

# Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

## **FV-NE – 1. Abschnitt – Allgemeines**

### **zu FV-NE § 1 (2) – Geltungsbereich**

Auf der Eisenbahninfrastruktur der VWE wird Einzug-Betrieb durchgeführt. Es gelten die in der FV-NE auf der rechten Hälfte einer Seite gedruckten Bestimmungen.

- Der Bahnhof Verden Süd grenzt im Norden an den Übergabebahnhof der DB Netz AG und ist im Süden durch das Signal Ne 1 begrenzt.

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

Vorübergehende Bestimmungen werden den Betriebsbediensteten der VWE persönlich zugeteilt sowie an den Merktafeln zum Aushang gebracht. Diese können sein: Betriebsanweisungen (BetrA), Fahrplananordnungen (Fplo), Zusammenstellungen der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) oder Bau- und Betriebsanweisungen (BETRA). Sie werden mit „Betriebsanweisung“ oder „BetrA“, „Fahrplananordnung“ oder „Fplo“, „La“ bzw. „Bau- und Betriebsanweisung“ oder „BETRA“ überschrieben, mit einem Herausgabe- und Gültigkeitsdatum versehen und jährlich fortlaufend nummeriert. Sie dürfen nur von den

- Eisenbahnbetriebsleitern und örtlichen Betriebsleitern oder dessen Stellvertretern herausgegeben werden. Andere Dokumente sind ungültig.

Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten die Betriebsanweisungen schriftlich oder fernschriftlich, die vom örtlichen Betriebsleiter beauftragten Personen verantwortlich sind. Für die

- Unterrichtung der Betriebsbediensteten anderer EVU ist die jeweilige Betriebsleitung verantwortlich.

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

Im DB-Teil des Bahnhofs Verden wird unter Fahrleitung mit 15 kV und 16 2/3 Hz rangiert. Für den Betrieb in Bereichen mit Fahrleitungen ist FV-NE Anlage 1 zu beachten.

### **zu FV-NE § 1 (6) – Gemeinschaftsbetrieb**

Im Übergangsbahnhof zur DB Netz AG gelten auf den Gleisen, die von der DB Netz AG betrieben werden, insbesondere die Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (Richtlinie 408.48 inkl. des Streckenbuchs) und die Bestimmungen der Ril 481 „Bahnbetrieb; Telekommunikationseinrichtungen bedienen“. Einzelheiten zur Betriebsführung im DB-Übergangsbahnhof enthält die Anlage 1 im Teil E der SbV.

Der betriebliche Übergang zwischen der VWE (und den entsprechenden Regeln dieser SbV) und der DB Netz AG (und ihren Regeln gemäß der Anlage 1 dieser SbV) ist in Fahrtrichtung zur DB auf Höhe des Schutzhaltssignals, in Fahrtrichtung zur VWE an der gekennzeichneten Infrastrukturgrenze VWE/DB.

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

Eisenbahnbetriebsleiter der Eisenbahninfrastruktur (EBL-I):	Dr.-Ing. Carsten Hein
Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter der Eisenbahninfrastruktur (Stv. EBL-I):	Winfried Sievert
örtlicher Betriebsleiter (öBl):	Claas Keller
Stellvertretender örtlicher Betriebsleiter (Stv. öBl):	Christian Schröder

### **zu FV-NE § 2 (4) – Befähigung**

Für die Ausbildung der Betriebsbediensteten gelten die Anforderungen der VDV-Schrift 754 „Befähigungsrichtlinien für Betriebsbedienstete der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BB-NE)“.

Die Befähigung als Eisenbahnbetriebsbediensteter ist dem EBL oder einer von ihm bestimmten Person in geeigneter Form nachzuweisen. Die Form legt der EBL in den jeweiligen Ausbildungsplänen fest.

Die Einweisung in die Dienstposten erfolgt durch den öBL.

Die körperliche Tauglichkeit der Bediensteten ist gemäß VDV-Schrift 714 „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“ festzustellen.

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

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und an den Bahnanlagen meldet das Betriebspersonal unverzüglich an den zuständigen Bereitschaftshabenden (Unfallmeldestelle) über die Rufnummer 0152/03390620.

◦

### **zu FV-NE § 5 (2) – Fahrplanarten**

Als Dienstfahrpläne werden für den regelmäßigen Verkehr Buchfahrpläne und für zusätzliche Züge (Sonderzüge) Fahrplananordnungen herausgegeben. Die Fahrplananordnungen werden mit „Fahrplananordnung“ oder „Fplo“ überschrieben, mit einem Herausgabe- und Gültigkeitsdatum versehen und jährlich fortlaufend nummeriert. Sie dürfen nur vom örtlichen Betriebsleiter oder seinem Stellvertreter herausgegeben werden.

