

Teil E: Anlagen

Anlage 1

Anweisung für die Durchführung des Betriebsdienstes auf den gemeinschaftlich genutzten Gleisanlagen des Bahnhofs Dörverden



DB Netz AG LN32-08-01FBÖ01 Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb Netz/Infrastruktur Dritter EIU Bf Dörverden – Industriestammgleis Dörverden-Barme	Seite 1 von 10
--	----------------

1	Dokument.:	<input checked="" type="checkbox"/> Original 1	<input type="checkbox"/> Original 2	<input type="checkbox"/> Original 3	<input type="checkbox"/> Kopie
---	------------	--	-------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------

0.2	Verteiler	<input checked="" type="checkbox"/> Anschließter/EIU (weiter in eig. Verantw.)	<input checked="" type="checkbox"/> Kundenmanagement IAV-Team	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> PD: I.NP-N-D-BRE	<input type="checkbox"/> RN:	<input type="checkbox"/> BZ	<input type="checkbox"/> BezL LST
	<input checked="" type="checkbox"/> Team Örtl. Planung	<input checked="" type="checkbox"/> Fdl: Dörverden	<input checked="" type="checkbox"/> BezL Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> WSG Verden

1	Betriebsstelle/ Streckenabschnitt	Bahnhof Dörverden Strecke 1740 innerhalb des Bf Dörverden
---	--	--

2	Name	Wirtschafts- und Strukturentwicklungsgesellschaft Landkreis Verden GmbH (WSG GmbH)
	<input checked="" type="checkbox"/> Anschließter <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturbetreiber	

3	Zuordnung: <input type="checkbox"/> BZ <input checked="" type="checkbox"/> PD <input type="checkbox"/> RN	I.NP-N-D-BRE
---	---	--------------

4	zu <input checked="" type="checkbox"/> IAV <input type="checkbox"/> ABA Nr.:	zu § / Pkt.:
---	--	--------------

5	Gliederung der Beschreibung
5.1	<input checked="" type="checkbox"/> Lage und Ausrüstung der Schnittstelle
5.1.1	<input checked="" type="checkbox"/> Lage
5.1.2	<input checked="" type="checkbox"/> Sicherungstechnische Ausrüstung
5.1.3	<input checked="" type="checkbox"/> Telekommunikationsanlagen und Rufnummernverzeichnis
5.1.4	<input type="checkbox"/> Bahnübergänge im Schnittstellenbereich
5.1.5	<input checked="" type="checkbox"/> Oberleitungsanlagen, Weichenheizung
5.1.6	<input checked="" type="checkbox"/> Neigungsverhältnisse, Geschwindigkeiten
5.2	<input checked="" type="checkbox"/> Betriebsführung an der Schnittstelle
5.2.1	<input type="checkbox"/> Durchführung der Zugfahrten
5.2.2	<input checked="" type="checkbox"/> Durchführung der Rangierfahrten
5.3	<input checked="" type="checkbox"/> Regelungen zum Notfallmanagement
5.4	<input checked="" type="checkbox"/> Sonstige betriebliche Regelungen / Besonderheiten
5.5	<input checked="" type="checkbox"/> Ansprechpartner

6	Nachweis der Berichtigungen
---	------------------------------------

7	Unterschriften: Nachweis der Abstimmung der Schnittstellenregelung	
	Verden.03.12.2015 Wirtschafts- und Strukturentwicklungs- gesellschaft Landkreis Verden GmbH (EBL)	Verden, 03.12.2015 I.NP-N-D-BRE (B) Stefan Jatho
	Ort, Datum, Fa., Name, Unterschrift	Ort, Datum, OE, Name, Unterschrift

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01
Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur Dritter EIU
Bf Dörverden – Industriestammgleis Dörverden-Barme

Seite 2 von 10

5.1. Lage und Ausrüstung der Schnittstelle

Hierzu ist auch die Anlage 2 zu beachten.

5.1.1 Lage

Der Anschließer schließt im Bahnhof Dörverden der DB Netz - Strecke 1740 (Wunstorf- Bremerhaven) mit einem Infrastrukturanschluss (Eisenbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs) an das Schienennetz der DB Netz an.

Die Anschlussgrenze zur DB Netz bildet das in Richtung des Infrastrukturanschlusses liegende Weichenende der Weiche 12 (Anschlussweiche). Die Grenze ist vom Anschließer örtlich zu kennzeichnen.

