

SbV

Sammlung betrieblicher Vorschriften

für die Strecken

6892 Abzw. Florastraße – km 9,940

und

6893 Abzw Süplingen – Awanst Dönstedt Steinwerke

Betreiberin der Infrastruktur: Havelländische Eisenbahn AG (HVLE),
Bahnhofstraße 2, 14641 Wustermark OT Elstal

Gültig ab: 13.12.2020

Erstellt:	<i>P. Wolf</i>	Geprüft:	<i>A. Müller</i>	Freigabe:	<i>A. Müller</i>	Seite 1 / 21
Datum:	12.08.2020	Datum:	12.08.2020	Datum:	12.08.2020	
Hinweis: Dieses Dokument unterliegt mit Ausdruck oder digitaler Weitergabe nicht mehr dem Änderungsdienst. Die aktuell gültige Version ist dem Managementsystem auf dem Server der HVLE zu entnehmen.						

Übersicht der Berichtigungen

lfd. Nr.	Gültig ab	Berichtigt am ... durch ...	Bemerkungen
1	16.08.2020	eingearbeitet	Übergang Zuggleitung auf Stw Wot (Wustermark Rbf) Neuherausgabe Anlage VIII
2	13.12.2020	eingearbeitet	Änderungen durch B20 FV-NE inkl. Anpassung An- lage VIII, Aktualisierung Anlage I
3			
4			
5			
6			
7			

Übersicht der Prüfungen

Datum	Name	Bemerkungen

Verteiler

- HVLE
 - EBL und Stellvertreter
 - Stellv. Leiter Infrastruktur
 - Gleisbau
- RLCW
 - Zugleiter Stw Wot (Wustermark Rbf)
- DB Netz
 - Bezirksleiter Betrieb Magdeburg
 - FdI Haldensleben
- NNG/NN-Rail
 - Anschlussbahnleiter Dönstedt
- LWS
 - Leiter Infrastruktur
 - öBl Zugleitung
 - Zugleitung
- EVU, welche die Strecken befahren
Verteilung über www.hvle.de
- Baufirmen, welche innerhalb bzw. in unmittelbarer Nähe der Infrastruktur tätig sind
wird bei der Einweisung übergeben
- LfB Land Sachsen-Anhalt

Inhaltsverzeichnis

Anlagenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis.....	6
Verzeichnis der Betriebsstellenabkürzungen	7
Teil A Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu Vorschriften	8
I Zusatzbestimmungen zur FV-NE.....	8
1. Teil Allgemeines.....	8
2. Teil Fahrdienst auf den Betriebsstellen.....	9
3. Teil Zugfahrdienst.....	12
4. Teil Rangierdienst.....	14
II Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (DV301)	16
III Zusatzbestimmungen zur BUVO-NE	16
IV Zusatzbestimmungen zur SIG-VB-NE.....	17
Teil B Beschreibung der örtlichen Verhältnisse.....	18
I Strecke 6892 Abzw Florastraße – km 9,940 (- Weferlingen).....	18
1. Teil Allgemeines.....	18
2. Teil Betriebsstellen	18
II Strecke 6893 Abzw Süplingen – Awanst Dönstedt Steinwerke.....	20
1. Teil Allgemeines.....	20
2. Teil Betriebsstellen	20

Anlagenverzeichnis

- I. Lageplanskizze
- II. Belegblatt*
 1. Ausfüllanleitung*
 2. Mustereinträge*
- III. Regeln zur Fahrplanerstellung durch den Zlr*
 1. Anweisung zum Ausfüllen der Fahrplananordnung*
 2. Anweisung zur Elektronischen Ablage und zum Führen des Merkblattes*
- IV. Übersicht Mindestbremsleistung
- V. Unfallmeldetafel 1
- VI. Unfallmeldetafel 2*
- VII. Ansprechpartner
 1. Ansprechpartner
 2. Ansprechpartner intern*
- VIII. Ersatzfahrpläne

*) Diese Anlagen werden nur an die Stellen der HVLE, RLCW und den LfB ausgegeben.

