlagen

zu FV-NE Anlage 2 zu § 3 (14)

Die Zugleitstrecken mit den Zuglauf- und Zuglaufmeldestellen sind in der Arbeitsunterlage des Zugleiters, in dem „Belegblatt für den Zugleiter“ namentlich aufgeführt.

zu FV-NE Anlage 3 zu § 5 (3)

Die Ilmebahn GmbH verwendet ein vom Muster der FV-NE abweichenden Buchfahrplan.

Das von der Ilmebahn GmbH verwendete Muster mit Erläuterungen ist in der SbV Teil A Abschnitt II - Anlagen zu SbV Abschnitt I- in der Anlage 1 aufgeführt.

zu FV-NE Anlage 4 zu § 5 (5)

Es wird kein Streckenfahrplan geführt. Bei erforderlichem Einsatz eines separaten Schrankenwärters wird dieser von dem

Fahrdienstleiter

| Zugleiter

zu FV-NE Anlage 5 zu § 6 (1)

Es wird ein vom Muster der Anlage 5 abweichendes Zugmeldebuch verwendet.

Das von der Ilmebahn GmbH verwendete Muster mit Erläuterungen ist in der SbV Teil A Abschnitt II -Anlagen zu SbV Abschnitt I- in den Anlage 1 aufgeführt.

zu FV-NE Anlage 6 zu § 6 (1)

Es wird ein vom Muster der Anlage 6 abweichendes Belegblatt für den Zugleiter verwendet.

Neben den aufgeführten Bestimmungen sind zusätzliche Bestimmungen zu der Führung des Belegblattes für den Zugleiter ist in der Sb V Teil A Abschnitt II -Anlagen zu SbV Abschnitt I- in der Anlage 2 mit Erläuterungen aufgeführt.

zu FV-NE Anlage 7 zu § 6 (1)

Es wird kein Meldebuch für den Zugleiter verwendet.

zu FV-NE Anlage 8 zu § 6 (2)

Es wird kein Meldebuch für Zuglaufmeldungen geführt.

zu FV-NE Anlage 11 zu § 10 (12)

Es werden neben den in der Anlage 11 aufgeführten Merkschildern weitere Merkschilder, die von Scheidt & Bachmann vorgegeben sind, oder angefertigt werden können, verwendet.

zu FV-NE Anlage 12 zu § 12 (3)

Das Fahren im Sichtabstand ist nicht zugelassen.

zu FV-NE Anlage 13 zu § 18 (4)

Der Einsatz eines Schrankenwärters oder Bahnübergangsposten wird bei Erfordernis über eine Beta geregelt. Die in der Anlage 13 aufgeführten Bestimmungen sind zu beachten.

zu FV-NE Anlage 15 (2) zu § 19 (6)

Bedienstete und Triebfahrzeugführer die eine nach (1) auftretende Unregelmäßigkeit feststellen, haben diese sofort an den

Fahrdienstleiter | Zugleiter
zu melden.

Der
Fahrdienstleiter | Zugleiter
hat den Zug auf der nächsten Betriebsstelle zu stellen.

Das betroffene EVU hat alle erforderlichen Maßnahmen einzuleiten, um den entstandenen Schäden bzw.

Mangel beseitigen zu lassen.

Fahrzeuge mit betriebsgefährdenden Mängeln dürfen erst nach Inaugenscheinnahme einer Fachkraft bis zur nächsten Betriebsstelle weiterbefördert werden.

Bei Eintreten eines Unfalles wird nach der Unfallmeldetafel gemäß BUVO-NE verfahren.

zu FV-NE Anlage 15 (3) zu § 19 (6)

Bei ausgesetzten Wagen hat das betroffene EVU alle erforderlichen Maßnahmen einzuleiten, damit der beschädigte Wagen einer Werkstatt zugeführt wird.

zu FV-NE Anlage 16 (1) zu § 15 (1)

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH sind keine Rückfallweichen vorhanden.

zu FV-NE Anlage 16 (4) und (5) zu § 15 (1)

Die erforderlichen Schlüssel für die Bedienung der mechanisch ortsgestellten Weichen 3 und 4 auf dem Bahnhof Einbeck Mitte, können über die vorhandene Schlüsselsperre vom Fahrdienstleiter nach Anforderung frei gegeben werden, so dass das Rangierpersonal die Weichen selbständig stellen kann. Die Freigabe der Schlüsselsperre ist bei dem Weichenwärter in Celle Nord telefonisch und elektronisch zu beantragen.

zu FV-NE Anlage 16 (6) zu § 15 (1)

Um sicherzustellen, dass sich die Weiche in ihrer Endstellung befindet und die Weichenzunge anliegt, hat der Bediener das Umstellgewicht, nach der Umstellung der Weiche, nochmals nachzudrücken.

zu FV-NE Anlage 16 (20) zu § 15 (1)

Rückfallweichen sind auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH nicht vorhanden.

zu FV-NE Anlage 19 zu § 38 (1)

Die Ilmebahn GmbH gibt keine Führung des Fahrtberichts vor.

zu FV-NE Anlage 22 zu § 41 (1)

Im Zugmeldebetrieb gilt die Bremsstafel für 400 m Bremsweg.

Im vereinfachten Zugleitbetrieb gilt die Bremsstafel für 100 m Bremsweg (20 km/h).

zu FV-NE Anlage 23 zu § 42 (4)

Die Durchführung von handgebremsten Zügen oder Zugteilen ist nicht gestattet.

zu FV-NE Anhang IV zu § 53 (10)

Die Aushangtafel findet keine Anwendung, da das Bewegen von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal nicht gestattet ist.

Übersicht der Anlagen zu Abschnitt I

Anlage	1	zu FV-NE § 5 (2) und (3) zu FV-NE Anlage 3	Muster eines Fahrplans
Anlage	2	zu FV-NE § 6 (1) zu FV-NE Anlage 5	Zugmeldebuch, bildliche Übersicht des Zugmeldebuches und Belegblatt für den Zugleiter
Anlage	3	zu FV-NE § 45 (2)	Aufbau der Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La)

1)	2)	3)	4)				
Faplo	00	SDZ 0000	am	05.11.2018			
Hg 5)	60 km / h	Last	000 t 7)	Mbr	50 G 8)		
Tfz 6)				Mbr	79 P 8)		
1	2	3	4	5	6	7	8
Lage der Betriebsstelle km 9)	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h 10)	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen 11)	Halt vor der Trapeztafel, Zuglaufmeldung 12)	Ankunft 13)	Abfahrt 14)	Kreuzung mit Zug 15)	<u>überholt Zug</u> wird <u>Überholt</u> von Zug 16)
5,2	20	Einbeck PS Speicher			12 00		
4,1	60	Einbeck Mitte		12 05	12 10		
0,0		Einbeck Salzderhelden		12 16			

Der Fahrplan von Einbeck Salzderhelden bis Einbeck Mitte wird von der DB Netz AG erstellt.

In Einbeck Mitte bei Zugfahrten von der Betriebswerkstatt Ankunftsmeldung an den Zlr abgeben. 17)

Erläuterungen zum Fahrplan

- 1) Angabe mit der der Fahrplan eingelegt ist.
- 2) Nummer der Fahrplananordnung mit der der Fahrplan eingelegt ist.
- 3) Abgekürzte Zuggattung mit Zugnummer
- 4) Verkehrstag.
- 5) Angabe der Höchstgeschwindigkeit
- 6) Angabe des eingesetzten Triebfahrzeugs
- 7) Die Last des Zuges nach Angaben der Bestellung.
- 8) Mindestbremsleistung (Mbr), die im Zug vorhanden sein müssen.
- 9) Lage der Betriebsstelle bzw. Langsamfahrstelle
- 10) Geschwindigkeitsbeschränkungen
Im durchgehenden Hauptgleis, die bedingt sind durch
 1. das Gefälle,
 2. die dem Fahrplan zugrunde liegenden Mbr,
 3. ständige Langsamfahrstellen.
 Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen sind im Teil B Abschnitt I aufgeführt.
- 11) Name der Betriebsstelle: Betriebsstellen ohne Zusatz sind Bahnhöfe.
Hp = Haltepunkt,
In Fahrplänen sind Bahnhöfe in Fettdruck aufgeführt.

- 12) Hier wird der Halt an der Trapeztafel bzw. die Abgabe der Zuglaufmeldung angegeben.
 = Halt auf dem Bahnhof, Ankunftsmeldung abgeben, Fahrerlaubnis einholen
- 13) Fahrplanmäßige Ankunftszeit auf der Betriebsstelle.
Ist die Ankunftszeit und Abfahrtszeit für eine Betriebsstelle identisch, so bedeutet das einen Aufenthalt unter einer Minute.
- 14) Fahrplanmäßige Abfahrtszeit auf der Betriebsstelle.
- 15) Bei evtl. Kreuzung wird auf der Betriebsstelle die Zugnummer eingetragen, mit der gekreuzt wird.
- 16) Bei evtl. Überholung wird hier die Zugnummer die überholt wird, oder die Zugnummer von der der Zug überholt wird eingetragen.
- 17) Besonderheiten.

Zugmeldebuch, bildliche Übersicht des Zugmeldebuches und
Belegblatt für den Zugleiter
Vordruck

Das Zugmeldebuch, die zu führende bildliche Übersicht des Zugmeldebuches und das Belegblatt für den Zugleiter sind in DIN 4 Format angefertigt und bilden zusammen die Arbeitsunterlage. Die zu führenden Einträge werden, wie bei der OHE AG getätigt.

Aufbau und Führung der
Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La)

Allgemeines:

1. Die „Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen“ abgekürzt „La“ dient dazu, die durch Beta oder durch besondere Anweisung bekannt gegebenen Stellen mit besonderer Betriebsregelung, die an diesen Stellen zu beachtenden Geschwindigkeitsbeschränkungen und sonstigen besonderen Anordnungen auf den Hauptgleisen der OHE Strecken von längerer Dauer übersichtlich darzustellen.

Die La dient also nicht zur Bekanntgabe der Anordnungen, sondern nur als Gedächtnisstütze. Sie entbindet jedoch nicht von der sorgfältigen Beobachtung der Strecke, da in außergewöhnlichen Fällen unerwartet Schutzhalt- und Langsamfahrsignale erscheinen können.

2. Langsamfahrstellen, die während der Geltungsdauer der La durch Beta oder durch besondere Anordnungen bekannt gegeben werden, sind handschriftlich in die La zu übernehmen.
3. Bei den Langsamfahrstellen, bei denen der Tag der Außerkraftsetzung noch nicht angegeben worden ist, hat der Inhaber der La den Tag bei dessen Bekanntgabe sofort in Spalte 3 einzutragen.
4. Der Triebfahrzeugführer hat vor und hinter der Langsamfahrstelle die Höchstgeschwindigkeit anzustreben, um den in Spalte 7 angegebenen Fahrzeitverlust auszugleichen oder wenigstens herabzusetzen.
5. Die Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La) wird monatlich herausgegeben und allen beteiligten Zugpersonalen persönlich zugeteilt.
Zug- und Triebfahrzeugführer –auch solche, die eine Strecke nicht planmäßig befahren- müssen dafür sorgen, dass sie vor Abfahrt im Besitz der La sind.
Sie haben die La während der Fahrt mitzuführen.
6. In den Spalten 4 und 5 der La ist der langsam zu befahrene Gleisabschnitt bezeichnet. Der Triebfahrzeugführer hat die Fahrgeschwindigkeit rechtzeitig soweit zu ermäßigen, dass am Anfang dieser Stelle die Fahrgeschwindigkeit nach Spalte 6 nicht überschritten ist, oder dass der Zug an der vorgeschriebenen Stelle zum Halten kommt.

Spaltenaufbau der La und Bedeutung der Spalten:

Betra Nr.	in Kraft ab	außer Kraft ab	im Bf oder zwischen den Bahnhöfen	von km bis km	Höchstgeschwindigkeit km/h	Fahrzeitverlust in Minuten	Tageszeit oder betreffende Züge	Gründe und sonstige Besonderheiten
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Teil A
Abschnitt III a)
Zusätzliche Bestimmungen
zum Signalbuch

zu SB Modul 301.001; Vorbemerkungen (3)

In der Zusammenstellung der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La) sind Fahrzeiteinschränkungen in der Spalte 3 in Minuten angegeben.

Es sind nur die Signale nach DS 301 aufgestellt. Die Signale nach DV 301 finden keine Anwendung.

zu SB Modul 301.0002; -8-Mastschilder; (1)

Die Lichtsignale sind nur mit einem weiß-rot-weißen Mastschild versehen.

zu SB Modul 301.0102; Kombinationssignale

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH sind keine Kombinationssignale vorhanden.

zu SB Modul 301.0104; Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH sind keine Haupt- und Vorsignalverbindungen vorhanden.

zu SB Modul 301.0301; Zusatzsignale

Ersatzsignal Zs 1 und Zs 3 sind an den Hauptsignalen vorhanden.

zu SB Modul 301.0401; Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH sind keine Signale vorhanden.

zu SB Modul 301.0501; -2- Signal Lf 1 Langsamfahrtscheibe; (2) und (4)

Das Signal Lf 1 -Langsamfahrtscheibe- wird nur in der Form des Tageszeichens aufgestellt.

zu SB Modul 301.0501; -2- Signal Lf 2 Anfangscheibe; (4) und (5)

Das Signal Lf 2 -Anfangscheibe- wird aufgestellt.

Das Signal wird nur in der Form des Tageszeichens aufgestellt.

zu SB Modul 301.0501; -5- Signal Lf 3 Endscheibe; (6)

Das Signal Lf 3 -Endscheibe- wird aufgestellt.

