

Teil B: Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

zu FV-NE § 1 (2) – Geltungsbereich

Auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur der WSG wird ausschließlich Rangierbetrieb gemäß FV-NE durchgeführt.

zu FV-NE § 1 (3) – Bestimmungen von vorübergehender Bedeutung

Es können von der WSG vorübergehende netzzugangsrelevante Bestimmungen erlassen werden, die dem Zugangsberechtigten übermittelt werden. Diese können sein: Betriebsanweisungen (BetrA) oder Bau- und Betriebsanweisungen (BETRA). Sie werden mit „Betriebsanweisung“ oder „BetrA“ bzw. „Bau- und Betriebsanweisung“ oder „BETRA“ überschrieben, mit einem Herausgabe- und Gültigkeitsdatum versehen und jährlich fortlaufend nummeriert. Sie dürfen nur von den Eisenbahnbetriebsleitern, örtlichen Betriebsleitern oder dessen Stellvertretern bzw. eine von ihm bestimmte Person herausgegeben werden. Andere Dokumente sind ungültig

Die Zugangsberechtigten mit **Infrastrukturnutzungsvertrag** erhalten die Betriebsanweisungen schriftlich oder fernschriftlich. Für die Unterrichtung der Betriebsbediensteten ist der Zugangsberechtigte verantwortlich.

zu FV-NE § 1 (4) – Elektrischer Bahnbetrieb

Die Gleisanlagen der WSG nicht elektrifiziert.

zu FV-NE § 1 (6) – Gemeinschaftsbetrieb

In den Übergangsbahnhöfen zur DB Netz AG gelten auf den Gleisen, die sich im Eigentum der DB Netz befinden, insbesondere die Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift; Richtlinie 408.48 inkl. der örtlichen Richtlinien und der Ril 481 „Bahnbetrieb; Telekommunikationseinrichtungen bedienen“. Einzelheiten zur Betriebsführung in den DB-Übergangsbahnhöfen enthält die Anlage 1 im Teil E der SbV.

Der betriebliche und rechtliche Übergang zwischen der WSG (und den entsprechenden Regeln dieser SbV) und der DB Netz AG (und ihren Regeln der DB Netz AG) ist genau auf Höhe des Grenzschildes, das die Infrastrukturgrenze markiert.

zu FV-NE § 2 (3) – Leitung und Überwachung

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL):

Dr.-Ing. Carsten Hein

Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter der Eisenbahninfrastruktur
(Stv. EBL):

Winfried Siefert

örtlicher Betriebsleiter (öBl):

Henning Rohde

zu FV-NE § 2 (4) – Befähigung

Es gelten die Befähigungsanforderungen an das Betriebspersonal gemäß den Festlegungen des Zugangsberechtigten.

Für die gesundheitliche Tauglichkeit der Betriebsbediensteten gilt die VDV-Schrift 714 „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“ oder ggf. die TfV.

Zu FV-NE § 2a (3) Verhalten bei Gefahr – Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und an den Bahnanlagen meldet das Betriebspersonal unverzüglich an den zuständigen Bereitschaftshabenden über die Rufnummer 0152-03390620.

zu FV-NE § 3 (19) – Triebfahrzeuge

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven mit einer Motorleistung bis 175 kW bzw. 240 PS.

zu FV-NE § 5 (2) – Fahrplanarten

Fahrpläne für Fahrten auf der Infrastruktur der WSG werden nicht aufgestellt. Alle Fahrten auf der Infrastruktur der WSG werden beim Fahrdienstleiter (Fdl) des Bahnhofs Dörverden (DB Netz AG) fernmündlich oder fernschriftlich **als Zustimmung zur Rangierfahrt** angemeldet.