Abkürzungsverzeichnis

ABL	Anschlussbahnleiter
Abzw	Abzweigstelle
Awanst	Ausweichanschlussstelle
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
Bf	Bahnhof
Bksig	Blocksignal
BÜ	Bahnübergang
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
DB	Deutsche Bahn
DV	Dienstvorschrift
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
ET	Einschalttaste
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fdl
FV	Fahrdienstvorschrift
Hp	Haltepunkt
HVLE	Havelländische Eisenbahn
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
LWS	Lappwaldbahn Service Gesellschaft
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
NNG	Norddeutsche Naturstein Gesellschaft
öBL	örtlicher Betriebsleiter
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SIG-VB-NE	Vorschrift über die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundes-eigene Eisenbahnen
Stw	Stellwerk
UV	Unfallverhütung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Zf	Zf
Zlr	Zlr

Verzeichnis der Betriebsstellenabkürzungen

LANH	Altenhausen (Kr Haldensleben)	
LBOA	Bodendorf (Kr Haldensleben) Awanst	
LBOF	Bodendorf (Kr Haldensleben)	Außer Betrieb
LDSW	Dönstedt Steinwerke	
LEMD	Emden (Kr Haldensleben)	Außer Betrieb
LFLO	Florastraße	
LHBG	Haldensleben DB-Grenze	
LHL	Haldensleben	
LSUP	Süplingen Hp	Außer Betrieb
LSUPA	Süplingen Abzweig	
LWEF	Weferlingen	

Teil A Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu Vorschriften

Die Strecken werden nach den Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn Signalordnung (ESO) betrieben. Für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes gelten die Vorschriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) sowie das Signalbuch DV 301 der DB AG.

I Zusatzbestimmungen zur FV-NE

1. Teil Allgemeines

Zu § 1 (2)

Die Strecken 6892 (Abzw Florastraße – km 9,940) und 6893 (Abzw Süplingen – Awanst Dönstedt Steinwerke) werden im Zugleitbetrieb nach FV-NE (rechte Spalte) betrieben.

Zu § 1 (3)

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben, werden schriftlich als Betriebliche Weisungen bzw. im Rahmen von Bauarbeiten als Beta bekannt gegeben. Dauerhafte Bestimmungen werden bis zur Aufnahme in die SbV ebenfalls schriftlich als Betriebliche Weisung bekannt gegeben.

Dauerhafte Bestimmungen werden mit Wirkung der neuen Fahrplanperiode in die SbV aufgenommen. Die Fahrplanperiode orientiert sich am großen Fahrplanwechsel der DB Netz AG.

Triebfahrzeugführern werden vorübergehende Besonderheiten durch die La bekanntgegeben.

Für die Bekanntgabe und Verteilung der La an die Triebfahrzeugführer ist das jeweilige EVU verantwortlich.

Zu § 2(4)

Die Festlegungen trifft der EBL in den örtlichen Zusätzen zur VDV-Schrift 754 und VDV-Mitteilung 7510.

Zu § 2 (9)

Kann der Dienst nicht übergeben werden, weil der Ablösende offensichtlich nicht dienstfähig ist, ist die Notfallmeldestelle zu verständigen. Die Notfallmeldestelle verständigt die Notfallbereitschaft der HVLE.

Zu § 3 (19)

Als Kleinlokomotiven zählen Lokomotiven mit einer Leistung bis 190 kW.

Zu § 5 (2)

Es werden Ersatzfahrpläne (Anlage VIII) sowie Fahrplananordnungen ausgegeben. *

Zu § 5 (7)

Beim Zlr werden Ersatzfahrpläne sowie Fahrplananordnungen vorgehalten.

Den EVU werden Ersatzfahrpläne und Fahrplananordnungen zur Verfügung gestellt. *

Zu § 5 (8)

Das Merkblatt wird vom Zugleiter gemäß der Anweisung in Anlage III.5 geführt.

Zu § 6 (1)

Der Zlr führt das Belegblatt für den Zlr gemäß Sondervordruck Anlage II. Eine Ausfüllanleitung zur Führung des Belegblattes sind in Anlage II.1, Mustereinträge in Anlage II.2 enthalten.

Zu § 6 (2)

Auf unbesetzten Zuglaufstellen ist das Meldebuch für Zuglaufmeldungen gem. Anlage 8 FV-NE auf dem Tzf zu führen. Der EBL des EVU kann eine abweichende Form zulassen, sofern alle Angaben der Anlage 8 FV-NE enthalten sind. *

Zu § 6 (3)

Der Zlr führt kein separates Fernsprechbuch.

2. Teil Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 7 (2)

Es werden keine örtlichen Betriebsbediensteten eingesetzt.