Das Signal wird nur in der Form des Tageszeichens aufgestellt.

zu SB Modul 301.0501; -6- Signal Lf 4 Geschwindigkeitstafel; (4)

Das Signal wird nur in der Form des Tageszeichens aufgestellt.

zu SB Modul 301.0501; -8- Signal Lf 6 Geschwindigkeits-Ankündigungssignal; (3)

Das Nachtzeichen wird nicht verwendet. Es wird nur das Tageszeichen aufgestellt.

zu SB Modul 301.0501; -9- Signal Lf 7 Geschwindigkeitssignal; (4)

Das Signal wird nur in der Form des Tageszeichens aufgestellt.

zu SB Modul 301.0601; -4- Signal Sh 2; (2)

Das Signal wird nur in der Form des Tageszeichens aufgestellt.

zu SB Modul 301.0702; Signale für den Rangierdienst B. Abdrücksignale

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH sind keine Abdrücksignale vorhanden.

zu SB Modul 301.0902; -1- Bremsprobesignale ; (2)

Auf der Infrastruktur Ilmebahn GmbH sind keine Bremsprobesignale vorhanden. •

zu SB Modul 301.0903; -2- Signal Zp 10 ; Türschließauftrag

Auf der Infrastruktur Ilmebahn GmbH ist kein Signal Zp 10 vorhanden.

zu SB Modul 301.1001; Fahrleitungssignale

Auf der Infrastruktur Ilmebahn GmbH ist keine Fahrleitungssignale vorhanden.

zu SB Modul 301.1101; -2- Signal Zg 1; Spitzensignal; (2)

Das Signal Zg 1 wird auch am Tage geführt.

zu SB Modul 31.1101; -3- Signal Zg 2; Schlussignal; (2)

Es wird nur das Tageszeichen angewendet.

Bei allein fahrenden Triebfahrzeugen bzw. Triebwagen wird das Schlussignal elektronisch gegeben. •

zu SB Modul 301.1301; -5- Signal Ro 4; Fahnenchild

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH wird das Signal Ro 4 nicht angewendet.

zu SB Modul 301.1401; -1- Signal Ne 1; Trapeztafel

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH ist das Signal auf dem Streckenabschnitt des Zugleitbetriebes vorhanden. Es kennzeichnet die Betriebsstelle PS Speicher, die auch die Betriebswerkstatt mit beinhaltet. •

zu SB Modul 301.1401; -2- Signal Ne 2; Vorsignaltafel

Das Signal steht vor dem Einfahrsignal des Bahnhofs Einbeck Mitte.

**zu SB Modul 301.1401; -2- Signal Ne 3; Vorsignalbaken;
-4- Signal Ne 4; Schachbretttafel**

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH ist das Signal nicht vorhanden.

zu SB Modul 301.1401; -5- Signal Ne 5; Haltetafel; (5)

Das Signal ist in dem Bahnhof Einbeck Mitte vor dem Ausfahrtsignal 21N1 aufgestellt. Es kennzeichnet den Haltepunkt •

Das Signal wird nur in der Form des Tageszeichens aufgestellt.

**zu SB Modul 301.1401; -6- Signal Ne 6; Haltepunkttafel,
-7- Signal Ne 7; Schneepflugtafel,
-8 Signal Ne 12 bis 13 Signal So 106;**

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH werden die Signale nicht angewendet.

zu SB Modul 301.1501; -4- Signal Bü 2; Rautentafel; (7)

Die Rautentafel mit abnehmenden Rauten wird bei der Ilmebahn GmbH nicht verwendet.

zu SB Modul 301.1501; -6- Signal Bü 3; Merktafel; (1)

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH wird das Signal nicht angewendet.

zu SB Modul 301.1501; -11- Signal Bü 5; Läutetafel; (1)

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH wird das Signal nicht angewendet

**zu SB Modul 301.9001; Orientierungszeichen;
2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 und 17**

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH werden die Signale nicht angewendet.

zu SB Modul 301.9001; -5-Fahrtanzeiger

In Einbeck Mitte steht am Bahnsteigende in Richtung Einbeck Salzderhelden ein Fahrtanzeiger.

**zu SB Modul 301.9001; -18-
Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen**

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH sind die Hebelgewichte von ortsgestellten Weichen weiß/schwarz oder gelb gekennzeichnet.

**zu SB Modul 301.9002;
Signalkombinationen (Sk)**

Auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH werden diese nicht angewendet.

Teil A
Abschnitt III b)
Zusätzliche Bestimmungen
Zur BUVO-NE

4 Begriffsbestimmungen

4.2 Begriffsbestimmungen gefährliche Ereignisse

4.2.1 Unfall

Zur Untersuchung kommen auch die unten aufgeführten Vorfälle, die nicht im Einzelnen in der BUVO-NE genannt sind.

Sonstige Kollision:

Hierzu gehört auch das Fahren gegen ein Hindernis im lichten Raum der Fahrbahn bei ausführenden Rangiertätigkeiten.

Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb:

Hierzu gehören die

- Vorfälle mit Gefahrgut (Leckagen),
- Zugtrennungen,
- Beschädigungen von Bahnübergangssicherungen durch Dritte,
- Beschädigungen von Bahnanlagen innerhalb von Anschlussbahnen durch Rangierfahrten,
- die Feststellung von nicht korrekter Ladungssicherung (Lösung von Spanngurten, offene Wagen- oder Containertüren usw.) wodurch Bahnanlagen beschädigt wurden.

Einfahrt in besetzten Gleisabschnitt:

Hierzu gehört auch das Ein- oder Ausfahren in besetzte Gleise oder Streckenabschnitte *ohne* die Zustimmung des Verantwortlichen, auch wenn es sich nicht um Zugfahrten handelt.

Störung durch betriebliche Fehlhandlungen:

Hierzu gehört auch

- das Hineinfahren von Eisenbahnfahrzeugen in den Fahrweg eines Zuges oder einer Rangierfahrt.

5 Notfallmanagementsystem

5.1 Einrichtung eines Unfallmeldewesens

Das Unfallmeldewesen ist anhand der erstellten Unfallmeldetafel I und II und den zu führenden Unterlagen der Notfallbereitschaft und der Unfallmeldestelle geregelt.

Die Notfallbereitschaft führt den Vordruck -Aufnahmeblatt über Unfälle und Ereignisse- und bei Bedarf den Vordruck -Tatbestandsaufnahme mit Unfallskizze bei gefährlichen Ereignissen die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen-.

Die Unfallmeldestelle meldet anhand der Unterlage -Eilige Meldung über Unfälle und Ereignisse- die erforderliche Meldung nach der Unfallmeldetafel III an die Landeseisenbahnaufsichtsbehörde.

Der öBL EIU stellt den erforderlichen Bericht anhand der Unterlage **-Bericht zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb-** mit der evtl. Beigabe **-Tatbestandsaufnahme mit Unfallskizze** bei gefährlichen Ereignissen die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen zusammen und übergibt diesen an den EBL EIU.

Der öBI EIU stellt bei Anforderung des betroffenen EVU die Unterlagen der Notfallbereitschaft (Daten der Unfallaufnahme) zur Verfügung.

5.2 Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldestelle ist das Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord und ist ständig unter der Telefon-Nr. 05141 / 276 444 erreichbar.

Diese Rufnummer ist an einen Sprachspeicher angeschlossen.

Die Unfallmeldestelle setzt die Meldestelle des betroffenen EVU bei Erfordernis nach der für die Belange der Infrastruktur erstellten Unfallmeldetafel II in Kenntnis.

Die EVU haben Unfälle an das Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord zu melden. Erreichbarkeit unter der Telefon-Nr. 05141 / 276 444.

Diese Stelle ist ständig erreichbar.

Der Triebfahrzeugführer hat -je nach körperlicher Verfassung- die Meldestelle seines EVU zu verständigen.

Wenn dies nicht erfolgen kann, wird die Meldestelle des EIU die Unfallmeldestelle des EVU nach der Unfallmeldetafel II verständigen.

5.3 Organisation

Die Unfallmeldestelle ist das Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord und ist durch die ständige Besetzung durchgehend erreichbar.

Es wird keine externe Rufbereitschaft eingesetzt.

Die Erreichbarkeit der Meldestelle wird von dem jeweiligen EVU geregelt.

5.4 Aufgaben

der Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldestelle handelt nach der erstellten Unfallmeldetafel II.

Der weitere betriebliche Ablauf ist mit der Notfallbereitschaft vor Ort zu vereinbaren.

Bei Erfordernis ist die abgegebene schriftliche Meldung an die Landeseisenbahnaufsichtsbehörde -**Eilige Meldung über Unfälle und Ereignisse**- nach erfolgter Abgabe an dem öBl zu übergeben.

Eine Dokumentation der eingeleiteten Maßnahmen ist erforderlich und nach dem Ereignis an den öBl zu geben.

der Meldestelle

Die Meldestelle des EVU hat je nach Vorfall für Personalausatz Sorge zu sorgen und den weiteren betrieblichen Ablauf in Absprache mit der Unfallmeldestelle EIU und der Notfallbereitschaft vor Ort abzusprechen.

5.5 Notfallmanager / Notfallmitarbeiter

Zur Aufnahme von gefährlichen Ereignissen bedient sich das EIU auch Mitarbeiter des EVU OHE.

Der Notfallmanager ist nach dem erstellten Rufbereitschaftsplan der Notfallbereitschaft zu verständigen.

Der Notfallmitarbeiter des EVU wird von der Unfallmeldestelle bzw. von der Meldestelle des EVU verständigt.

5.5.1 Aufgaben des Notfallmanagers / Notfallmitarbeiters

Der Notfallmanager EIU hat alle Unfälle und Störungen nach BUVO-NE und den in der SbV zur BUVO-NE unter 4.2.1 genannten Ereignisse auf der Infrastruktur der Ilmebahn GmbH, sowie auf allen angrenzenden Anschlussbahnen und den angrenzenden Übergangsbahnhöfen zu der DB AG Netz AG aufzunehmen.

Der Notfallmitarbeiter des EVU hat nach Eintreffen am Unfallort den Notfallmanager des EIU zu unterstützen.

Notfallmanager/Notfallbereitschaft

Es ist bei jedem Ereignis das Formblatt - **Aufnahmeblatt über Unfälle und Ereignisse** zu erstellen.

Bei Unfällen mit Straßenverkehrsteilnehmern ist zusätzliche eine **Tatbestandsaufnahme und Unfallskizze** nach BUVO-NE anzufertigen.

Diese Unterlagen sind unverzüglich am nächsten Werktag, nach Fertigstellung, an den öBI weiterzuleiten.

Für die Aufnahme und Beweissicherung ist es erforderlich die Unfallstelle fotografisch festzuhalten (auch die Sichtflächen). Insbesondere sind alle Beschädigungen, soweit ersichtlich, an Eisenbahnfahrzeugen und Bahnanlagen festzuhalten.

Notfallmitarbeiter

Die Notfallmitarbeiter anderer EVU haben bei einer separaten Unfalluntersuchung sich mit dem Notfallmanager EIU/der Notfallbereitschaft EIU zu verständigen.

5.5.2 Ausstattung des Notfallmanagers / Notfallmitarbeiters

Die betreffenden Mitarbeiter werden mit der persönlichen Schutzausrüstung vom EIU ausgestattet.

Der Notfallmanager/Notfallbereitschaft ist mit einer Digitalkamera und Mobilfunktelefon ausgestattet.

Der Notfallmanager bzw. die Notfallbereitschaft ist mit einer Handlampe ausgestattet. Sie werden nicht mit einer Erdungsausrüstung ausgestattet. Das Erden von Oberleitungen erfolgt durch die entsprechende Fachabteilung des betreffenden EIU.

Die erforderlichen Vordrucke
- **Aufnahmeblatt über Unfälle und Ereignisse**
- **Tatbestandsaufnahme** und
- die Unfallmeldetafel I und II
werden in einer Unterlagenmappe dem Notfallmanager und der Notfallbereitschaft persönlich zugeteilt.

Absperrband wird nicht zugeteilt, da eine evtl. Absperrung der Unfallstelle durch die Polizei erfolgt.

Der Notfallmanager sowie die Notfallbereitschaft EIU werden mit der Unfallmeldetafel II EIU ausgestattet. Dadurch können konkrete Absprachen mit der Unfallmeldestelle getroffen werden.

Neuausgaben von Vordrucken, der Unfallmeldetafeln und Vorschriften erfolgt über den Notfallmanager EIU.

5.6.1 Unfallmeldetafel I

Die Unfallmeldetafel I entspricht dem Muster der Anlage 1 und ist an die Gegebenheiten des EIU angepasst.

Die Unfallmeldestelle leitet die sofortigen Maßnahmen nach Eingang der Unfallmeldung nach der Unfallmeldetafel ein.

Fremde EVU erhalten vor der ersten selbständigen Fahrt eine Unfallmeldetafel vom öBI.

Die Unfallmeldetafel wird von dem öBI erstellt und ihre Aktualität in regelmäßigen Abständen kontrolliert, ggf. eingebessert und an die betreffenden EVU verteilt.

Die Mitarbeiter der jeweiligen EVU haben die Unfallmeldung entsprechend mit den dort genannten Angaben der Unfallmeldestelle zu melden.

5.6.2 Unfallmeldetafel II / Meldetafel EVU

Die Unfallmeldetafel II entspricht dem Muster der Anlage 2a und ist an die Gegebenheiten des EIU angepasst.

Für die Erstellung, Feststellung der Aktualität und der Verteilung an die betreffenden Stellen / Mitarbeiter ist der öBI verantwortlich.

Die Unfallmeldestelle hat jedes gemeldete Ereignis nach den Vorgaben der Unfallmeldetafel II abzuarbeiten.

Das jeweilige EVU legt fest, ob eine Meldetafel erstellt wird.

5.6.3 Unfallmeldetafel III

Die Unfallmeldetafel liegt bei der Unfallmeldestelle aus.

Die Unfallmeldestelle meldet die nach der Unfallmeldetafel geforderten Ereignisse an die Landeseisenbahnaufsichtsbehörde.

Hierfür wird der Vordruck **-Eilige Meldung über Unfälle und Ereignisse-** verwendet.

Die Rufnummern der betreffenden Polizeidienststellen sind der Unfallmeldetafel II zu entnehmen.