Anlagen, die für den Infrastrukturanschluss erforderlich sind und sich im Eigentum der DB Netz befinden, sind:

- a) die fernbediente Anschlussweiche W12
- b) die fernbediente Gleissperre Gs10
- c) das Lichtsperrsignal Ls12 ¹
- d) Rangiersignalbegriff des Ausfahrsignals N3
- e) die Weichenheizungsanlage und zugehöriger Überwachungseinrichtung der W12 (Überwachung auf Stw Dörverden).

Anschlussanlagen, die sich im Eigentum des Anschließers befinden sind:

Oberbauanlagen:

- a) Industriestammgleis
- b) Tafel zur Kennzeichnung der Infrastrukturgrenze DB Netz / WSG

5.1.2. Sicherungstechnische Ausrüstung

- a) die signaltechnischen Einrichtungen der fernbedienten W12 und Gs 10
- b) das Lichtsperrsignal Ls 12 ¹
- c) Rangiersignalbegriff des Ausfahrsignals N3

Die signaltechnischen Anlagen werden durch den Fahrdienstleiter des Stellwerks „Df“ Bahnhof Dörverden bedient.

5.1.3. Telekommunikationsanlagen und Rufnummernverzeichnis

Betriebsstelle/ Stelle WSG	Extern:	GSM-R	
		CT 9: 991126753	CT 7: 71003102
Fdl Dörverden	0151-2740 0763		
Leitstelle / Unfallmeldestelle WSG	0152/03390620		

Hinweis Ruf-
Nr. Änderung
Leitstelle
WSG
04231/922777

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01
Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur Dritter EIU
Bf Dörverden – Industriestammgleis Dörverden-Barne

Seite 3 von 10

5.1.5. Oberleitungsanlagen, Weichenheizung

Oberleitungsanlagen sind innerhalb des Industriestammgleises nicht vorhanden, Die Grenze ist durch EL 6 mit Richtungspfeil rechts am Gleis 3 des Bf Dörverden dargestellt. Weichenheizungsanlage für W 12 vorhanden, Aufnahme im Räumplan Winterdienst Netzbezirk Verden ist erfolgt.

5.1.6. Neigungsverhältnisse, Geschwindigkeiten

Übergang DB /Industriestammgleis <1:400.
Im Industriestammgleis und im Bf Dörverden gilt HG 25 km/h für Rangierfahrten.

5.2. Betriebsführung an der Schnittstelle

5.2.2. Durchführung der Rangierfahrten

Alle Fahrten in/aus dem Industriestammgleis werden als Rangierfahrt durchgeführt. Für den Bf Dörverden und bis zur Anschlussgrenze gelten die Regelungen der DB Netz AG, innerhalb des Anschlusses die Regelungen der NBS inkl. der SbV in Verantwortung der WSG.

Fahrt in den Anschluss:

Einschränkungen der Geschwindigkeit oder Besonderheiten, die den Bereich innerhalb des Anschlusses betreffen, werden ausschließlich durch den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der WSG oder seinen örtlichen Betriebsleiter (öBL) bekannt gegeben.
Es erfolgt hierzu keine Verständigung durch den Fahrdienstleiter Dörverden.

Fahrt aus dem Anschluss:

Besonderheiten werden innerhalb der Rangiervereinbarung, durch den Fdl Dörverden, mündlich bekannt gegeben.

Verständigung beim Rangieren – Bf Dörverden

Für die Verständigung für Fahrten in/ aus dem Industriestammgleis ist GSM-R zu nutzen.

Wird im Bezug zu einer Zugfahrt rangiert (vor und nach einer Zugfahrt oder als Zwischenhalt) wird immer Bezug auf die Zugnummer genommen.

Notrufe sind über den Zugfunknotruf abzugeben.

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01
Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur Dritter EIU
Bf Dörverden – Industriestammgleis Dörverden-Barme

Seite 4 von 10

5.3. Notfallmanagement

Die Ausübung des Notfallmanagements ab der Anschlussgrenze in Richtung Gleis 3 wird durch die Notfallmanager der DB Netz AG – Notfallbezirk Verden - erfüllt.
Innerhalb des Anschlusses durch die Notrufbereitschaft der WSG.