◦

Für den Buchfahrplan wird ein von FV-NE Anlage 3 abweichendes Muster verwendet (siehe SbV-Anlage 3).

### **zu FV-NE § 5 (4) – Bahnhofsfahrordnung**

Eine Bahnhofsfahrordnung für die Bahnhöfe ist nicht aufgestellt.

### **zu FV-NE § 5 (7) – Verteilung der Fahrpläne**

- Fahrpläne des EIU werden nur auf der Betriebsstelle Verden Süd (Büro Güterabfertigung) verteilt
- und ausgelegt. Folgende Fahrplanarten liegen auf diesen Betriebsstellen aus:  
Buchfahrplan und Fahrplananordnung in jeweils einfacher Ausfertigung.

- Der öBI des EIU sorgt für eine rechtzeitige Verteilung dieser Fahrpläne an die zuständige Stelle des trassenbestellenden EVU auf elektronischem Wege.

#### **zu FV-NE § 5 (8) – Merktafel**

- Eine Merktafel befindet sich auf der Betriebsstelle Verden Süd (Büro Güterabfertigung). Die Merktafel ist vor jedem Dienstantritt von den Betriebsbediensteten des EIU und des EVU der VWE einzusehen.

Sämtliche Informationen der Merktafel werden den entsprechenden Stellen der trassenbestellenden EVU (außer VWE) rechtzeitig übermittelt. Für die Unterrichtung ihrer Betriebsbediensteten ist die jeweilige Betriebsleitung des trassenbestellenden EVU selbst verantwortlich.

#### **zu FV-NE § 6 (3) – Fernsprechbuch**

- Ein Fernsprechbuch wird wegen des Einzug-Betriebs nicht geführt.

## **FV-NE – 2. Abschnitt – Fahrdienst auf den Betriebsstellen**

### **zu FV-NE § 8 (2) – Verständigungsformen**

- Alle Zugführer müssen mit einem Mobiltelefon nach GSM-Standard ausgerüstet sein. Die Rufnummer ist der örtlichen Betriebsleitung bekannt zu geben.

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

Schriftliche Befehle können sowohl für Züge als auch für Rangierfahrten ausgestellt werden.

- Der Befehl gemäß Vordruck Anlage 11 FV-NE wird nur vom örtlichen Betriebsleiter ausgestellt. Er übergibt den Befehl entweder persönlich oder durch Boten, dann hat er eine Durchschrift vorzuhalten; oder er übermittelt den Befehl fernmündlich.

### **zu FV-NE § 12 (1) – Verzicht auf das Zugleitverfahren**

- Bei Durchführung von Zugfahrten – über die südliche Bahnhofsgrenze Verden Süd hinaus – wird auf das Zugleitfahren verzichtet. Die Dienststelle des Zugleiters ist dauernd nicht besetzt.
- Sämtliche dinglichen Meldungen haben fernmündlich an den öBl zu erfolgen. Ist der öBl ausnahmsweise nicht erreichbar, ist die Meldung bei der Unfallmeldestelle abzugeben.
- Mehrzugbetrieb im Personenverkehr darf nach EBO nicht ohne PZB stattfinden. Wird Personenzugbetrieb im Einzug-Betrieb durchgeführt, sind daher alle etwaigen Fahrzeuge mit eigenem Antrieb im Bahnhof Stemmen einzuschließen und die entsprechenden Weichen zu verschließen.
- Vor Beginn jeder Personenzugfahrt hat sich der Zugführer oder ein von ihm beauftragter Betriebsdienstmitarbeiter davon zu überzeugen, dass die Weichen verschlossen sind oder sich im Bahnhof Stemmen kein Fahrzeug mit eigenem Antrieb aufhält.
- Die Strecke Verden Süd – Stemmen (exklusive Bahnhof Verden Süd) darf nur befahren werden, wenn der Zugführer im Besitz des einzigen Zugführerschlüsselbundes ist. Der Zugführerschlüsselbund für die Strecke Verden Süd – Stemmen befindet sich im Büro der Güterabfertigung und darf dort nur für Fahrten auf die Strecke verwendet werden. Befindet sich dort kein Zugführerschlüsselbund, darf die Zugfahrt nicht stattfinden. Der Zugführer hat sich bei Dienstantritt von der Vollständigkeit des Bundes zu überzeugen. Welche Schlüssel im Einzelnen zum Zf-Schlüsselbund gehören, ist auf einem Schild vermerkt.
- Alle Fahrten im Bahnhof Verden Süd fahren als Rangierfahrten.
- Über den Bahnhof Verden Süd hinaus dürfen nur Züge bzw. Sperrfahrten verkehren, wenn für sie ein Fahrplan erstellt worden ist (Buchfahrplan, Fplo). Verantwortlich hierfür ist der Zugführer.