5.8 Leitung an der Unfallstelle

Bis zum Eintreffen des Notfallmanagers/Notfallbereitschaft des EIU hat der Zugführer die Leitung an der Unfallstelle (siehe Unfallmeldetafel I).

Nach Eintreffen des Notfallmanagers/Notfallbereitschaft des EIU übergibt der Zugführer alle erforderlichen Daten und Erkenntnisse und die Leitung an der Unfallstelle geht an den Notfallmanagers/Notfallbereitschaft des EIU über.

Der Notfallmanager/die Notfallbereitschaft des EIU ist gegenüber Mitarbeitern fremder EVU weisungsberechtigt.

5.9.1 Abgabe der Unfallmeldung / Meldung einer Störung

Die Meldung ist über die OHE Telefonnummer 05141 / 276 444 abzugeben. Diese Rufnummer ist an einen Sprachspeicher angeschlossen. Diese Rufnummer ist in der Unfallmeldetafel I aufgeführt.

5.9.3 Betreuung

Die Unfallmeldestelle verständigt die Meldestelle des betroffenen EVU.

Die Ansprechstellen der jeweiligen EVU sind der Unfallmeldetafel II zu entnehmen.

Bis zum Eintreffen des Notfallmitarbeiters des EVU übernimmt der Notfallmanager des EIU die Betreuung des/der betroffenen Mitarbeiter.

Das jeweilige EVU organisiert in Absprache mit der Unfallmeldestelle die notwendigen Maßnahmen.

5.10 Verständigung der Polizei

Die Rufnummern der zuständigen Polizeidienststellen sind der Unfallmeldetafel II zu entnehmen.

Bei einer Verständigung der Polizei vor Abgabe der Unfallmeldung, ist dieses der Unfallmeldestelle des EIU bei Abgabe der Unfallmeldung grundsätzlich zu melden.

5.11 Technische Hilfeleistung

Die technische Hilfeleistung zur Rettung oder Gefahrenabwehr erfolgt durch die örtlichen zuständigen Rettungsdienste, die von der zuständigen Polizeidienststelle verständigt werden.

Das Räumen der Strecke (Abschleppen) und die technische Hilfeleistung zur Beseitigung von Unfallfolgen erfolgt auf Weisung des Notfallmanagers/Notfallbereitschaft des EIU, nach Absprache mit dem jeweiligen EVU, über die Unfallmeldestelle.

Die Unfallmeldestelle veranlasst im Einvernehmen mit der jeweiligen Meldestelle des EVU die erforderlichen Maßnahmen auf Weisung des Notfallmanagers / Notfallbereitschaft.

Die Meldestelle des jeweiligen EVU organisiert in Absprache mit der Unfallmeldestelle die notwendigen Maßnahmen.

Die Rufnummern der betreffenden Stellen hat die Unfallmeldestelle der Unfallmeldetafel II zu entnehmen.

5.11.1 Räumung der Strecke

Die erforderlichen Maßnahmen zur Räumung der Strecke werden zwischen der Unfallmeldestelle EIU und den betreffenden Meldestellen des jeweiligen EVU vereinbart.

5.11.2 Notfalltechnik - Einsatz nach Abschluss der Rettungsarbeiten

Der Einsatz von Notfalltechnik -nach Beendigung der Rettungsmaßnahmen- zu Bergungsmaßnahmen (Aufgleisung bzw. anfallende Tätigkeiten zur Räumung der Strecke) erfolgt in Absprache mit dem jeweiligen EVU durch den Notfallmanager/die Notfallbereitschaft des EIU.

Der Notfallmanager/die Notfallbereitschaft verständigt die Unfallmeldestelle über die erforderlichen Maßnahmen.

Die Rufnummern der betreffenden Stellen hat die Unfallmeldestelle der Unfallmeldetafel II zu entnehmen.

Das betreffende EVU hat dafür Sorge zu tragen, dass die Notfalltechnik (Aufgleisung/Räumung der Strecke) in Absprache mit dem Notfallmanager des EIU veranlasst wird..

6 Unterrichtung der Eisenbahnaufsichtsbehörde

6.1 Eilige Meldung

Die meldepflichtigen Ereignisse nach Unfallmeldetafel III werden von der Unfallmeldestelle an die LEA gemeldet. Die Rufnummer der LEA ist der Unfallmeldetafel II zu entnehmen.

Hierfür wird der ausliegende Vordruck **-Eilige Meldung über Unfälle und Ereignisse-** verwendet.

Die Meldung wird erst abgegeben, wenn die erforderlichen Daten von dem Notfallmanager/der Notfallbereitschaft vorliegen.

Die an die Aufsichtsbehörde übersandte **-Eilige Meldung über Unfälle und Ereignisse-** ist nach Abgabe der Meldung unverzüglich, spätestens am nächsten Werktag, an den öBI weiterzuleiten.

6.2 Bericht an die Eisenbahnaufsichtsbehörde

Für die nach Unfallmeldetafel III zu meldenden Ereignissen wird der erforderliche Bericht von dem öBI EIU erstellt und gemäß der vorgegebenen Fristen an die Aufsichtsbehörde gesandt.

Hierfür wird der Vordruck **-Bericht zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb-** verwendet.

Für die Erstellung des Berichtes müssen dem öBI EIU die Unterlagen des Notfallmanagers/der Notfallbereitschaft und der Unfallmeldestelle vorliegen.

Dieses sind im Einzelnen das **-Aufnahmeblatt über Unfälle und Ereignisse-** mit evtl. erstellter **Tatbestandsaufnahme und Unfallskizze** von dem Notfallmanager/der Notfallbereitschaft und die **-Eilige Meldung über Unfälle und Ereignisse-** von der Unfallmeldestelle.

Abgabefristen an den öBI sind in den Bestimmungen zu 5.5.1 und zu 6.1 erlassen.

6.3 Weitere Meldepflichten

Weitere Meldepflichten werden durch den öBI EIU vorgenommen.

Die Meldung an den Versicherungsträger erfolgt über die Rechtsabteilung, nach Kenntnis durch den öBI EIU.

7 Aufnahme und Untersuchung gefährlicher Ereignisse

Bei gefährlichen Ereignissen der EVU, erfolgt grundsätzlich die Unfallaufnahme und Untersuchung durch das EIU.

Es ist den anderen EVU freigestellt, eine separate Unfalluntersuchung vorzunehmen.

7.1 Aufnahme eines gefährlichen Ereignisses



Es sind grundsätzlich durch den Notfallmanager EIU bzw. der Notfallbereitschaft Fotos anzufertigen. Diese sollten die Unfallstelle im Gesamtüberblick, die Beschädigungen an den Eisenbahnfahrzeugen und Bahnanlagen sowie Straßenverkehrsteilnehmer beinhalten.

7.2 Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses

Die Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses erfolgt durch den EBL / öBI EIU.

7.2.2 Anforderung von Informationen

Bei Ereignissen mit Straßenverkehrsteilnehmern wird eine Verkehrsunfallanzeige durch den öBI EIU bei der zuständigen Polizeidienststelle angefordert.

Unterlagen von fremden EVU werden von dem öBI EIU angefordert.

7.3 Interner Untersuchungsbericht

Der interne Untersuchungsbericht wird gemäß dem -Bericht zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb- von dem öBI EIU erstellt, an den EBL EIU weitergeleitet und verbleibt nach Rückgabe des EBL EIU bei der Unfallakte des öBI EIU.

Dieser Untersuchungsbericht wird nur auf Anforderung und Zustimmung des EBL EIU an andere EVU und

Der interne Untersuchungsbericht enthält die in der BUVO-NE unter 7.3.1 bis 7.3.3 genannten Vorgaben.

7.4 Auswertung des Berichts und Dokumentation der Erkenntnisse

Die Auswertung des Untersuchungsberichtes und einer Risikoanalyse erfolgt durch den EBL EIU.

Die aus der Risikoanalyse ergebenden Maßnahmen werden im abschließenden Abschlussbericht des öBI EIU aufgenommen, der dem EBL EIU vorgelegt wird.

-
-
-

Ilmebahn GmbH

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

für die Infrastruktur der

Ilmebahn GmbH

Teil B

gültig ab 26.11.2018

Teil B

Verteilungsplan

- (1) LEA
Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
Niedersachsen
- (2) Eisenbahnbetriebsleiter und Stellvertreter
- (3) örtlicher Betriebsleiter
- (4) Betriebswerkstatt
- (5) persönlich zuzuteilen
den im Zugbegleit- und Triebfahrzeugführerdienst tätigen Bediensteten
- (6) Geschäftsführer Ilmebahn GmbH
- (7) Betriebsrat der Ilmebahn GmbH
- (8) Zentralstellwerk der OHE AG in Celle Nord
- (9) Fdl DB Netz AG; ESTW Kreiensen Süd, Hannover
- (10) DB Regio AG; Braunschweig
- (11) Verein der Eisenbahnfreunde Einbeck e. V. (VEE)

Teil B

Inhalt

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften Teil B enthält 2 Abschnitte.

In dem Abschnitt I sind die Bahnhofsskizzen mit örtlichen Besonderheiten und in dem Abschnitt II sind die Skizzen der Lichtzeichenanlagen mit Bedienungsanweisung enthalten.

Die Skizzen sind jeweils nach der Kilometrierung sortiert.

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekannt gegeben durch	Gültig vom.....an	am	Berichtigt durch
	Neuausgabe	26.11.2018		
1	Berichtigung/Neudruck	01.09.2019		

Bahnhof Einbeck - Salzderhelden

A. Zusätzliche Bestimmungen für das Zugpersonal

1. Tabellarische Übersicht der Besonderheiten für den Rangierdienst

1	2	3	4	
Gleise mit Neigungen größer als 2,5 ‰, Gefälle ↓ bzw. Steigung ↑ in Pfeilrichtung Stärke in ‰ in Richtung Einbeck Mitte angegeben	Besondere Vorsicht beim Rangieren Festlegen von Fahrzeugen oder Fahrzeuggruppen auf Gleisen mit Neigungen größer als 2,5 ‰, Eine Hand- oder Feststellbremse ist anzuziehen für je angefangene .. t oder .. Achsen	Abstoßen verboten in die Gleise, die nicht in der FV-NE § 56 (1) und der SbV dazu genannt sind	Für Rangierfahrten bei denen Radsätze ohne wirkende Bremse allein vom Triebfahrzeug abgebremst werden, dürfen ... Anzahl der Radsätze	
FV-NE § 53 (5)	Ril 915.0107 8 (6)	FV-NE § 56 (1)	Ril 915.0107 5 (1)	
Keine Neigung über 2,5 ‰ vorhanden	500	24	alle Gleise	28
				8

2. Weitere Besonderheiten

Der Bahnhof Einbeck Salzderhelden wird durch den Fahrdienstleiter (Fdl) der DB Netz AG Steuerbezirk Kreiensen ferngesteuert

Alle erforderlichen betrieblichen Gespräche sind mit dem Fdl Kreiensen zu treffen.

Alle erforderlichen Weichen und Signale werden von dem Fdl Kreiensen gestellt.

Der Fdl Kreiensen ist unter der Postrufnummer 0511 – 286 511 84 erreichbar.

Der Fdl der OHE AG ist unter der GSM-R Nummer 901 93675 260 oder Postrufnummer 05141 – 276 260 (Sprachspeicher) erreichbar.

Für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten zwischen dem DB Netz AG Bahnhof Einbeck Salzderhelden und den Gleisanlagen der Ilmebahn GmbH gilt eine besondere Betriebs- und Bedienungsanweisung.

Es ist folgendes zu beachten:

1. Die Höchstgeschwindigkeit von Zugfahrten von/zur DB Netz AG beträgt 60 km/h.
Die Höchstgeschwindigkeit von Zugfahrten von/zur Ilmebahn GmbH nach Gleis 11 beträgt 30 km/h.
2. Zugfahrten in Richtung der Ilmebahn GmbH haben sich vor der Abfahrt rechtzeitig -mindestens 5 Minuten vor der Abfahrt- bei dem Fdl Kreiensen abfahrtsbereit zu melden.
3. Die erforderlichen Zugmeldungen werden zwischen den beteiligten Fdl über eine elektronische Zugmeldeanlage durchgeführt.
4. Bei Ausfall der elektronischen Zugmeldeanlage werden die Zugmeldungen mündlich über Telefon durchgeführt. Die Zugfahrten sind anzubieten, anzunehmen, abzumelden und zurückzumelden.
Die Zugmeldungen sind in die Zugmeldebücher auf den Stellwerken einzutragen.

5. Die Rückmeldung der Zugfahrten nach Einbeck Salzderhelden erfolgt von dem Fdl Kreiensen nach deren Ankunft in dem Gleis 11 bzw. in den Gleisen 1-3 der DB Netz AG. Die Rückmeldung der Zugfahrten nach Einbeck Mitte erfolgt nach deren Ankunft von dem Fdl der OHE AG (OHE Rufnummer 05141 – 276 260, Sprachspeicher).
6. Bei der Durchführung von Rangierfahrten hat vorher eine mündliche Absprache zwischen den beteiligten Fdl zu erfolgen.
7. Alle erforderlichen Absprachen der Rangiertätigkeiten in Einbeck Salzderhelden sind mit dem Fdl Kreiensen abzusprechen, dieser stellt auch bei Bedarf die entsprechenden Weichen und Signale.
8. Muss eine Rangierfahrt über das Signal Ra 10 in Richtung Einbeck Mitte fahren, ist vorher die Zustimmung des Fdl der OHE AG einzuholen.
9. Eine Befahrung des BÜ in Bahnkm 0,817 mit Rangierfahrten ist nicht erlaubt.
10. Näheres ist der erstellten Betriebs- und Bedienungsanweisung zu entnehmen.

Eine Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen in dem Gleis 11, die nicht für den Personenverkehr der Ilmebahn GmbH bestimmt sind, ist verboten.

In Einbeck Salzderhelden besteht auf den Gleisanlagen der Ilmebahn GmbH ein grundsätzliches Hemmschuhverbot.