Zu § 7 (4)

Es werden keine Aufsichtsbediensteten eingesetzt.

Zu § 8 (2)

Zug- und Rangierfunk ist nicht vorhanden. Die mündliche fahrdienstliche Verständigung erfolgt über öffentlichen Mobilfunk.

Zu § 9 (1)

Die fortlaufende Nummer beginnt zum Jahreswechsel wieder mit „101“.

Der Zlr darf für seinen Bereich den Fdl einer Zugmeldestelle außerhalb der Zugleitstrecke bzw. den Zlr einer benachbarten Zugleitstrecke mit der Ausfertigung von Befehlen Nr. 8, 12 und 14 beauftragen. Zusätzlich zu den Angaben des Befehls teilt der Zlr dem zu beauftragenden Fdl bzw. Zlr den für diesen Befehl zu verwendenden Übermittlungscode mit.

Der den Befehl ausstellende Fdl bzw. Zlr bestätigt dem Zlr die Übermittlung des Befehls an den Zf. Der Zlr weist die Bestätigung nach.

Zu § 10 (1)

Die Zuglaufmeldestellen sind in Teil B genannt.

Zu § 10 (3) und (6)

Bei Zugmeldungen mit dem Fdl Haldensleben und dem Zlr Weferlingen sind Züge abzumelden.

Zu § 10 (4)

Richtung Altenhausen darf ein Zug bereits früher als 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit angeboten werden. Die Annahme ist vor der Annahme aus Florastraße notwendig, da die Länge der Kreuzungsgleise in Altenhausen beschränkt ist.

Zu § 10 (7)

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

Den Entfall einer Fahranfrage, andere zusätzliche Zuglaufmeldungen, deren Verlegung oder Entfall, ordnet der Zugleiter mündlich an. Der Zugleiter und der Zugführer weisen das Gespräch nach.

Zu § 10 (8)

Züge der Fahrtrichtung Haldensleben – Dönstedt bzw. Haldensleben – Altenhausen:

Die Fahrtstellung des Bksig Florastraße ersetzt die mündliche Fahrerlaubnis. Sie gilt bis zu der im Fahrplan bekanntgegebenen Betriebsstelle.

Ist die Fahrtstellung des Bksig nicht möglich, muss die mündliche Fahrerlaubnis beim Zlr eingeholt werden.

Zu § 11 (1)

Die Gespräche des Zlrs werden nicht durch Sprachspeicher aufgezeichnet.

Der Zlr führt das Belegblatt für den Zlr nach Anlage II.

Auf unbesetzten Zuglaufstellen ist kein Meldebuch für Zuglaufmeldungen vorhanden. Jeder Zug führt ein Meldebuch für Zuglaufmeldungen nach Anlage 8 FV-NE mit. Das EVU kann eine abweichende Form zulassen, sofern alle Angaben des Vordrucks nach Anlage 8 FV-NE enthalten sind.

Zu § 11 (2)

Die Eintragungen sind entsprechend der Ausfüllanleitung zum Belegblatt (Anlage II.1) und den Mustereinträgen (Anlage II.2) vorzunehmen.

Zu § 14 (1)

Freizuhaltende Durchrutschwege und Gefahrpunktabstände sind in Teil B genannt.

Zu § 14 (4)

Die Fahrwegprüfung auf der Abzw Süplingen erfolgt indirekt.

Zu § 15 (10)

Zf-Schlüssel werden auf dem Stw W3 in Haldensleben aufbewahrt. Vor der Entnahme hat der Zf die Zustimmung des Zlrs einzuholen. Der Zf hat den Zlr von der Rückgabe des Zf-Schlüssels zu verständigen.

Ein Zf-Ersatzschlüssel wird beim Anschlussbahnleiter Dönstedt aufbewahrt. Die Herausgabe darf nur auf Anordnung des Zlrs erfolgen.

Zu § 15 (11)

Aufgefahrene Weichen dürfen nur mit Zustimmung des Zlrs geräumt werden. Aufgefahrene Weichen sind an den EBL Infrastruktur der HVLE und den stellv. Leiter Infrastruktur zu melden.

Zu § 15 (12)

Mitarbeiter der HVLE Infrastruktur dürfen aufgefahrene Weichen beurteilen. Im Einzelfall kann der EBL oder öBL weitere qualifizierte Mitarbeiter benennen.

Zu § 17 (12)

Die Verständigung der Züge über den Einsatz von Bahnübergangsposten erfolgt durch die La oder mündlich durch den Zlr.