Der Fahrdienstleiter Dörverden und die Mitarbeiter der WSG unterrichten sich gegenseitig über Unfälle, gefährliche Ereignisse und andere Unregelmäßigkeiten, sofern sich diese auf den Betrieb des anderen Infrastrukturbetreibers auswirken bzw. dieser betroffen ist.

5.4. Sonstige betriebliche Regelungen / Besonderheiten

Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren zwischen dem Sperrsignal 12¹ und der Anschlussweiche 12 nach Ril 408 - ist der Fdl Stw Dörverden.

Die Verständigung der Rangierfahrten über Einschränkungen der Infrastruktur und/ oder Besonderheiten, die ausschließlich das Industriestammgleise betreffen, siehe Punkt 5.2.2.

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01
Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb
Netz/Infrastruktur Dritter EIU
Bf Dörverden – Industriestammgleis Dörverden-Barme

Seite 5 von 10

Nachweisführung und Information über Verkehre

Nutzung des Anschlusses ist nur mit vorheriger Zustimmung des Anschlussinhabers zugelassen.

Der Anschlussinhaber informiert den Fdl Dörverden im Voraus über alle geplanten Rangierfahrten in/ aus der Infrastruktur der WSG. Alle Rangierfahrten in/aus dem Anschluss werden vom Fdl Dörverden in einem Nachweis dokumentiert (Zulieferung des Nachweises erfolgt durch den Anschlussinhaber). Die Fdl Dörverden geben auf Anforderung des Anschlussinhabers, Auskunft über die durchgeführten Rangierfahrten.

Regelmäßige Verkehre:

1. WSG sendet Zustimmung zur Nutzung für regelmäßige Verkehre an Fdl (i. d. R. per Fax), siehe Muster in der Anlage 1
2. Fdl dokumentiert die Durchführung der Rangierfahrt im Nachweis ;
3. Fdl meldet lediglich Abweichungen von der Regelfahrt an den Anschlussinhabers. Definition Abweichungen: sofern diese sich in Anzahl Rf pro Tag von den Vorgaben unterscheiden. (Bringschuld des Fdl.!) - finden keine Meldungen zu Abweichungen statt, wird davon ausgegangen, dass Rf planmäßig stattgefunden haben.

Bedarfsverkehr:

1. WSG sendet Zustimmung zur Nutzung für Ad-hoc-Verkehre (Muster s. Anlage 1) an Fdl (i. d. R. per Fax)
2. Fdl dokumentiert die Durchführung der Rangierfahrt im Nachweis
3. Fdl gibt auf Anfrage des Anschlussinhabers Auskunft über die durchgeführten Rangierfahrten mit IST-Zeit Angaben gem. seiner Aufzeichnung (Holschuld der WSG; keine Bringschuld des Fdl.!)

Handlung bei Abweichung vom Normalfall:

- EVU meldet sich bei Fdl und verlangt Ein- oder Ausfahrt in/ab Anschluss, obwohl keine Zustimmung zur Nutzung vom Anschlussinhaber vorliegt
- Fdl verweigert dem EVU zunächst Einfahrt bzw. auch Ausfahrt. Das EVU setzt sich mit Bereitschaftshabenden der WSG in Verbindung und wartet dessen Weisung ab. (Eine Zustimmung zur Nutzung kann in diesem Fall mündlich vom Bereitschaftshabenden WSG erteilt werden)
- Bei Zustimmung des Bereitschaftshabenden der WSG findet Durchführung der Rf statt (Dokumentation im Nachweis).
- Findet im Ausnahmefall keine Zustimmung statt, informiert der Fdl das EVU über die Weigerung der Ein- oder Ausfahrt. - In diesem Fall muss dann das EVU Kontakt zur WSG aufnehmen und weiteres besprechen.