B. Zusätzliche Bestimmungen für den Triebfahrzeugführer (Tf) / Lokrangierführer (Lrf) / Rangierbegleiter (Rb) / Fahrdienstleiter (Fdl) und Weichenwärter (Ww)

BÜ in Bahnkm 0.817 -LzH-HP-

Zugfahrten aus Richtung Einbeck-Salzderhelden:

Die Einschaltung erfolgt über die Einstellung der entsprechenden Zugfahrstraße.

Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des entsprechenden Ausfahrsignals überwacht. Das Signal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn die Anlage ordnungsgemäß eingeschaltet hat.

Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 13.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Mitte:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler in Bahnkm 1,489. •

Einfahrtsignal B in Fahrtstellung:

Wenn die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Salzderhelden eingestellt ist und das Einfahrtsignal B sich in Fahrtstellung befindet, überwacht der Triebfahrzeugführer die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage an dem Einfahrtsignal B in Bahnkm 0,850. •

Einfahrtsignal B nicht in Fahrtstellung:

Wenn die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Salzderhelden *nicht* eingestellt ist und das Einfahrtsignal B die Signalstellung Hp 0 zeigt, wird die Einschaltung -wie zuvor genannt- eingespeichert. Nach dem die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Salzderhelden eingestellt ist, schaltet sich die Anlage ein und das Einfahrtsignal B wechselt in die Fahrtstellung. Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des entsprechenden Ausfahrsignals überwacht.

Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 3.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage kann diese nur durch den Fdl der DB Netz AG (Fdl Kreiensen) eingeschaltet und bei Nichtausschaltung ausgeschaltet werden

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Fahrdienstleiter der DB Netze AG zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet

Bahnhof Einbeck Mitte

A. Zusätzliche Bestimmungen für das Zugpersonal

1. Tabellarische Übersicht der Besonderheiten für den Rangierdienst

1	2	3	4			
<p>Gleise mit Neigungen größer als 2,5 ‰,</p> <p>Gefälle ↓ bzw. Steigung ↑ in Pfeilrichtung Stärke in ‰, in Richtung</p> <p>Einbeck Salzderhelden angegeben</p>	<p style="text-align: center;">Besondere Vorsicht beim Rangieren</p> <p>Festlegen von Fahrzeugen oder Fahrzeuggruppen auf Gleisen mit Neigungen größer als 2,5 ‰,</p> <p>Eine Hand- oder Feststellbremse ist anzuziehen für je angefangene .. t oder .. Achsen</p>	<p>Abstoßen verboten in die Gleise, die nicht in der FV-NE § 56 (1) und der SbV dazu genannt sind</p>	<p style="text-align: center;">Für Rangierfahrten bei denen</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <p>Radsätze ohne wirkende Bremse allein vom Triebfahrzeug abgebremst werden, dürfen</p> <p>... Anzahl der Radsätze</p> </td> <td style="width: 50%;"> <p>mehr Radsätze, wie nebenstehend bewegt werden, so darf für je 1 zusätzliche Bremse ... Radsätze bewegt werden</p> </td> </tr> </table>		<p>Radsätze ohne wirkende Bremse allein vom Triebfahrzeug abgebremst werden, dürfen</p> <p>... Anzahl der Radsätze</p>	<p>mehr Radsätze, wie nebenstehend bewegt werden, so darf für je 1 zusätzliche Bremse ... Radsätze bewegt werden</p>
<p>Radsätze ohne wirkende Bremse allein vom Triebfahrzeug abgebremst werden, dürfen</p> <p>... Anzahl der Radsätze</p>	<p>mehr Radsätze, wie nebenstehend bewegt werden, so darf für je 1 zusätzliche Bremse ... Radsätze bewegt werden</p>					
FV-NE § 53 (5)	Ril 915.0107 8 (6)	FV-NE § 56 (1)	Ril 915.0107 5 (1)			
keine Neigung über 2,5 ‰ vorhanden	500	24	alle Gleise	28	8	
ABahn PKM	500	24	alle Gleise	28	8	

2. Weitere Besonderheiten

Der Bahnhof Einbeck Mitte wird mittels Scheidt & Bachmann-Übertragungstechnik durch den Zentralfahrdienstleiter (Zfdl) des Zentralstellwerks der OHE AG in Celle Nord ferngesteuert.

Es werden alle erforderlichen Zugfahrstraßen und Rangierstraßen, sowie die Zugmeldungen über die Scheidt & Bachmann-Übertragungstechnik durchgeführt.

Bei Ausfall des elektronischen Zugmeldebuches werden die Zugmeldungen mit der DB Netz AG mündlich durchzuführen und in das Zugmeldebuch eingetragen.

Die Zugfahrten sind anzubieten, abzumelden, anzunehmen und zurückzumelden.

Die Rückmeldung für Zugfahrten aus der Fahrtrichtung Einbeck Salzderhelden erfolgt nach der Ankunft in Einbeck Mitte.

Bei einem kompletten Ausfall der Scheidt & Bachmann-Übertragungstechnik werden die Zugmeldungen wie zuvor genannt mündlich durchgeführt.

Die Ausfahr- und die Einfahrzugstraße für Zugfahrten in/aus Richtung Einbeck Salzderhelden kann der Triebfahrzeugführer -nach Zustimmung des Fdl der OHE AG- anhand der örtlichen Bedieneinrichtung (ÖBE) vor Ort selbstständig einstellen.

Dafür befindet sich an dem Einfahrsignal 21 A und auf dem Bahnsteig jeweils eine ÖBE.

Kann die ÖBE von dem Tf nicht bedient werden, so werden die Zugfahrten von und nach Einbeck Salzderhelden mit schriftlichem Befehl an den Haltzeigenden Signalen vorbeigelassen.

Am Ende des Bahnsteigs in dem Gleis 1 befindet sich ein Fahrtanzeiger, der sich nach der Einstellung der Ausfahrzugstraße einschaltet und dem Tf die Zustimmung zur Abfahrt des Fdl anzeigt.

Es können keine Durchfahrten stattfinden. Dieses ist Signaltechnisch nicht möglich und von den verschiedenen Betriebsverfahren nicht erlaubt.

Zugfahrten können auch von dem Fdl der OHE AG -bei Störungen- auf Ersatzsignal in den Bahnhof ein- bzw. ausfahren.

Bei einer Zugfahrt auf Ersatzsignal wird der Triebfahrzeugführer vorher mündlich von dem Fdl der OHE AG in Kenntnis gesetzt.

Zugfahrten aus Gleis 2 in Richtung Einbeck Salzderhelden fahren mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h aus Gleis 2 aus.

Die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h ist mittels Signal Zs 3 mit der Kennzahl „4“ an dem Ausfahrsignal 21 P2 gekennzeichnet.

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt/PS Speicher werden in dem vereinfachten Zugleitbetrieb mit einer Geschwindigkeit von max. 20 km/h durchgeführt.

Die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h ist mittels Signal Zs 3 mit der Kennzahl „2“ an den jeweiligen Ausfahrsignalen 21N1 bzw. 21N2 und dem Signal Lf 7 mit der Kennzahl „2“ hinter der Weiche 7 gekennzeichnet.

Personenzüge fahren grundsätzlich nach Gleis 1 ein, da nur dort ein Bahnsteig vorhanden ist.

Die Weichen 3 und 7 sind mit einer Weichenheizung ausgestattet, die sich über einen an der Weiche 7 befindlichen Sensor selbständig ein- und ausschaltet.

Die Weichenheizung kann aber auch von dem Fdl der OHE AG eingeschaltet werden.

Für Rangierfahrten werden von dem Fdl der OHE AG Rangierstraßen eingestellt.

Für die Bedienung der Gleise 3 und 4 ist es erforderlich die vor Ort befindliche Schlüsselsperre zu bedienen.

In der Schlüsselsperre sind die Schlüssel für die Weichen 4 und 6 vorhanden.

In Höhe der Weiche 6 befindet sich die Anforderstelle für die Schlüsselsperre mit der Beschriftung „Ssp 21W08“ und das Schlüsselwerk mit den Schlüsseln mit der Aufschrift „Schlüsselabhängigkeit Ssp21W08“.

Innerhalb der Anforderstelle (Ssp21W08) befindet sich der Vierkantschlüssel für den Kasten „Schlüsselabhängigkeit Ssp21W08“.

Dieser Schlüssel ist nach Beendigung und vor der Rückgabe an den Fdl wieder in den Anforderungskasten „Ssp 21W08“ zu hinterlegen.

Um die Schlüsselsperre frei zu bekommen, ist die Zustimmung des Fdl der OHE AG in Celle Nord erforderlich.

Der Fdl gibt die Schlüsselsperre frei und der Tf kann den oder die benötigten Schlüssel entnehmen.

Zwischen der Weiche 4 und 5 befindet sich eine Abhängigkeit, d. h. dass mit dem aus der Ssp frei gegebenen Schlüssel die Weiche 4 aufgeschlossen werden muss und dort der Schlüssel für die Weiche 5 frei gegeben wird.

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

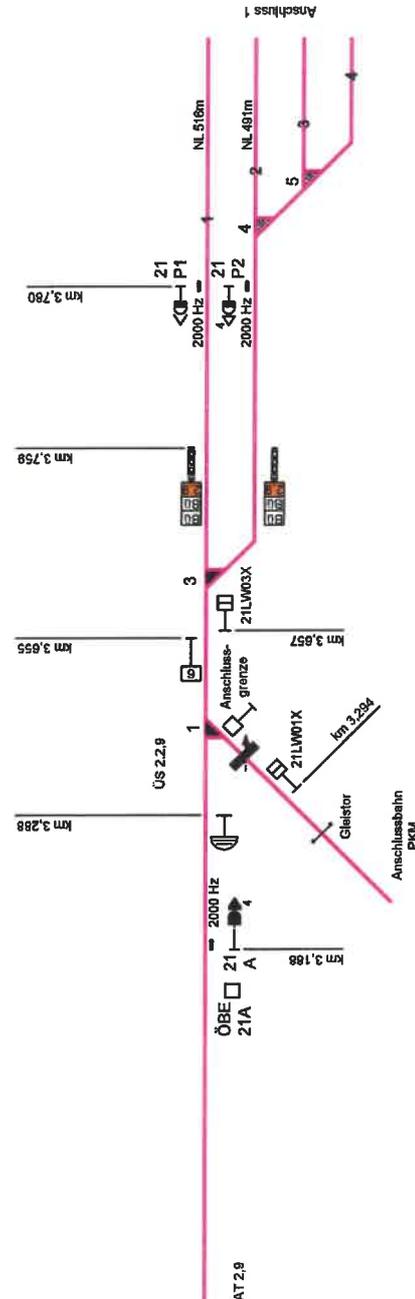
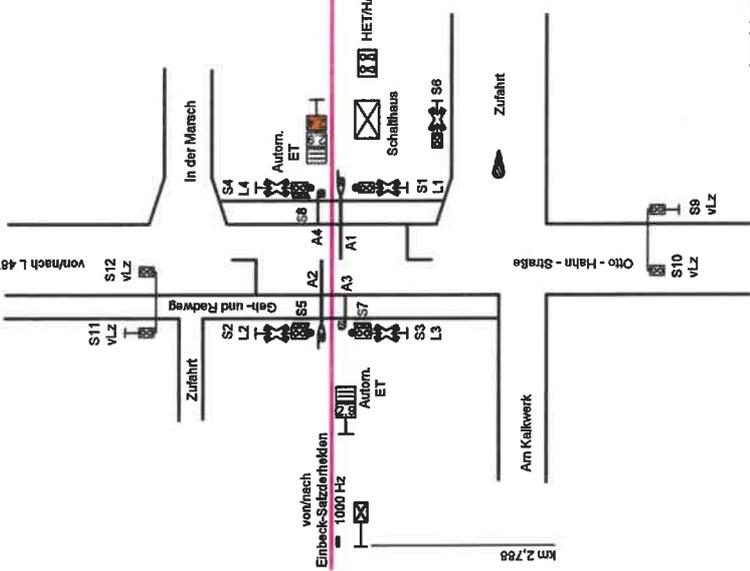
Anschlussbahn PKM:

Die Bedienung der Anschlussbahn erfolgt durch Rangierfahrten.

Für die Rangierfahrten werden die erforderlichen Rangierstraßen von dem Fdl der OHE AG eingestellt.

Weitere Bestimmungen sind der Bedienungsanweisung zu entnehmen.

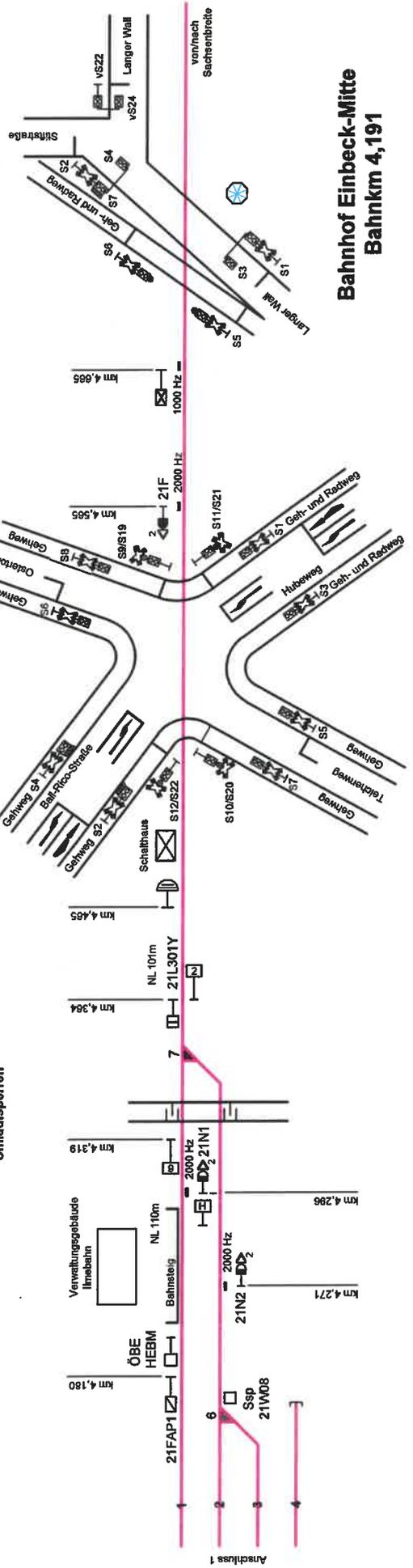
BÜ km 2,911
LZA mit HS
Otto-Hahn-Strasse



km 4,326
Reisendenübergang
Umlaufsperrn

BÜ km 4,534
LZ Hp
Ostortor

BÜ km 4,843
LZA
Langer Wall



Bahnhof Einbeck-Mitte Bahnkm 4,191

B. Zusätzliche Bestimmungen für den Triebfahrzeugführer (Tf) / Lokrangierführer (Lrf) / Rangierbegleiter (Rb) / Fahrdienstleiter (Fdl) und Weichenwärter (Ww)

Lichtzeichenanlage der Gemeindestraße „Ostertor“ in Bahnkm 4,534

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einstellung der entsprechenden Zugfahrstraße aus Gleis 1 bzw. Gleis 2.