zu FV-NE § 8 (2) – Verständigungsformen

Alle Triebfahrzeugführer und Rangierer müssen mit einem Mobiltelefon nach GSM-Standard ausgerüstet sein. Andere Verständigungsformen wie Sprechfunk oder DB Funksystem GSM-R stehen nicht zur Verfügung. Die Vorhaltung des Mobiltelefons ist zwingend vorausgesetzt und dessen Rufnummer bei Beantragung eines Nutzungszeitfensters der zuständigen Stelle mitzuteilen. Die Rufnummern sind untereinander und bei Bedarf dem Fdl Dörverden bekannt zu geben.

zu FV-NE § 9 (1) – Schriftliche Befehle für Züge

Befehle nach FV-NE Anlage 10 werden vom Eisenbahnbetriebsleiter der WSG bzw. einer von ihm beauftragten Person erteilt und gelten auch für Rangierfahrten.

zu FV-NE § 15 (12) – Maßnahmen nach Auffahren von Weichen

Im Falle des Auffahrens einer Weiche hat der Triebfahrzeugführer des EVU unverzüglich die Unfallmeldestelle der VWE zu verständigen.

Die Feststellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Weiche nach einem Auffahren trifft der öBl, bei Bedarf in Abstimmung mit dem EBL.

Eine aufgefahrene Weiche darf von einem EVU erst wieder befahren werden, wenn der ordnungsgemäße Zustand vom EIU festgestellt worden ist. Der Zugleiter stellt beim erstmaligen Befahren nach Auffahren über die Befahrbarkeit der Weiche einen Befehl Nr. 12 mit Grund Nr. 30 aus.

zu FV-NE § 26 (2) – Planmäßige Sperrung

Die planmäßige Sperrung des Stammgleises oder von dessen Teilabschnitten wird mittels Bau- und Betriebsanweisungen (BETRA) bekannt gegeben. In der BETRA kann auch die Erklärung zum Baugleis und die Regelung, welche Fahrten in das Baugleis eingelassen werden dürfen, erfolgen. Die BETRA ist nur gültig, wenn sie vom EBL oder öBl unterzeichnet ist.

Zu § 32 (6) Wagen mit gefährlichen Gütern

Mit Beantragung eines Nutzungszeitfensters sind Wagen mit gefährlichen Gütern anzumelden. Das EVU ist verantwortlich für die Einhaltung der Vorschriften zum Gefahrgut.

zu FV-NE § 32 (7) – Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

Überschreiten beladene Güterwagen die zugelassenen Achs- und/oder Meterlasten, ist die Geschwindigkeit der Rangierfahrt nach Weisung der Betriebsleitung der WSG zu reduzieren oder die Fahrt zu untersagen.

zu FV-NE § 32 (8) – Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

Für Radsatzlasten und Meterlasten gelten folgende höchsten Grenzwerte:

Radsatzlast 22,5 to, Meterlast 8,0 t je Meter (entspricht der Streckenklasse D4),

zu FV-NE § 41 – Bremsberechnung

Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Rangieren ohne Anschluss an die Luftleitung ist verboten. Es wird auf die Vorschriften der VDV-Schrift 757 für das druckluftgebremste Rangieren in der jeweils gültigen Fassung verwiesen.

zu FV-NE § 41 (1) – Mindestbrems Hundertstel

Auf den Gleisen der WSG sind für alle Rangierfahrten 30 Mindestbrems Hundertstel (in allen Bremsarten) vorgeschrieben. Werden sie nicht erreicht, sind alle Bahnübergänge vom Zugangsberechtigten mit Posten zu sichern.

zu FV-NE § 44 (11) – Pfeifeinrichtung gestört

Bei gestörter Pfeifeinrichtung hat der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen, an denen gepfiffen werden muss (erkennbar am zuvor aufgestellten Signal BÜ 4), entsprechend den Sichtverhältnissen auf höchstens 5 km/h zu reduzieren.

zu FV-NE § 48 (9) – Schienenbrüche

Für die Beurteilung eines Schienenbruches kann die Anlage 5 herangezogen werden.