<p>DB Netz AG LN32-08-01FBÖ01 Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb Netz/Infrastruktur Dritter EIU Bf Dörverden – Industriestammgleis Dörverden-Barme</p>	<p>Seite 6 von 10</p>
--	-----------------------

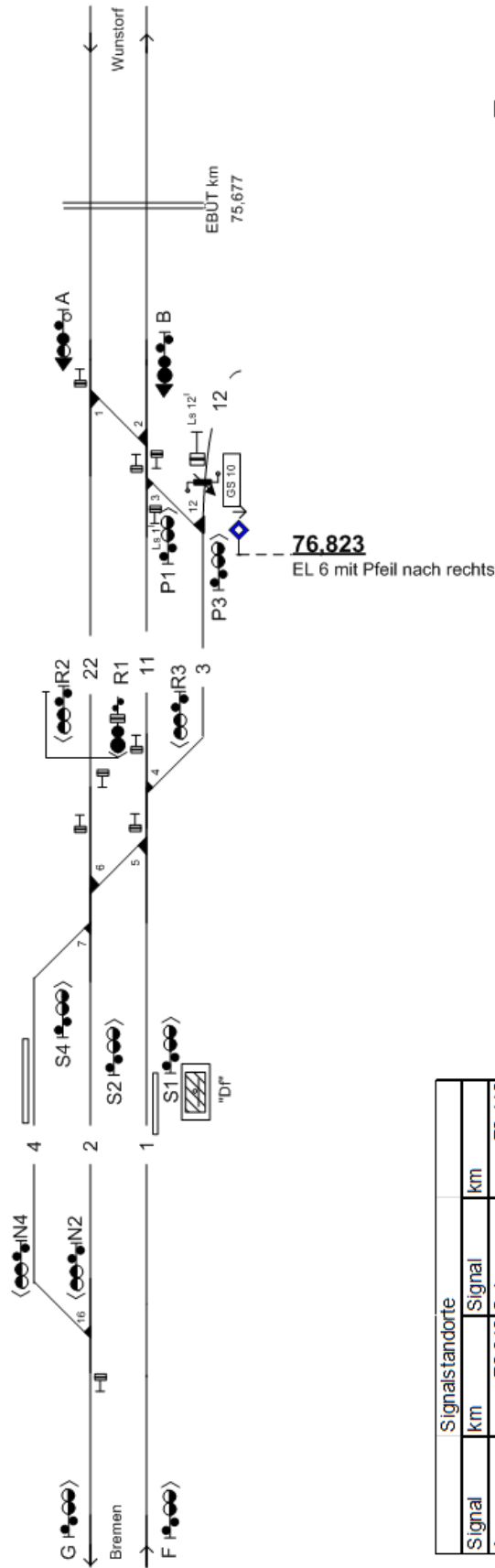
5.5 Ansprechpartner

WSG		
Unfallmeldestelle WSG		
EBL	0151-4312 7947	Herr Dr. Hein
öBL	0173-9061150	Herr Rohde
Bereitschaftshabender	0152-03390620	(wechselnd)
DB Netz AG		
Notfalleitstelle Hannover	0511-286-510151	
Notfallmanager Verden	Verständigung über Notfalleitstelle	
Fdl „Df“ Dörverden	0151-2740 0763	Fax: 0421-221 3521
BezL Betrieb NB Verden	0160-9042-9401	Herr Wolf
BezL LST NB Verden	0421-221 3504	Herr Sauer
BezL Fahrbahn NB Verden	0421-221 3503	Herr Dost-Schinkel
BezL OI NB Verden	0421-22-2894	Herr Davids

Hinweis Ruf-Nr. Änderung
 Bereitschaftshabender
 04231/922777

Anlage 1
zu Betra
I.NP-N-D-BRE (B)

Bf Dörverden



Signalstandorte	
Signal	km
A	76,319 S 4
B	76,354 N 2
P 3	76,886 N 4
P 1	76,986 F
R 2	77,532 G
R 3	77,637 R 1
S 1	78,148
S 2	78,148