Es gibt keine Durchfahrten, das heißt alle Zugfahrten beginnen an dem jeweiligen Ausfahrtsignal 21N1 in Gleis 1 bzw. 21N2 in Gleis 2 und haben die Einschaltung der Anlage abzuwarten.

Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des entsprechenden Ausfahrtsignals überwacht. Das Signal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn die Anlage ordnungsgemäß eingeschaltet hat.

Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 13.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einstellung der entsprechenden Zugfahrstraße des Signals 21F. Es gibt keine Durchfahrten, das heißt alle Zugfahrten haben an dem Einfahrtsignal 21F zu halten und die Einschaltung abzuwarten.

Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des Einfahrtsignals 21F überwacht. Das Signal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn die Anlage ordnungsgemäß eingeschaltet hat.

Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 3.

Rangierfahrten über die Anlage sind nicht erlaubt.

Besonderheiten:

Die Anlage hat keine Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt. Sie kann nur durch den Fdl der OHE AG in Celle Nord ausgeschaltet werden.

Bei einer Einschaltung über Signal für Wartungs- oder Überprüfungsarbeiten -ohne das eine Zugfahrt die Anlage befährt- schaltet die Anlage über die Einstellung einer Zugfahrstraße ein, aber nach Auflösung der Fahrstraße nicht automatisch wieder aus.

Die Anlage muss dann durch den Fdl der OHE AG in Celle separat ausgeschaltet werden.

Die Anlage kann aber auch von dem Fdl der OHE AG ein- und ausgeschaltet werden, ohne eine Zugfahrstraße einzustellen.

Signalstörung an den Ausfahrtsignalen bzw. dem Einfahrtsignal:

Wenn die Ausfahr- bzw. Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Mitte *nicht* eingestellt werden kann und die entsprechenden Signale nicht in Fahrtstellung kommen und Hp 0 zeigen, kann die Anlage nur durch den Fdl der OHE AG in Celle Nord eingeschaltet und wieder ausgeschaltet werden.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Lichtzeichenanlage mit Halbschranken der Gemeindestraße „Otto-Hahn-Straße“ in Bahnkm 2,911

Die Einschaltpunkte in Fahrtrichtung Einbeck Salzderhelden hinter den Ausfahrtsignalen 21P1 und 21P2 sind nur bei Zugfahrten mit eingestellter Ausfahrzugstraße wirksam.

Bei Rangierfahrten bleiben die Einschaltpunkte unwirksam.

Die dort befindlichen UT-Schaltungen sind Gleisbezogen nur zu betätigen, wenn eine Zugfahrt länger vor der Anlage anhalten muss.

Bedienungsanweisung für die Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in Bahnkm 0,817 -BUES 2000-LzH-HP-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus und die Schranken geöffnet.
Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht und die Schranken sind geschlossen.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck-Salzderhelden:

Die Einschaltung erfolgt über die Einstellung der entsprechenden Zugfahrstraße.
Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des entsprechenden Ausfahrsignals überwacht. Das Signal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn die Anlage ordnungsgemäß eingeschaltet hat.
Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 13.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Mitte:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler in Bahnkm 1,489.

Einfahrsignal B in Fahrtstellung:

Wenn die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Salzderhelden eingestellt ist und die Anlage ordnungsgemäß eingeschaltet hat, wechselt das Einfahrsignal B in die Fahrtstellung. Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des entsprechenden Ausfahrsignals überwacht.
Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 13.

Einfahrsignal B *nicht* in Fahrtstellung:

Wenn die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Salzderhelden *nicht* eingestellt ist und das Einfahrsignal B die Signalstellung Hp 0 zeigt, wird die Einschaltung -wie zuvor genannt- eingespeichert. Nach dem die Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Salzderhelden eingestellt ist, schaltet sich die Anlage ein und das Einfahrsignal B wechselt in die Fahrtstellung. Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des entsprechenden Ausfahrsignals überwacht.
Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 3.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat *keine* Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.
Sie kann nur durch den Fdl der DB Netz AG (Fdl Kreiensen) ausgeschaltet werden.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage kann diese nur durch den Fdl der DB Netz AG (Fdl Kreiensen) eingeschaltet und bei Nichtausschaltung ausgeschaltet werden.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Fahrdienstleiter der DB Netze AG zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Fällt die Stromversorgung über das städtische Versorgungsnetz aus, übernimmt die Notstromversorgung für ca. 3 Stunden. Wird dem Fahrdienstleiter bekannt, dass die Stromversorgung längerfristig gestört ist, oder wenn dies abzusehen ist, informiert er umgehend die für Entstörungsveranlassende Stelle.

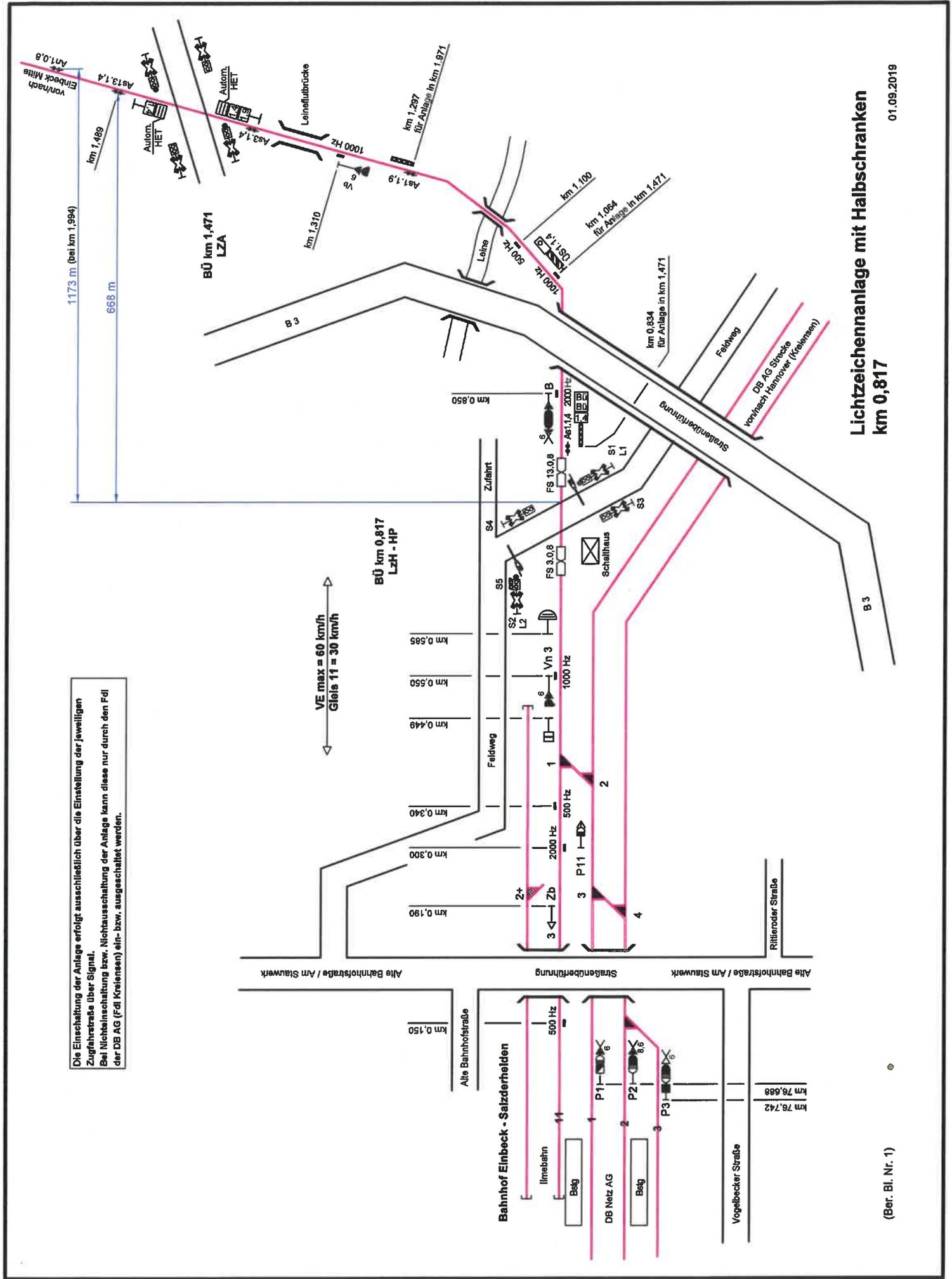
Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.

Die Einschaltung der Anlage erfolgt ausschließlich über die Einstellung der jeweiligen ZugfahrstraÙe über Signal.
 Bei Nichteinschaltung bzw. Nichtausschaltung der Anlage kann diese nur durch den FdI der DB AG (FdI Kraienstein) ein- bzw. ausgeschaltet werden.

VE max = 60 km/h
 Gleis 11 = 30 km/h



Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
km 0,817

01.09.2019

(Ber. Bl. Nr. 1)

Bedienungsanweisung für die Lichtzeichenanlage in Bahnkm 1,471 -BUES 2000-Lz-ÜS-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus.
Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck-Salzderhelden:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 1.1,4 in Bahnkm 0,834. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.
Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 1,064 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 1.1,4.
Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 13.1,4.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Mitte:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 2.1,4 in Bahnkm 2,148. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.
Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 1,868 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 2.1,4.
Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 3.1,4.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat keine Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.
Sie kann nur durch die Betätigung der HAT-Taste ausgeschaltet werden.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal Bü 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche „Automatik ET“ zu befahren.
Die Anlage wird durch die „Automatik ET“ automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.
Sollte die Anlage durch die „Automatik ET“ nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung die sich am Schalthaus befindet, einschalten.
Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.
Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

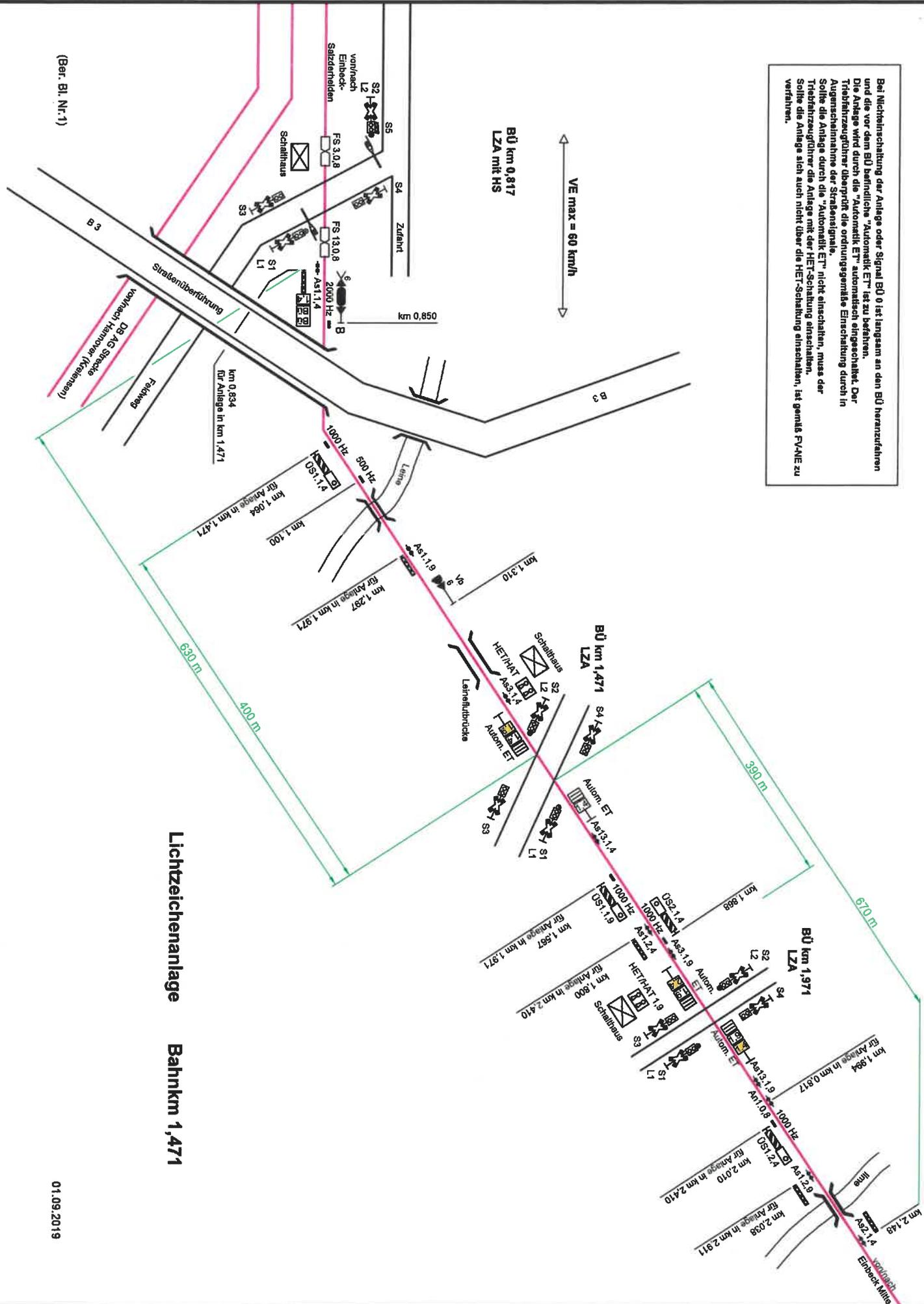
Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal BU 0 ist langsam an den BU heranzufahren
 und die vor dem BU befindliche "Automatik ET" ist zu betätigen.
 Die Anlage wird durch die "Automatik ET" automatisch eingeschaltet. Der
 Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in
 Augenscheinnahme der Strahlensignale.
 Sollte die Anlage durch die "Automatik ET" nicht einschalten, muss der
 Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung einschalten.
 Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FVANE zu
 verfahren.