### **zu FV-NE § 14 (1) – Fahrwegprüfung**

Der Fahrweg ist vom Zugführer durch Augenschein zu prüfen, d.h. der Prüfende hat sich selbst davon zu überzeugen, dass der Fahrweg frei und richtig eingestellt ist. Bei Weichen und Gleissperren hat sich der Prüfende davon zu überzeugen, dass die jeweilige Endlage der Weichen bzw. der Gleissperren erreicht ist.

### **zu FV-NE § 15 (10) – Aufbewahrung der Schlüssel**

- Am Zugführerschlüsselbund befinden sich die für die Bedienung der Betriebsstellen außerhalb des Bahnhofs Verden Süd notwendigen Weichenschlüssel. Es gibt insgesamt nur ein Schlüsselbund.
- Der Zf-Schlüssel wird im Büro der Güterabfertigung Verden Süd aufbewahrt.
- Die Schlüssel für Weichen an Gleisanschlüssen des Bahnhofs Verden Süd werden je nach Erfordernis auf der planmäßig eingesetzten Güterzuglok mitgeführt.

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

Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist dies trotzdem geschehen, gilt Folgendes:

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 öBl stellt beim erstmaligen Befahren nach Auffahren über die Befahrbarkeit der Weiche einen Befehl Nr. 12 mit Grund Nr. 30 aus.

### **zu FV-NE § 17 (1) – Einfahrt ohne Einfahrsignal**

Züge gehen ab Standort der Trapeztafel im Bahnhof Verden Süd in eine Rangierfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h über.

- 
- An den übrigen Bahnhöfen dürfen Züge ohne Halt vor der Trapeztafel einfahren.
- 

### **zu FV-NE § 18 (6) – Aufgaben der Streckenwärter**

Es ist mindestens einmal jährlich ein Streckenbegang durch einen fachkundigen Bediensteten durchzuführen. Der EBL bestimmt die fachkundigen Personen. Wurde ein Streckenabschnitt länger als 3 Monate nicht befahren, ist vor der nächsten Zugfahrt ein Streckenbegang durchzuführen. Alle Streckenbegänge sind zu dokumentieren und dem EBL aktenkundig zu machen.

- 

### **zu FV-NE § 25 (1) – Einlegen von Sonderzügen**

- Für Sonderzüge wird eine Fahrplananordnung im Voraus erstellt. In dringenden Fällen kann der öBL, einen vereinfachten Fahrplan auf dem Fahrtbericht anordnen.

### **zu FV-NE § 25 (5) – Hilfszüge auf Strecken mit Dienstruhe**

Hilfszüge dürfen die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschreiten.

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

Die planmäßige Sperrung eines Gleises der freien Strecke oder eines Bahnhofs wird mittels Bau- und Betriebsanweisung (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 FV-NE § 26 (6) und (8) – Aufhebung von Gleissperrungen**

Sämtliche erfolgte Sperrungen, werden auf die gleiche Art aufgehoben, wie sie gesperrt wurden. Eine Sperrung durch eine BETRA muss durch eine neue BETRA aufgehoben werden.

### **zu FV-NE § 27 (12) – Ladestellen der freien Strecke**

Ladestellen der freien Strecke sind nicht vorhanden.

### **zu FV-NE § 30 (3) – Fahrten mit Nebenfahrzeugen**

Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von mindestens 3,5 t dürfen wie Züge behandelt werden. Alle übrigen – auch Zweiwegefahrzeuge – sind wie Sperrfahrten zu behandeln.

### **zu FV-NE § 30 (5) – Nebenfahrzeuge im Einzugs-Betrieb**

Die Regelung zum Einsatz ausschließlich einer Zugeinheit (vgl. SbV zu FV-NE § 12 (1)) gelten für Zug- bzw. Sperrfahrten mit Nebenfahrzeugen entsprechend.

## **FV-NE – 3. Abschnitt – Zugfahrdienst**

### **zu FV-NE § 32 (1) – Länge der Züge**

- Die maximale Zuglänge beträgt 350 m, bei Fahrten über Neddenaverbergen hinaus nur 155 m.

### **zu FV-NE § 32 (5) Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden**

Wagen, die durch Ladung oder Steifkupplung verbunden sind, dürfen auf der Eisenbahninfrastruktur der VWE nicht fahren.

### **Zu § 32 (6) Wagen mit gefährlichen Gütern**

Die vorgeschriebenen Unfallmerkblätter sind in der DB-Konzernrichtlinie 424 „Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter veranlassen“ enthalten. Diese Richtlinie wird im Bahnhof Verden Süd vorgehalten.