Zu § 18 (5)

Für die Kommunikation zwischen Zlr und Rotte ist stets der gleiche Mitarbeiter der Rotte verantwortlich. Vor Arbeitsbeginn teilt dieser dem Zlr die Lage der Arbeitsstelle und die Erreichbarkeit (Mobilfunknummer) mit. Der Zlr verständigt den Mitarbeiter der Rotte bei deren Anmeldung über Züge, für welche er bereits eine Fahrerlaubnis erteilt hat. Der Zlr verständigt die Rotte vor dem Erteilen einer Fahrerlaubnis bzw. vor der Annahme eines Zuges.

Zu § 19 (2)

Der Zlr weist einem Zug mit unvollständigem Spitzensignal bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit Befehl 12 Grund Nr. 42 an, höchstens 40 km/h zu fahren.

Zu § 19 (3)

Kann das Spitzensignal nach dem Anhalten nicht in Ordnung gebracht werden, darf der Zug bis zum nächsten Bahnhof verkehren, an dem das Spitzensignal in Ordnung gebracht werden kann.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter weist der Zlr den Zug mit Befehl 8 an, alle nicht technisch gesicherten Bahnübergänge zu sichern. Zusätzlich weist der Zlr den Zug mit Befehl 12 an, höchstens 10 km/h zu fahren.

Zu § 20 (2)

Es sind keine Kreuzungsbahnhöfe vorhanden.

Zu § 21 (2)

Es sind keine Überholbahnhöfe vorhanden.

Zu § 25 (2)

Das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen kann durch den EBL, öBL oder den Zugleiter erfolgen.

Regeln für das Einlegen von Sonderzügen und für die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen durch den Zugleiter sind in Anlage III gegeben.

Zu § 25 (3)

Als dringende Fälle gelten unvorhergesehene Sperrfahrten oder Hilfszüge.

Zu § 25 (4)

Der Zlr benachrichtigt benachbarte Fdl, Zlr über das Verkehren von Sonderzügen deren Fahrplananordnung durch den Zlr erstellt wurde, sofern sie den jeweils angrenzenden Streckenabschnitt befahren sollen. Dabei wird die Fahrplanmitteilung an die benannte E-Mail-Adresse versandt.

Zu § 26 (2) und (3)

In einem Gleis, welches zur Sicherung von Personen (UV-Sperrung) gesperrt, dürfen keine Fahrzeuge bewegt werden.

Zu § 26 (8)

Die Sperrungen von Gleisen auf der Abzw Süplingen ist vom Zlr im Belegblatt nachzuweisen.

Zu § 27 (3)

Die Regelung der Durchführung einer Sperrfahrt im Fahrtbericht ist nicht zugelassen. Sofern das Fahren auf Sicht erforderlich ist, weist der Zlr dies durch Befehl 12 an.

Zu § 27 (5)

Sperrfahrten, die nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zuglaufstellen befahren sollen, erhalten Fahrerlaubnis nur bis zu dieser Stelle.

Sperrfahrten, die auf demselben Gleis zurückkehren, erhalten Fahrerlaubnis bis zum Ziel und zurück.

Zu § 27 (12)

Die Anweisungen sind für jede Betriebsstelle in Teil B gegeben.

Zu § 30 (3)

Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von < 3,5 Tonnen gelten als nicht geeignet.

Zu § 30 (5)

Die entsprechenden Anweisungen werden in einer Beta gegeben.

Zu § 30 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht zugelassen.

3. Teil Zugfahrdienst

Zu § 31 (2)

Für Regelungen zur Streckenkenntnis gilt die VDV-Schrift 755.

Ausnahmen können in einer Beta oder Betrieblichen Anweisung bekannt gegeben werden.

Zu § 31 (9)

Das EVU kann zusätzliche Regeln erlassen. Nicht eingeschränkt werden darf das Recht nach b). Mitarbeiter der HVLE Infrastruktur und NNG legitimieren sich mit einem Mitarbeiterausweis.

Zu § 32 (6)

Werden Wagen mit gefährlichen Gütern befördert, ist vor dem Befahren der Infrastruktur die Wagenliste dem Zlr durch das EVU zu übermitteln.