VE max = 60 km/h

BU km 0,817
 LZA mit HS

(Ber. Bl. Nr.1)



Lichtzeichenanlage Bahnkm 1,471

Bedienungsanweisung für die Lichtzeichenanlage in Bahnkm 1,971 -BUES 2000-Lz-ÜS-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus.
Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck-Salzderhelden:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 1.1,9 in Bahnkm 1,297. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.
Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 1,567 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 1.1,9.
Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 13.1,9.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Mitte:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 2.1,9 in Bahnkm 2,545. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.
Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 2,365 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 2.1,9.
Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 3.1,9.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

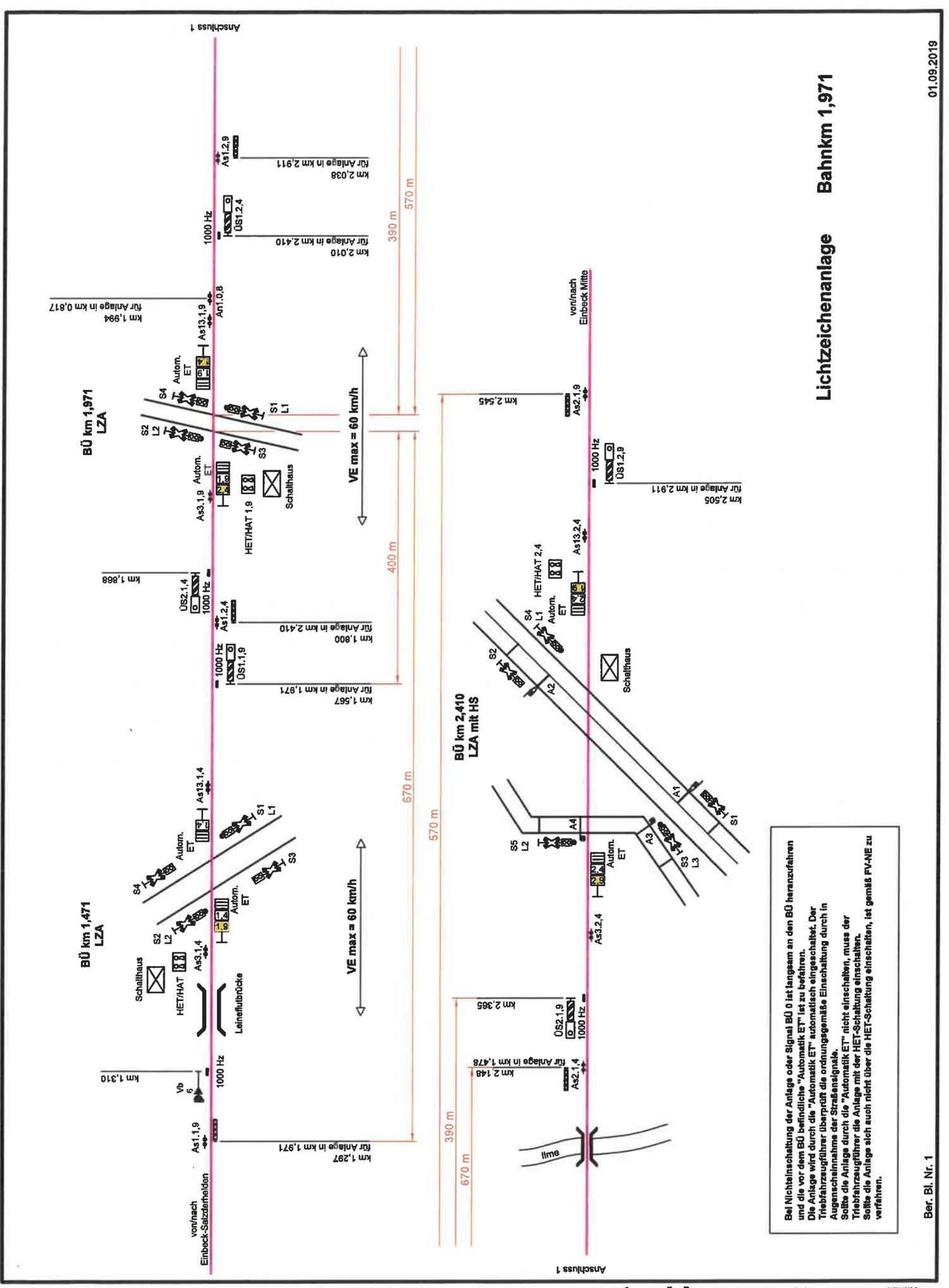
Die Anlage hat keine Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.
Sie kann nur durch die Betätigung der HAT-Taste ausgeschaltet werden.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal Bü 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche Einschalterschleife „Automatik ET“ zu befahren.
Die Anlage wird durch die „Automatik ET“ automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.
Sollte die Anlage durch die „Automatik ET“ nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung die sich am Schalthaus befindet, einschalten.
Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.
Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.
Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.



Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal BÜ 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche "Automatik ET" ist zu befehlen.
 Die Anlage wird durch die "Automatik ET" automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.
 Sollte die Anlage durch die "Automatik ET" nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung einschalten.
 Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-ME zu verfahren.

Lichtzeichenanlage Bahnkm 1,971

Bedienungsanweisung für die

Lichtzeichenanlage mit Halbschranken der Landesstraße Nr. 487 in Bahnkm 2,410 -BUES 2000-LzH/F-ÜS-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus und die Schranken sind geöffnet.

Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht und die Schranken sind geschlossen.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck-Salzderhelden:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 1.2,4 in Bahnkm 1,800. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal BÜ 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 2,010 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 1.2,4.

Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 13.2,4.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Mitte:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 2.2,4 in Bahnkm 3,078. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal BÜ 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 2,812 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 2.2,4.

Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 3.2,4.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat keine Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.

Sie kann nur durch die Betätigung der HAT-Taste ausgeschaltet werden.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal BÜ 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche Einschalterschleife „Automatik ET“ ist zu befahren.

Die Anlage wird durch die „Automatik ET“ automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.

Sollte die Anlage durch die „Automatik ET“ nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung die sich am Schalthaus befindet, einschalten.

Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

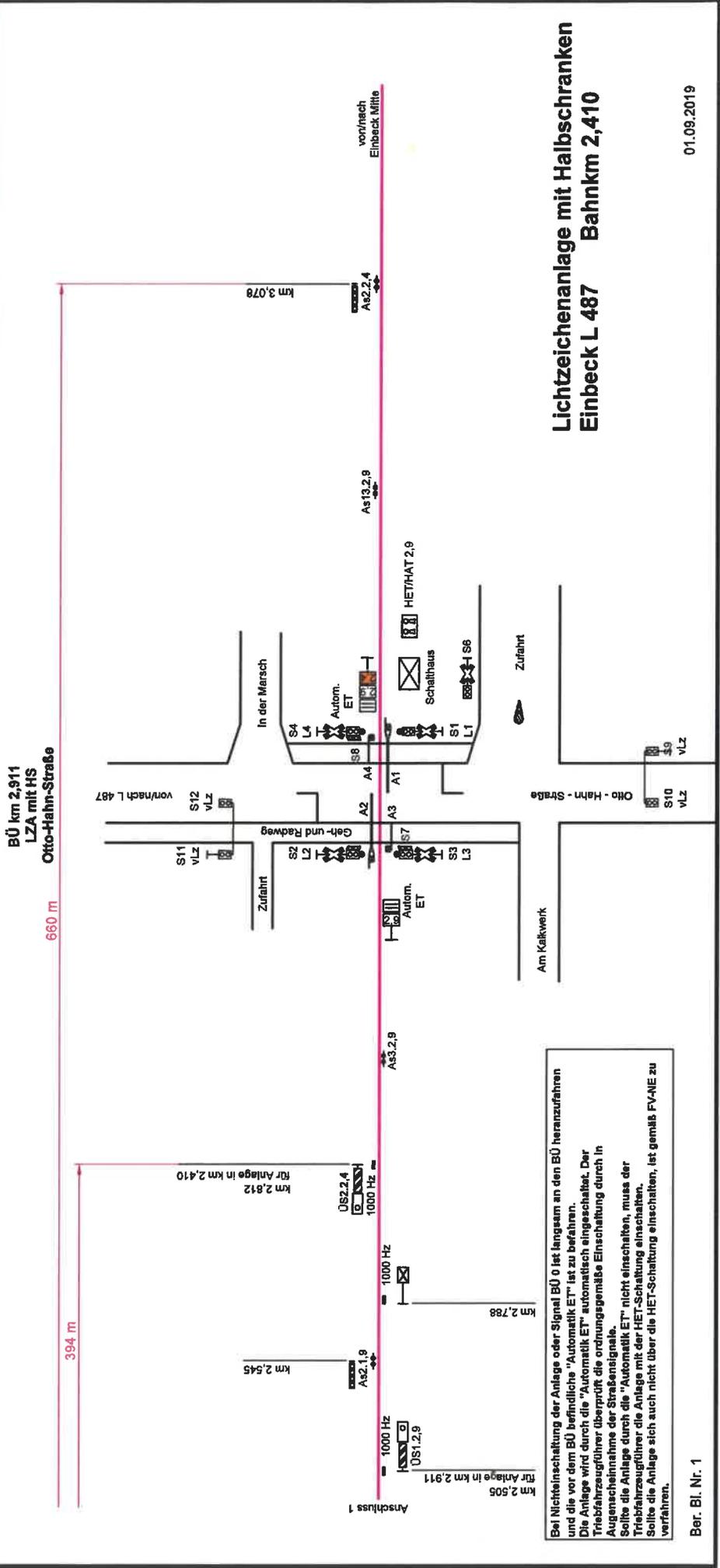
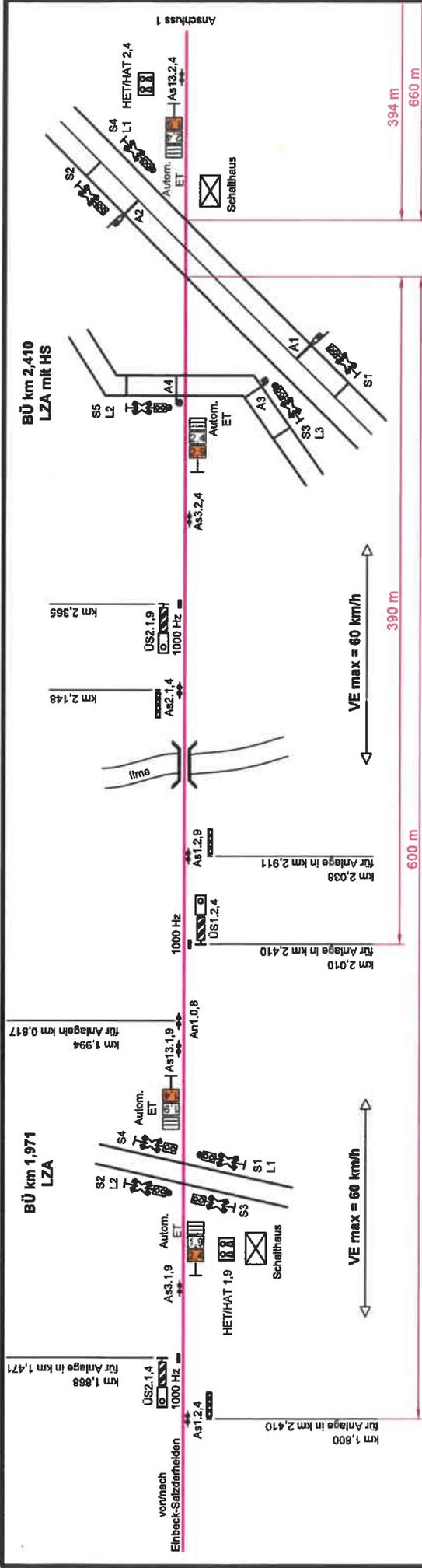
Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung ersetzt alle bisherigen für diesen BÜ erstellten Anweisungen. Sie sind ungültig und wegzulegen.

Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.



Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal BÜ 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche "Automatik ET" ist zu betätigen. Die Anlage wird durch die "Automatik ET" automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale. Sollte die Anlage durch die "Automatik ET" nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung einschalten. Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Einbeck L 487 Bahnkm 2,410

Bedienungsanweisung für die

Lichtzeichenanlage mit Halbschranken der Gemeindestraße „Otto-Hahn-Straße“ in Bahnkm 2,911 -BUES 2000-LzH/F-ÜS (vLz)-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus und die Schranken sind geöffnet.

Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht und die Schranken sind geschlossen.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck-Salzderhelden:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 1.2,9 in Bahnkm 2,038. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 2,505 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 1.2,9.

Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 13.2,9.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Mitte:

Die Einschaltung erfolgt über den Achszähler As 2-1.2,9 im Gleis 1 bzw. den Achszähler As 2-2.2,9 im Gleis 2 in Bahnkm 3,759. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 3,312 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 2.2,9.

Die Ausschaltung erfolgt über den Achszähler As 3.2,9.