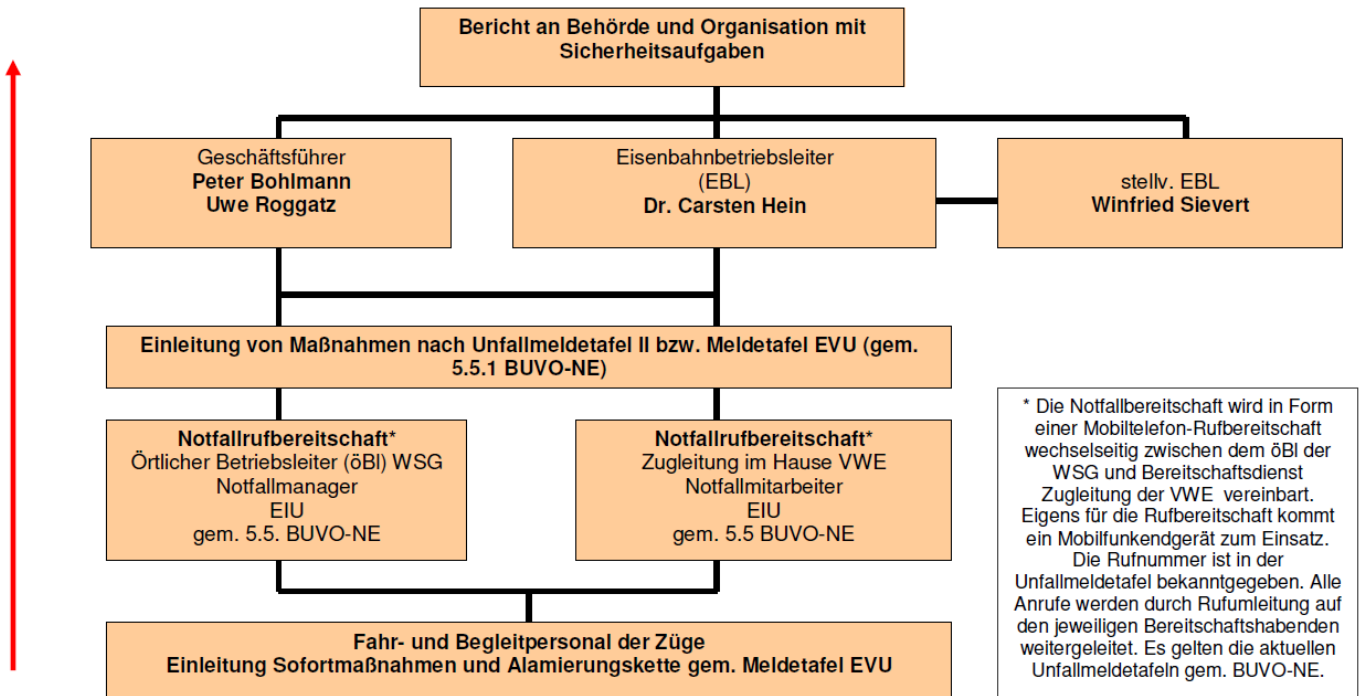
Signalstandorte	
Signal	km
A	78,112
B	78,746
P 3	78,746
P 1	79,190
R 2	79,190
R 3	77,637
S 1	
S 2	

Maßgebende Streckenneigungen

Gleis	Lage	Neigung (> 1:400)	Bemerkungen
km 0,000 bis km 0,015	Ausfahrt aus DB-Gleis	> 1:400	
km 0,015 bis km 0,885	ca. Grenze Anschlussbahn bis vor BÜ K 17	< 1:400	
km 0,885 bis km 1,100	vor BÜ K 17 bis ca. Weiche 103	> 1:400	
km 1,100 bis km 1,250	hinter Weiche 103	< 1:400	
km 1,250 bis km 1,380	vor Wiebe-Weiche 200 bis hinter Wiebe-Weiche 200	> 1:400	
km 1,380 bis km 3,495	zwischen BÜ km 3,3 und BÜ km 3,8	< 1:400	
km 3,495 bis km 3,825	bis hinter BÜ km 3,8	> 1:400	
km 3,825 bis km 4,290	BÜ km 3,8 bis Weiche 103	< 1:400	

Notfallmanagementsystem

Darstellung von Verantwortlichkeiten für Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanten Funktionen



Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz Industriestammgleis Dörverden Betriebsstelle: Verden

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))

Funk Kanal: --

Mobilfunk:
04231/922777

... Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen

... Was ist geschehen?

Ort: Strecke von ... nach ... ; Bahn-km

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

... Gefährliche Stoffe freigegeben (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

... Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten

... Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Stand: 08.10.2023

Datum

Maßnahmen bei Schienenbrüchen

- (1) Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden
 - a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z. B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen,
 - b) bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Baudienstes und Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO/ESBO/ EBOA bzw. BOA).

Entscheidung über die Befahrbarkeit

- (2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn
 - a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenklammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist.
 - b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches ((8) b)) während des Befahrens nicht möglich ist.

Unbefahrbare Schienenbrüche

- (3) Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.

Befahrbarer Schienenbruch

In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notverbinder leitend zu überbrücken.

- (4) die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt für Schienenbrüche (S. 3) dargestellt.