Zu § 32 (7)

Für die Beförderung von Schwerwagen, Wagen mit Lademaßüberschreitungen oder anderen außergewöhnlichen Sendungen werden die Beförderungsbedingungen mit der Fahrplananordnung bekanntgegeben. Für diese Züge darf die Fahrplananordnung nicht vom Zlr erstellt werden.

Zu § 32 (8)

Bestehende Einschränkungen sind in Teil B genannt.

Zu §35 (2)

Es findet kein regelmäßiges Nachschieben statt.

Soll ein Zug planmäßig nachgeschoben werden, so ist dies bei der Trassenanmeldung anzugeben. Für diese Züge darf die Fahrplananordnung nicht vom Zlr erstellt werden.

Zu § 38

Auf das Führen eines Fahrtbericht nach Anlage 19 FV-NE darf verzichtet werden, sofern nicht das jeweilige EVU etwas anderes bestimmt hat.

Zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mindestbremsleistung sind in Anlage IV zusammengestellt. Sie werden zusätzlich mit dem Fahrplan bekanntgegeben.

Zu § 41 (2)

Werden die erforderlichen Mindestbremsleistung nicht erreicht, verständigt der Zf den Zlr. Dieser erteilt dem Zf erforderlichen Anweisungen, i.d.R. die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit, durch Befehl oder Fahrplananordnung, mit.

Zu § 44 (7)

Der Zlr erteilt dem Zf Befehl 2 zur Weiterfahrt, nachdem der Notfallmanager der Weiterfahrt zugestimmt hat.

Die Regelungen gelten sinngemäß, wenn weitergefahren wurde, als bis zu der Stelle, bis wohin eine Fahrerlaubnis erteilt war oder gemäß Befehl zu halten war.

Zu § 44 (12)

Der Zlr kann im Bedarfsfall eine besondere Anweisung zum Halt auf freier Strecke mündlich erteilen.

Zu § 45 (2)

Vorrübergehende Langsamfahrstellen werden dem Zf durch La oder Befehl bekanntgegeben. Der Zlr erteilt, sofern die Langsamfahrstelle nicht in der La aufgenommen ist und Lf-Signale

aufgestellt wurden, Befehl 12.

Die La wird nicht in einem festgelegten Turnus, sondern nur bei Bedarf neu herausgegeben.

Zu § 47 (1) und (7)

Kann ein auf freier Strecke liegengebliebener Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren, oder werden Zugteile zurückgelassen, ist das Gleis zu sperren. Die Räumungsprüfung für den liegengebliebenen Zug wird durch die Beendigung aller Sperrfahrten festgestellt. Beim Hereinholen in mehreren Zugteilen muss der Zf dem Zlr zusätzlich bestätigen, dass nach einem Vergleich mit der Wagenliste, festgestellt wurde, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

Zu § 47 (7)

Die maßgebende Neigung beträgt auf allen Streckenabschnitten 18 ‰.

Zu § 47(10)

Die Zustimmung zum Zurücksetzen erteilt der Zlr mündlich. Er gibt die Stelle an, bis zu der zurückgesetzt werden darf. Es gelten alle Signale beim Zurücksetzen. Beim Zurücksetzen ist so langsam zu fahren, dass jederzeit angehalten werden kann; 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.

Wird bis zur nächsten Zuglaufmeldestelle zurückgesetzt, meldet der Zf dem Zlr das Zurücksetzen beendet und gibt eine Ankunfts- bzw. Verlassensmeldung ab.

Zlr und Zf weisen die Gespräche nach.

Zu § 48(9)

Mitarbeiter der HVLE Infrastruktur dürfen Schienenbrüche beurteilen. Im Einzelfall kann der EBL oder öBl weitere qualifizierte Mitarbeiter benennen.

4. Teil Rangierdienst

Zu § 51 (13)

Örtliche Besonderheiten Rangierdienst werden in Teil B geregelt.

Zu § 52 (6)

Für Rangierfahrten in eine, oder aus einer Anschluss- oder Ausweichanschlussstelle gilt die Zustimmung zur Rangierfahrt mit der Erteilung der Fahrerlaubnis bis zur oder ab der Anschluss- oder Ausweichanschlussstelle als erteilt.

Im Baugleis ist die Zustimmung des Weichenwärters nicht erforderlich. Die Rangierbewegungen sind mit dem Technischen Berechtigten zu vereinbaren.

Zu § 53 (10)

Verschieben ohne Rangierpersonal ist nicht zugelassen.