Zugfahrten mit Halt vor der Anlage aus Richtung Einbeck Mitte:

Muss eine Zugfahrt vor der Anlage halten, ist *vor* der Befahrung des Einschaltpunktes im Gleis 1 bzw. 2 die dortige UT zu bedienen, um eine unnötige Einschaltung der Anlage zu vermeiden.

Nach dem Halt ist die „Automatik ET“ vor der Anlage zu befahren, wodurch die Anlage automatisch eingeschaltet wird.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat *keine* Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.

Sie kann nur durch die Betätigung der HAT-Taste ausgeschaltet werden.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal Bü 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche Einschalterschleife „Automatik ET“ ist zu befahren.

Die Anlage wird durch die „Automatik ET“ automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.

Sollte die Anlage durch die „Automatik ET“ nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung die sich am Schalthaus befindet, einschalten.

Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

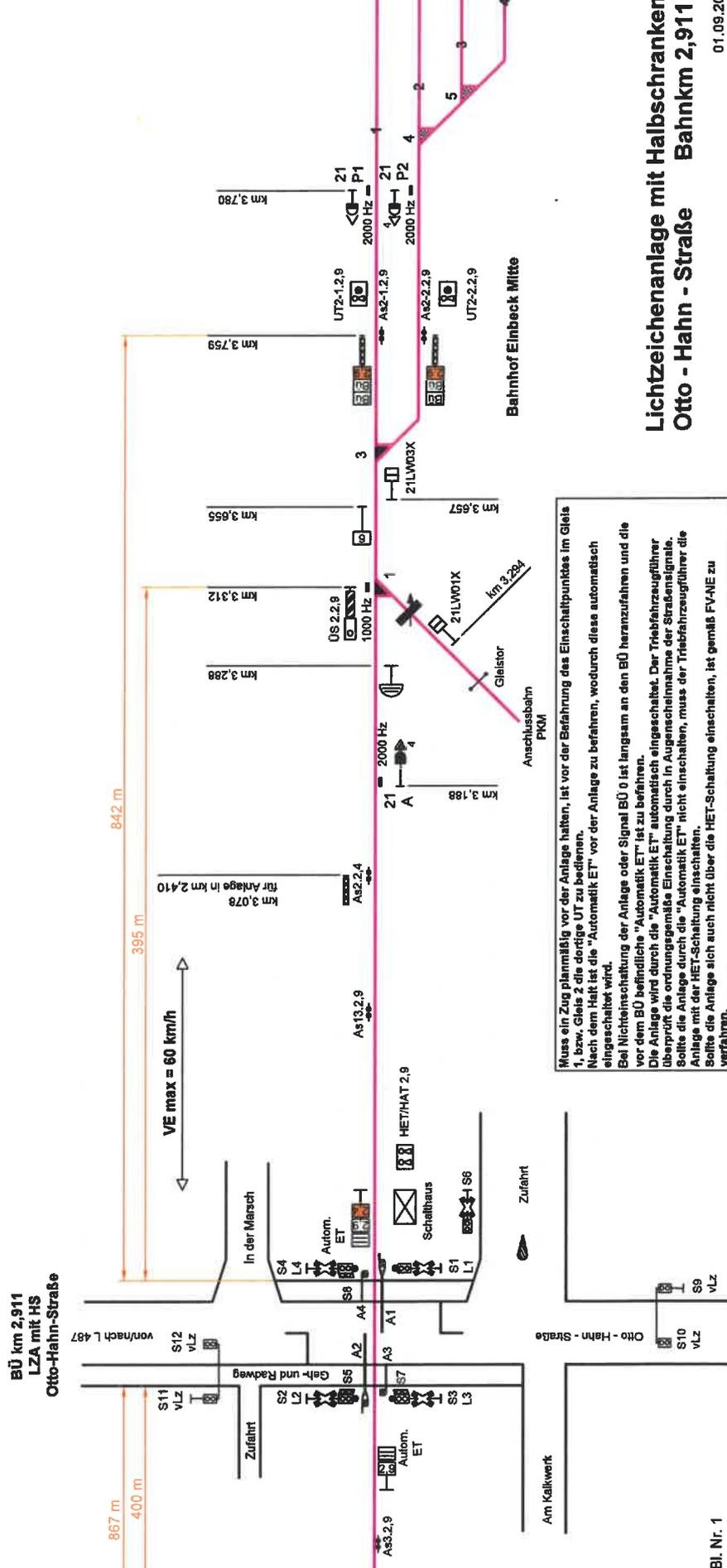
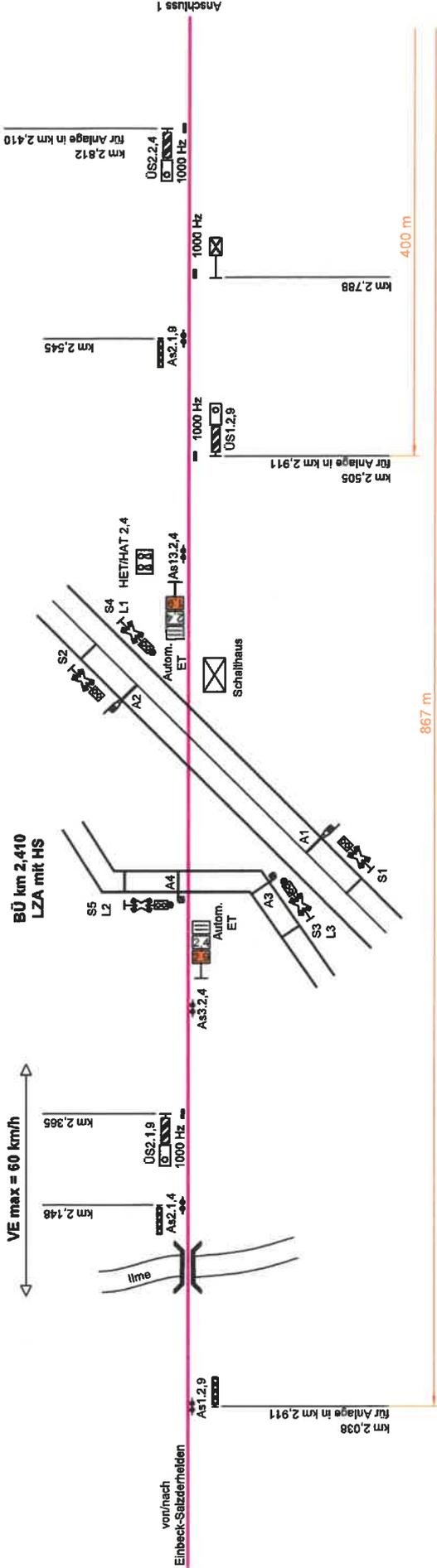
Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung ersetzt alle bisherigen für diesen BÜ erstellten Anweisungen. Sie sind ungültig und wegzulegen.



Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.



Muss ein Zug planmäßig vor der Anlage halten, ist vor der Befahrung des Einschaltpunktes im Gleis 1, bzw. Gleis 2 die dortige UT zu bedienen.
 Nach dem Halt ist die "Automatik ET" vor der Anlage zu befahren, wodurch diese automatisch eingeschaltet wird.
 Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal BÜ 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche "Automatik ET" ist zu befehren.
 Die Anlage wird durch die "Automatik ET" automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.
 Sollte die Anlage durch die "Automatik ET" nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung einschalten.
 Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FVNE zu verfahren.

Lichtzeichenanlage mit Halbschranken Otto - Hahn - Straße Bahnhm 2,911

Bedienungsanweisung für die Lichtzeichenanlage der Gemeindestraße „Ostertor“ in Bahnkm 4,534 -BUES 2000-Lz-Hp-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus.
Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht.

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einstellung der entsprechenden Zugfahrstraße aus Gleis 1 bzw. Gleis 2.
Es gibt keine Durchfahrten, das heißt alle Zugfahrten beginnen an dem jeweiligen Ausfahrtsignal 21N1 in Gleis 1 bzw. 21N2 in Gleis 2 und haben die Einschaltung der Anlage abzuwarten.
Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des entsprechenden Ausfahrtsignals überwacht. Das Signal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn die Anlage ordnungsgemäß eingeschaltet hat.
Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 13.4,5.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einstellung der entsprechenden Zugfahrstraße des Signals 21F.
Es gibt keine Durchfahrten, das heißt alle Zugfahrten haben an dem Einfahrtsignal 21F zu halten und die Einschaltung abzuwarten.
Die ordnungsgemäße Einschaltung wird durch die Signalstellung des Einfahrtsignals 21F überwacht. Das Signal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn die Anlage ordnungsgemäß eingeschaltet hat.
Die Ausschaltung erfolgt über die Ausschalterschleife FS 3.4,5.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat keine Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.
Sie kann nur durch den Fdl der OHE AG in Celle Nord ausgeschaltet werden.

Bei einer Einschaltung über Signal für Wartungs- oder Überprüfungsarbeiten -ohne das eine Zugfahrt die Anlage befährt- schaltet die Anlage über die Einstellung einer Zugfahrstraße ein, aber nach Auflösung der Fahrstraße nicht automatisch wieder aus.

Die Anlage muss dann durch den Fdl der OHE AG in Celle separat ausgeschaltet werden.

Die Anlage kann aber auch von dem Fdl der OHE AG ein- und ausgeschaltet werden, ohne eine Zugfahrstraße einzustellen.

Störungen:

Signalstörung an den Ausfahrtsignalen bzw. dem Einfahrtsignal:

Wenn die Ausfahr- bzw. Einfahrzugstraße in den Bahnhof Einbeck Mitte *nicht* eingestellt werden kann und die entsprechenden Signale nicht in Fahrtstellung kommen und Hp 0 zeigen, kann die Anlage nur durch den Fdl der OHE AG in Celle Nord eingeschaltet und wieder ausgeschaltet werden.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Fahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

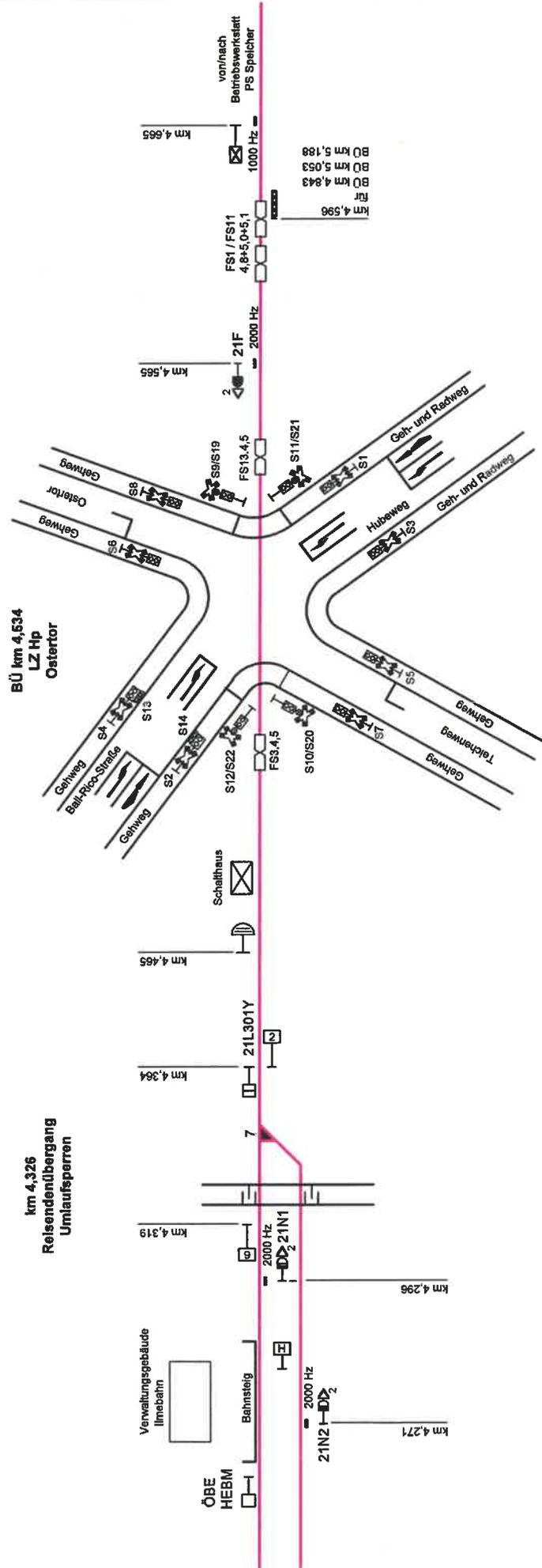
Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.

SbV Teil B; Bedienung LZA km 4,534 (Berichtigung Nr. 1)
01.09.2019

gültig ab



Die Einschaltung der Anlage erfolgt für die Zugfahrten über die Einstellung der jeweiligen Zugfahrstraße über Signal.
Es gibt aus beiden Fahrrichtungen keine Durchfahrten, das heißt alle Zugfahrten haben vor dem jeweiligen Signal zu halten und die Einschaltung der Anlage abzuwarten.

Bei Störungen wie z. B. Nichteinschaltung bzw. Nichtausschaltung ist vor der Anlage anzuhalten.
Die Anlage kann nur durch den FdI der OHE AG in Celle Nord ein- bzw. ausgeschaltet werden.

Bei einer Einschaltung über Signal für Wartungs- oder Überprüfungsarbeiten - ohne das eine Zugfahrt die Anlage befährt - schaltet die Anlage über die Einstellung einer Zugfahrstraße ein, aber nach Auflösung der Fahrstraße nicht automatisch wieder aus. Die Anlage muss dann durch den FdI der OHE AG in Celle separat ausgeschaltet werden. Die Anlage kann aber auch von dem FdI der OHE AG ein- und ausgeschaltet werden, ohne eine Zugfahrstraße einzustellen.

Lichtzeichenanlage Ostertor Bahnkm 4,534 Bahnhof Einbeck - Mitte

Bedienungsanweisung für die

Lichtzeichenanlage der Gemeindestraße „Langer Wall“ in Bahnkm 4,843 -BUES 2000-Lz-ÜSoE (vLz)-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus.

Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht.

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt/PS Speicher:

Die Einschaltung erfolgt über die Einschalterschleifen FS 1 / FS 11 in Bahnkm 4,596. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 4,733 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 1.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 13.4,8.

Zugfahrten aus Richtung PS Speicher/Einbeck Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einschalterschleifen FS 2 / FS 12 in Bahnkm 5,356. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 5,292 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 2.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 3.4,8.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat keine Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.

Sie kann nur durch die Betätigung der HAT-Taste ausgeschaltet werden. Die HAT darf nur betätigt werden, wenn der Bahnübergang frei ist und die jeweilige Ausschalterschleife frei gefahren wurde.

Die Anlage besitzt nur eine HET/HAT Schaltung aus Fahrtrichtung Einbeck Betriebswerkstatt.

Aus der Fahrtrichtung PS Speicher/Betriebswerkstatt befindet sich der Einschaltpunkt und das Überwachungssignal für die Anlage vor der Anlage „Auf der lieben Frau“ in Bahnkm 5,356.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal Bü 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche Einschalterschleife „Automatik ET“ zu befahren.

Die Anlage wird durch die „Automatik ET“ automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.

Sollte die Anlage durch die „Automatik ET“ nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung die sich am Schalthaus befindet, einschalten.

Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.

Bedienungsanweisung für die

Lichtzeichenanlage der Gemeindestraße „Münsterkamp“ in Bahnkm 5,053 -BUES 2000-Lz-ÜSoE (vLz)-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus.

Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht.

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt/PS Speicher:

Die Einschaltung erfolgt über die Einschalterschleifen FS 1 / FS 11 in Bahnkm 4,596. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 4,733 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 1.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 13.5,0.

Zugfahrten aus Richtung PS Speicher/Einbeck Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einschalterschleifen FS 2 / FS 12 in Bahnkm 5,356. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal Bü 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 5,292 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 2.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 3.5,0.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat *keine* Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.

Sie kann nur durch die Betätigung der HAT-Taste ausgeschaltet werden. Die HAT darf nur betätigt werden, wenn der Bahnübergang frei ist und die jeweilige Ausschalterschleife frei gefahren wurde.

Die Anlage besitzt nur eine HET/HAT Schaltung aus Fahrtrichtung Einbeck Betriebswerkstatt.

Aus der Fahrtrichtung Einbeck Mitte befindet sich der Einschaltpunkt in Bahnkm 4,596 und das Überwachungssignal in Bahnkm 4,733 vor der Anlage „Langer Wall“.

Aus der Fahrtrichtung PS Speicher/Betriebswerkstatt befindet sich der Einschaltpunkt in Bahnkm 5,356 und das Überwachungssignal in Bahnkm 5,292 vor der Anlage „Auf der lieben Frau“.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal Bü 0 ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche Einschalterschleife „Automatik ET“ zu befahren.

Die Anlage wird durch die „Automatik ET“ automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.

Sollte die Anlage durch die „Automatik ET“ nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung die sich am Schalthaus befindet, einschalten.

Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.



Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.

Bedienungsanweisung für die

Lichtzeichenanlage der Gemeindestraße „Auf der lieben Frau“ in Bahnkm 5,188 -BUES 2000-Lz-ÜSoE-

Allgemein:

In der Grundstellung sind die Straßensignale aus.

Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht.

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt/PS Speicher:

Die Einschaltung erfolgt über die Einschalterschleifen FS 1 / FS 11 in Bahnkm 4,596. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal BÜ 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 4,733 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 1. Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 13.5,1.

Zugfahrten aus Richtung PS Speicher/Einbeck Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einschalterschleifen FS 2 / FS 12 in Bahnkm 5,356. Der Einschaltpunkt ist mit dem Signal BÜ 2 -Rautentafel- gekennzeichnet.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem in Bahnkm 5,292 vorhandenen Überwachungssignal ÜS 2. Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 3.5,1.

Zugfahrten aus Richtung Betriebswerkstatt:

Die Einschaltung erfolgt über die Einschalttaste (ET), die sich vor der Anlage befindet. Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer augenscheinlich und an der Überwachungslampe (ÜL). Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 3.5,1.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat *keine* Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.

Sie kann nur durch die Betätigung der HAT-Taste ausgeschaltet werden. Die HAT darf nur betätigt werden, wenn der Bahnübergang frei ist und die jeweilige Ausschalterschleife frei gefahren wurde.

Die Anlage besitzt nur eine HET/HAT Schaltung aus Fahrtrichtung Einbeck Betriebswerkstatt.

Aus der Fahrtrichtung Einbeck Mitte befindet sich der Einschaltpunkt in Bahnkm 4,596 und das Überwachungssignal in Bahnkm 4,733 vor der Anlage „Langer Wall“.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage oder Signal BÜ 0 aus der Fahrtrichtung Einbeck Mitte ist langsam an den BÜ heranzufahren und die vor dem BÜ befindliche Einschalterschleife „Automatik ET“ zu befahren.

Die Anlage wird durch die „Automatik ET“ automatisch eingeschaltet. Der Triebfahrzeugführer überprüft die ordnungsgemäße Einschaltung durch in Augenscheinnahme der Straßensignale.

Sollte die Anlage durch die „Automatik ET“ nicht einschalten, muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der HET-Schaltung die sich am Schalthaus befindet, einschalten.

Sollte die Anlage sich auch nicht über die HET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.

SbV Teil B; Bedienung LZA km 5,053 (Berichtigung Nr. 1)
01.09.2019

gültig ab

Bedienungsanweisung für die Lichtzeichenanlage der Gemeindestraße „Tidexer Tor“ in Bahnkm 5,504 -RBÜT-Lz-QS-

Allgemein:

Die Anlage ist aus beiden Fahrtrichtungen mit einer automatischen Einschaltung „Auto ET“ ausgestattet, die sich vor der Anlage befindet.

In der Grundstellung sind die Straßensignale und die Quittungssignale aus.

Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht und das Quittungssignal signalisiert die Einschaltung.

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Es ist langsam an die Anlage heranzufahren und auf der Einschalterschleife FS 3 anzuhalten. Durch die Befahrung der Einschalterschleife, erfolgt die automatische Einschaltung, die mit dem Schild „Automatik ET“ gekennzeichnet ist.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem an der Anlage vorhandenen Quittungssignal.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 13.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Es ist langsam an die Anlage heranzufahren und auf der Einschalterschleife FS 13 anzuhalten. Durch die Befahrung der Einschalterschleife, erfolgt die automatische Einschaltung, die mit dem Schild „Automatik ET“ gekennzeichnet ist.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem an der Anlage vorhandenen Quittungssignal.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 3.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat *keine* Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.

Die Anlage besitzt aus jeder Fahrtrichtung eine ET Schaltung.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der ET-Schaltung einschalten. Bei der Einschaltung über die ET -Schaltung überwacht der Triebfahrzeugführer die Einschaltung über das jeweilige Quittungssignal vor der Anlage.

Sollte die Anlage sich auch nicht über die ET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung ersetzt alle bisherigen für diesen BÜ erstellten Anweisungen. Sie sind ungültig und wegzulegen.

Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.

Bedienungsanweisung für die

Lichtzeichenanlage der Gemeindestraße „Hannoversche Straße“ in Bahnkm 6,040 -RBÜT-Lz-ÜS-

Allgemein:

Die Anlage ist aus beiden Fahrtrichtungen mit einer automatischen Einschaltung „Auto ET“ ausgestattet, die sich vor der Anlage befindet.

In der Grundstellung sind die Straßensignale und die Quittungssignale aus.

Bei eingeschalteter Anlage zeigen die Straßensignale erst ein gelbes danach ein rotes Dauerlicht und das Quittungssignal signalisiert die Einschaltung.

Zugfahrten in Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Es ist langsam an die Anlage heranzufahren und auf der Einschalterschleife FS 13 anzuhalten. Durch die Befahrung der Einschalterschleife, erfolgt die automatische Einschaltung, die mit dem Schild „Automatik HET“ gekennzeichnet ist.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem an der Anlage vorhandenen Quittungssignal.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 3.

Zugfahrten aus Richtung Einbeck Betriebswerkstatt:

Es ist langsam an die Anlage heranzufahren und auf der Einschalterschleife FS 3 anzuhalten. Durch die Befahrung der Einschalterschleife, erfolgt die automatische Einschaltung, die mit dem Schild „Automatik HET“ gekennzeichnet ist.

Die ordnungsgemäße Einschaltung der Anlage überwacht der Triebfahrzeugführer an dem an der Anlage vorhandenen Quittungssignal.

Die Ausschaltung erfolgt über das Freifahren der Achsschalterschleife FS 13.

Rangierfahrten:

Nicht erlaubt.

Kleinwagenfahrten:

Siehe Zugfahrten.

Besonderheiten:

Die Anlage hat *keine* Grundstellerzeit, das heißt, dass sie nach der Einschaltung in Betrieb bleibt.

Die Anlage besitzt aus jeder Fahrtrichtung eine ET Schaltung.

Störungen:

Bei Nichteinschaltung der Anlage muss der Triebfahrzeugführer die Anlage mit der ET-Schaltung einschalten. Bei der Einschaltung über die ET-Schaltung überwacht der Triebfahrzeugführer die Einschaltung über das jeweilige Quittungssignal vor der Anlage.

Sollte die Anlage sich auch nicht über die ET-Schaltung einschalten, ist gemäß FV-NE zu verfahren.

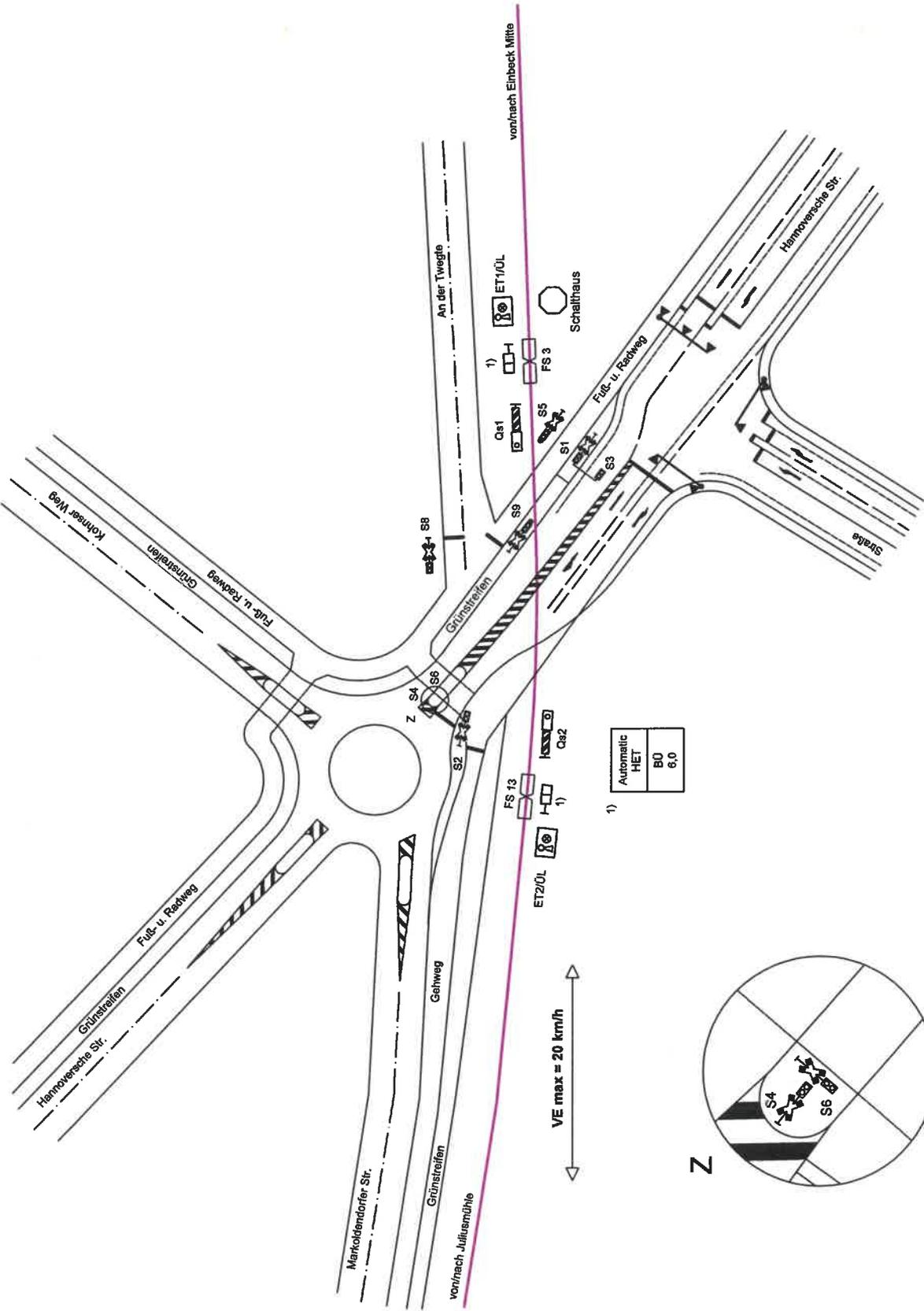
Jede vom Zugpersonal festgestellte Störung ist dem Zentralfahrdienstleiter der OHE AG in Celle Nord zu melden, der die weiteren Maßnahmen einleitet.

Sonstiges:

Auf dem Zentralstellwerk in Celle Nord ist ein Stück dieser Anweisung zum Meldebuch für Störungen, Unterhaltungsarbeiten und Prüfungen an Lichtzeichenanlagen Teil D der Ilmebahn zu nehmen.

Diese Anweisung ersetzt alle bisherigen für diesen BÜ erstellten Anweisungen. Sie sind ungültig und wegzulegen.

Diese Anweisung tritt mit Wirkung vom **01. September 2019** in Kraft und ersetzt die Anweisung vom 26. November 2018.



Lichtzeichenanlage Hannoversche Straße, km 6,040