zu FV-NE § 51 (13) – Örtliche Besonderheiten

Die örtlichen Besonderheiten beim Rangieren sind im Teil C „Sammlung der örtlichen Besonderheiten“ enthalten.

zu FV-NE § 53 (2) – Geschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 25 km/h, wenn in den örtlichen Besonderheiten nichts anderes festgelegt ist.

zu FV-NE § 53 (10) – Verschieben ohne Rangierpersonal

Das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal an der Spitze der Rangiereinheit ist verboten.

zu FV-NE § 53 (11) – Rangieren mit Seil oder Kette

Rangieren mit Seil oder Kette ist unzulässig.

zu FV-NE § 55 (1) – Sichern von Bahnübergängen

Bei geschobenen Rangierfahrten sind nicht technisch gesicherte Bahnübergänge gem. FV-NE Anlage 13 (17) zu sichern.

zu FV-NE § 56 (1) – Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen ist auf allen Gleisen der WSG unzulässig.

zu FV-NE § 58 (2) – Festlegemittel

Das Ablegen von Hemmschuhen oder Radvorlegern an der Infrastruktur der WSG ist über die Dauer der Sicherung hinaus nicht gestattet. Radvorleger oder Hemmschuhe sind bei Bedarf auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

zu FV-NE § 59 (3) – Gefährdende Rangierbewegungen

Alle Rangierfahrten aus der WSG-Infrastruktur in Richtung Bahnhof Dörverden haben in ausreichendem und sicherem Abstand vor dem Schutzhaltssignal der Gleissperre (nahe der Infrastruktur-Anschlussgrenze) zu halten. Erst nach Zustimmung des zuständigen Fahrdienstleiters des Bahnhofs Dörverden (Rufnummer: 0151/27400763) und dem Ablegen der Gleissperre darf darüber hinaus rangiert werden.

FV-NE – Anlagen

zu FV-NE Anlage 13 (17) Sicherung durch Bahnübergangsposten

Der Bahnübergangsposten hat zusätzlich eine weiß/rote Signalfahne mitzuführen und für die Sicherung einzusetzen.

Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

zu Signal Zg 1 – Spitzensignal

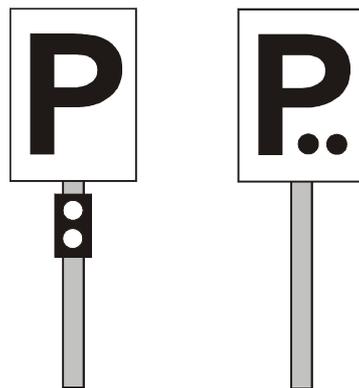
Auch bei Rangierfahrten ist das Signal Zg1 zu führen. Das Nachtzeichen ist stets auch bei Tageslicht zu führen.

zu Signal Fz 1 – Rangierlokomotivsignal

Statt des Signals Fz 1 wird das Signal Zg 1 – Spitzensignal – an beiden Stirnseiten des Triebfahrzeugs geführt.

zu Signal BÜ 4 – Pfeiftafel

Das Signal kann durch zwei Zusatzpunkte am Mast oder auf dem Schild ergänzt sein. Die Punkte bedeuten, dass vor dem Bahnübergang nur ein Signal BÜ 4 aufgestellt ist und der Triebfahrzeugführer das Achtungssignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang zu wiederholen hat.



Zusätzliche Bestimmungen zur BUVO-NE

zu BUVO-NE § 3 – Aufbau des Unfallmeldewesens

Unfallmeldestelle ist in der Unfallmeldetafel – SbV Teil E, Anlage 4 – definiert und Bestandteil dieser SbV. Sie sind auf den Triebfahrzeugen der Zugangsberechtigten mitzuführen.

Außerhalb der Dienstzeiten der WSG ist eine Rufbereitschaft eingerichtet, die über die selbige Rufnummer lt. Unfallmeldetafel zu erreichen ist.