Merkblatt für Schienenbruch

- (5) Art (befahrbar oder unbefahrbar) und Lage (Gleis und km) des Schienenbruchs sind sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden. Die Weisung der für den Fahrdienst zuständigen Betriebsstelle (z. B. Fahrdienstleiter, Zugleiter) ist abzuwarten.

Meldung

- (6) Die Bruchstelle ist unverzüglich – in der Regel nach beiden Richtungen – abzuriegeln, z. B. durch Posten oder Schutzhalte signale. Bei einem befahrenen Schienenbruch auf zweigleisiger Strecke genügt die Abriegelung gegen Fahrten in der gewöhnlichen Richtung.

Betriebliche Sicherung

- (7) Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete, wenn von der zuständigen Betriebsstelle nichts anderes bestimmt wird, so lange an der Bruchstelle, bis er abgelöst oder von der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung verständigt wird.

Überwachung der Bruchstelle

AzObri 37

Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle

- (8) Der Bedienstete an der Bruchstelle muß
- a) Fahrzeuge stellen und über den Schienenbruch unterrichten, bis ihm die zuständige Betriebsstelle meldet, daß alle weiteren Fahrten (z. B. durch „Befehl“) unterrichtet werden (9),
 - b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und notfalls Haltsignal geben.

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle

- (9) Wird ein Schienenbruch gemeldet, so veranlaßt die zuständige Betriebsstelle
- a) bei einem unbefahrbaren Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrten,
 - b) bei einem befahrbaren, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren,
 - c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit.,
 - d) die Verständigung der für die Beseitigung des Schienenbruchs zuständigen Stelle.

Bauliche Sicherung

(10) Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele enthält das nachstehende Merkblatt (Seite 3).

Paßstück

(11) Wenn zur Beseitigung des Schienenbruchs ein Paßstück eingeschweißt werden muß, so sollen die Schweißstellen in den Schwellenfeldern liegen. Das Paßstück muß mindestens 2 m lang sein (Obri § 11 (4)).

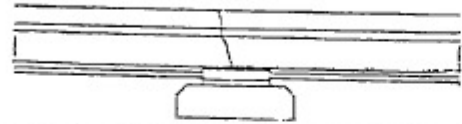



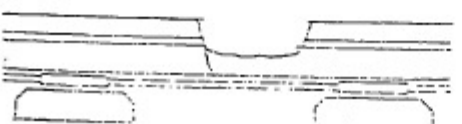
Durchgehend geschweißte Gleise


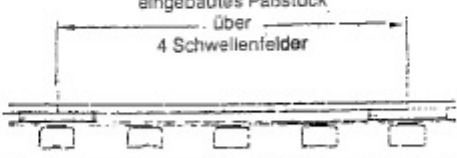
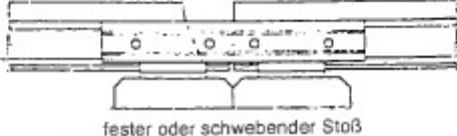
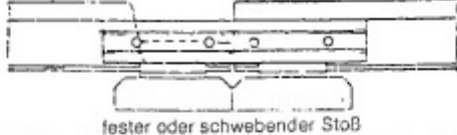

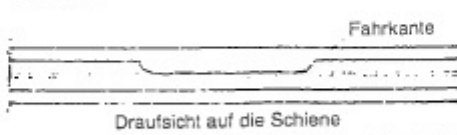
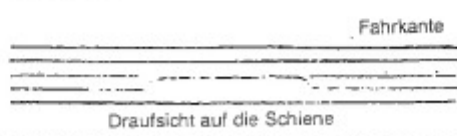
(12) In durchgehend geschweißten Gleisen und Weichen sind bei Schienenbrüchen beiderseits der Bruchstelle in je 5 m Entfernung je 10 Wanderklemmen auf Zug und je 10 auf Druck anzubringen. Schweißungen zum Beseitigen von Brüchen sind als Schlußschweißungen auszuführen. AzObri 42 (9) und (15) bis (18) sind sinngemäß zu beachten.

Zulässige Geschwindigkeiten

(13) Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Paßstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruches und Beachtung der Hinweise in nachstehendem Merkblatt (Seite 3).

Merkblatt für Schienenbrüche

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

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

1) Nr. 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schienen auswechseln.