Zu § 53 (13)

Rangieren durch Menschenkraft, Tiere, straßenfahrbare Geräte (Flurförderzeuge, Wagenschieber usw.) und Kraftfahrzeuge ist untersagt. Ausnahmen können in einer Beta bekannt gegeben werden.

Zu § 55 (1)

Vor dem Befahren von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen durch Rangierfahrten ist Signal Zp 1 zu geben.

Zu § 56 (1)

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Wagen ist verboten.

Zu § 57 (9)

Ein Luftbremskopf ist für geschobene Zugfahrten zu verwenden.

Für Sperrfahrten und Rangierfahrten im Rahmen von Bauarbeiten, ist ein Luftbremskopf erforderlich, wenn es in einer Beta vorgeschrieben ist.

Zu § 58 (2)

Hemmschuhe und Radvorleger sind durch das jeweilige EVU mitzuführen.

Zu § 59 (2)

Müssen Rangierfahrten in Anschluss- oder Ausweichanschlussstellen über die jeweilige Flankenschutzeinrichtung hinaus auf das Streckengleis ausziehen, so ist die mündliche Zustimmung des Zugleiters erforderlich. Dem Zugleiter ist die Rückkehr aller Fahrzeuge sowie das Verschließen der Weichen und Gleissperren zu melden. Der Zugleiter weißt diese Meldungen im Belegblatt nach.

Zu § 60 (1)

Wo Rangierfahrten ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen dürfen, ist die Stelle, an der die Zugfahrt beginnt in Teil B benannt.

Zu § 61 (2)

Mitarbeiter der HVLE Infrastruktur dürfen aufgefahrene Weichen beurteilen. Im Einzelfall kann der EBL oder öBl weitere qualifizierte Mitarbeiter benennen.

II Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (DV301)

Zu 301.0501 Abschn.3 Abs. 5

Das Signal Lf1/2 wird nicht beleuchtet.

Zu 301.0501 Abschn.3 Abs. 6

Das Signal Lf 1/2 kommt abweichend auf allen Hauptgleisen zur Anwendung.

Zu 301.0601 Abschn. 4 Abs. 9

Auf die Beleuchtung des Signals Sh 2 wird verzichtet.

Zu 301.1401 Abschn. 2 Abs. 6

Auf die Aufstellung des Signals Ne 2 im Bremswegabstand vor dem Signal Ne 1 wird verzichtet.

III Zusatzbestimmungen zur BUVO-NE

Zu 5.5

Der Notfallmanager ist als Einsatzleiter Bahn allen Betriebseisenbahnern des EIU und der beteiligten EVU weisungsberechtigt.

Zu 5.6.1

Die Unfallmeldetafel 1 ist als Anlage V beigefügt.

Zu 5.6.2

Die Unfallmeldetafel 2 ist als Anlage VI beigefügt.

Zu 5.9

Mitarbeiter, die an einem gefährlichen Ereignis beteiligt sind, dürfen den Ereignisort bzw. ihren Dienstposten nur mit Zustimmung des Notfallmanagers verlassen. Dies gilt auch bei planmäßigem Ende der Dienstschicht.

Zu 6.1

Die eilige Meldung an die Landeseisenbahnaufsicht ist mündlich zu geben. Ist dort niemand erreichbar, ist die Erstinformation per E-Mail der Landeseisenbahnaufsicht zuzusenden.

Zu 7.1

Veränderungen am Ereignisort bedürfen der Zustimmung des Notfallmanagers, sofern Polizei, Staatsanwaltschaft und Eisenbahnaufsichtsbehörde auf eine eigene Unfallaufnahme verzichten.

IV Zusatzbestimmungen zur SIG-VB-NE

Zu § 9 (3)

Es wird das Arbeits- und Störungsbuch nach Ril 482.9001 der DB Netz geführt.

Der Zugleiter führt für die Strecken 6892 und 6893 ein eigenes Arbeits- und Störungsbuch. *

Zu § 10 (7)

Unregelmäßigkeiten und Störungen des BÜ km 4,702 sind zunächst an den Anschlussbahnleiter Dönstedt zu melden. Nach Abstimmung mit diesem sind Unregelmäßigkeiten und Störungen ggf. an die Firma Inno Rail zu melden.

Teil B Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

I Strecke 6892 Abzw Florastraße – km 9,940 (- Weferlingen)

1. Teil Allgemeines

Die eingleisige Nebenbahn Strecke 6892 zweigt am Abzw Florastraße von der eingleisigen Hauptbahn Strecke 6409 Abzw Glindenberg – Oebisfelde, welche von der DB Netz betrieben wird, ab. Die Betriebsführung auf der Strecke 6892 obliegt ab km 2,902 (Standort Bksig B) der HVLE. Die Betriebsführung auf der Abzw Florastraße liegt bei der DB Netz. Die Betriebsführung ab km 9,940 bis Weferlingen obliegt der LWS.

- Die Streckenklasse beträgt auf dem Abschnitt Abzw Florastraße – km 9,940 D4.
- Die Streckengeschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- Der Bremswegabstand beträgt 400 m.
- Für die Betriebsführung auf dem Streckenabschnitt Abzw Florastraße (a) - km 9,940 ist der Zlr Stw Wot (Wustermark Rbf) verantwortlich.
- Eine Lageplanskizze ist in Anlage I vorhanden.

2. Teil Betriebsstellen

Auf der Strecke befinden sich folgende Betriebsstellen:

- | | | |
|--------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ▪ Km 2,6 | Abzw Florastraße | Zuglaufmeldestelle,
Zuständigkeit DB Netz |
| | <i>km 2,902</i> | <i>Grenze Betriebsführung DB Netz / HVLE</i> |
| ▪ Km 4,7/0,0 | Abzw Süplingen | Zuglaufmeldestelle |
| ▪ Km 6,2 | Hp Süplingen | <i>außer Betrieb</i> |
| ▪ Km 7,7 | Awanst Bodendorf 1 | <i>Anschluss an eine Anschlussbahn der NNG; derzeit kein Betrieb</i> |
| ▪ Km 8,4 | Hp Bodendorf | <i>außer Betrieb</i> |
| ▪ Km 8,6 | Awanst Bodendorf 2 | <i>Anschluss an eine Anschlussbahn der NNG; derzeit kein Betrieb</i> |
| ▪ Km 9,9 | Hp Emden | <i>außer Betrieb</i> |
| | <i>km 9,940</i> | <i>Grenze Betriebsführung HVLE/LWS</i> |
| ▪ Km 11,8 | Bf Altenhausen | Zuglaufmeldestelle
Zuständigkeit LWS
<i>Grenze für die Fahrplanerstellung HVLE/LWS</i> |

Abzw Süplingen

Grenzen der Betriebsstelle:

- | | | |
|------------------------------------|------|-------------|
| ▪ aus Richtung Florastraße | Ne 1 | in km 4,663 |
| ▪ aus Richtung Altenhausen | Ne 1 | in km 4,850 |
| ▪ aus Richtung Dönstedt Steinwerke | Ne 1 | in km 0,110 |

Freizuhaltende Gefahrpunktabstände:

- Hinter Ne 1 aus Richtung Florastraße Ne 1 – Spitze Weiche 1
- Hinter Ne 1 aus Richtung Altenhausen Ne 1 – So 12 Weiche 1
- Hinter Ne 1 aus Richtung Dönstedt Steinwerke Ne 1 – So 12 Weiche 1

Auf der Abzw Süplingen befindet sich der technisch gesicherte BÜ km 4,702. Der Triebfahrzeugführer hat vor der jeweiligen Trapeztafel anzuhalten und diesen mittels ET (Schlüssel DB 21) zu sichern.

Die mechanisch ortsgestellte Weiche 1 hat keine Grundstellung und ist stets in einer der beiden Endlagen verschlossen. Die Weiche ist mit dem Zf-Schlüssel freischließbar. Liegt die Weiche nicht in der, für die Zugfahrt benötigten Lage, ist sie vom Zf aufzuschließen, umzustellen und in der anderen Lage zu verschließen. Ein Zurückstellen nach der Zugfahrt ist nicht erforderlich, es sei denn der Zlr ordnet dies dem Zf im Einzelfall an.

Hp Süplingen (*außer Betrieb*)

Nutzlänge des Bahnsteigs 70 m.

Awanst Bodendorf 1

Die mechanisch ortsgestellte Weiche A1 ist in Grundstellung zur Fahrt von/nach Altenhausen (Weferlingen) festgelegt.

Die Bedienung der Awanst Bodendorf 1 darf nur im Rahmen einer Beta stattfinden.

Hp Bodendorf (Kr Haldensleben) (*außer Betrieb*)

Nutzlänge des Bahnsteigs 64 m.

Awanst Bodendorf 2

Die mechanisch ortsgestellte Weiche A3 ist in Grundstellung zur Fahrt von/nach Altenhausen (Weferlingen) festgelegt.

Die Bedienung der Awanst Bodendorf 2 darf nur im Rahmen einer Beta stattfinden.

Hp Emden (Kr Haldensleben) (*außer Betrieb*)

Nutzlänge des Bahnsteigs 69 m.

II Strecke 6893 Abzw Süplingen – Awanst Dönstedt Steinwerke

1. Teil Allgemeines

Die eingleisige Nebenbahn Strecke 6893 zweigt am Abzw Süplingen von eingleisigen Nebenbahn Strecke 6892 Abzw Florastraße – Weferlingen ab. Die Betriebsführung auf der Strecke 6893 obliegt der HVLE. Am Ende der Strecke schließt eine Anschlussbahn der NNG an.

- Die Streckenklasse beträgt D4.
- Die Streckengeschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- Der Bremswegabstand beträgt 400 m.
- Für die Betriebsführung ist der Zlr Stw Wot (Wustermark Rbf) verantwortlich.
- Eine Lageplanskizze ist in Anlage I vorhanden.

2. Teil Betriebsstellen

Auf der Strecke befinden sich folgende Betriebsstellen:

- Km 0,0/4,7 Abzw Süplingen Zuglaufmeldestelle
- Km 2,2 Hp Dönstedt Steinwerke *außer Betrieb*
- Km 2,4 Awanst Dönstedt Steinwerke Zuglaufmeldestelle

Abzw Süplingen

Siehe Strecke 6892

Hp Dönstedt Steinwerke (*außer Betrieb*)

Kein Bahnsteig mehr vorhanden.

Awanst Dönstedt Steinwerke

Grenzen der Betriebsstelle:

- aus Richtung Süplingen Gs I in km 2,450

Freizuhaltende Gefahrpunktabstände:

- Hinter Ne 5 aus Richtung Süplingen Ne 5 – Gleissperre I

Die Rangiergeschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt.

Die in Grundstellung aufgelegte und verschlossenen Gleissperre I ist mit dem Zf-Schlüssel freischließbar.

Rangieren auf dem Streckengleis

- Das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Streckengleis ist nicht zulässig.
- Müssen Rangierfahrten über Gleissperre I hinaus auf das Streckengleis ausziehen, so ist die mündliche Zustimmung des Zugleiters erforderlich. Dem Zugleiter ist die Rückkehr aller Fahrzeuge sowie das Verschließen der Gleissperre I zu melden.
- Der Zlr weist die Meldungen nach.

Fahrt in die Awanst Dönstedt Steinwerke

- Der Übergang einer Zugfahrt, in eine Rangierfahrt ist nur mit Halt vor Signal Ne 5 (km 2,4) zulässig. Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt am Signal Ne 5 durch die Spitze der Rangierfahrt.
- Fahrten haben sich über die Sprechsäule an der Grenze der Anschlussbahn anzumelden.
- Die aus der Zugfahrt übergehende Rangierfahrt darf vor der vollständigen Fahrt in die Anschlussstelle nicht verändert werden.
- Die Rangierfahrt muss bis zur vollständigen Ankunft in der Anschlussstelle mindestens ein Zeichen des Schlusssignals führen.
- Die Ankunftsmeldung darf erst gegeben werden, wenn das Streckengleis vollständig geräumt ist sowie sie Gleissperre I aufgelegt und verschlossen wurde.

Fahrt aus der Awanst Dönstedt Steinwerke

- Nachdem die Fahrerlaubnis vom Zlr eingeholt wurde, darf die Gleissperre I aufgeschlossen werden.
- Die Zugfahrt bei der Fahrt aus der Awanst Dönstedt Steinwerke beginnt bei Vorbeifahrt an der Gleissperre I durch die Spitze der Zugfahrt.
- Nach dem Passieren der Gleissperre I ist diese wieder aufzulegen und zu verschließen.
- Der Zf meldet das Auflegen und Verschließen der Gleissperre I dem Zlr (Verlassensmeldung). Der Zf kann einen anderen Betriebseisenbahner mit dem Auflegen und verschließen der Gleissperre I beauftragen; dann gibt dieser die Meldung über das Auflegen und Verschließen (Verlassensmeldung) an den Zlr ab.