Bei Verkehren mit Gefahrgütern sind die benötigten Unfallmerkblätter auf dem Triebfahrzeug vorzuhalten.

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

Überschreiten beladene Güterwagen die zugelassenen Achs- und/oder Meterlasten, ist die Geschwindigkeit des Zuges nach Weisung der Betriebsleitung des EIU zu reduzieren oder die Fahrt zu untersagen. Werden Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen auf den Strecken der DB Netz AG weiter befördert, sind die Wagen so in den Zug einzureihen, dass sie auf den DB-Strecken in Fahrtrichtung vorn (hinter dem Triebfahrzeug) laufen.

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

Für Radsatzlasten und Meterlasten gelten die folgenden höchsten Grenzwerte:

- |                                 |                     |   |
|---------------------------------|---------------------|---|
| ◦ Bahnhof Verden Süd:           | Radsatzlast 22,5 t, | Meterlast 8,0 t je Meter (Streckenklasse D4), |
| ◦ Strecke Verden Süd – Stemmen: | Radsatzlast 16 t,   | Meterlast 5,0 t je Meter (Streckenklasse A),. |

Im Anschlussgleis der Mars GmbH sowie im Anschlussgleis der VS Heibo Logistik sind die Güterwagen lang zu kuppeln.

### **zu FV-NE § 34 (2) – Zulässigkeit geschobener Züge**

Geschobene Züge sind nicht zugelassen.

### **zu FV-NE § 35 (2) – Nachgeschobene Züge**

- Nachschieben ist nicht zugelassen.
-

### zu FV-NE § 36 (1) – Nebenfahrzeugführer

Für Nebenfahrzeugführer gelten die gleichen Anforderungen an die Streckenkunde wie für Triebfahrzeugführer, jedoch reichen beim Ersterwerb zwei Belehrungsfahrten bei Tageslicht aus, wenn davon ausgegangen werden kann, dass der Nebenfahrzeugführer das Nebenfahrzeug nicht bei Dunkelheit führt. Andernfalls ist wie bei Triebfahrzeugführern zu verfahren.

### zu FV-NE § 37 (2) – Form der Erfassung und Übermittlung der Zugdaten

- Der Bremsweg beträgt 400 m. Alle Züge sind einheitlich in Bremsstellung P zu fahren. Auf die Angabe der Zuglänge darf verzichtet werden. Gefahrgutangaben sind erforderlich und vor Zugfahrt/Rangierfahrt an die örtliche Betriebsleitung zu senden, sofern Gefahrgüter in Zügen oder Rangierfahrten befördert werden.

Die übrigen Zugdaten sind im Fahrplan anzugeben.

### zu FV-NE § 38 (1) – Führen des Fahrtberichts

Es wird ein vom Muster der FV-NE Anl. 19 abweichender Fahrtberichtsvordruck verwendet (siehe SbV Anlage 9, vgl. SbV zu FV-NE § 11(1)). Der Fahrtbericht ist bei jeder Zugfahrt zu führen.

### zu FV-NE § 41 – Bremsberechnung

Bei Zügen bis 800 t (Bruttotonnen des Wagenzuges) darf auf die Berechnung der vorhandenen Bremsleistung verzichtet werden, wenn mindestens 90 % der Radsätze gebremst sind. Die entsprechende Prüfung des Zugführers, dass mindestens 90 % der Radsätze gebremst sind, ist ggf. im Fahrtbericht zu vermerken.

### zu FV-NE § 41 (1) – Mindestbremsleistung

Es gilt die Bremsleistung für 400 m Bremsweg. Folgende Mindestbremsleistung sind vorgeschrieben:

Strecke:	maßgebendes Gefälle in ‰:	Mbr in Bremsart	
		P:	G:
Verden Süd – Stemmen (maßgeblich: Abschnitt Armsen - Neddenaverbergen)	10‰	48	48

Werden die Mindestbremsleistung nicht erreicht, entscheidet der örtliche Betriebsleiter, ggf. in Abstimmung mit dem EBL, ob und wie gefahren werden darf.

### 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 10 km/h oder weniger zu reduzieren.



### **zu FV-NE § 44 (16) – Durchfahrt auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal**

- Alle Fahrten vom DB-Bahnhof Verden in den Bahnhof Verden Süd erfolgen als Rangierfahrten. Die Zustimmung zur Rangierfahrt bis zur Infrastrukturgrenze erteilt der Weichenwärter Verden der DB Netz AG.
- Fahrten ohne Zugführerschlüssel dürfen nur bis zur Rangierhalttafel (Ra 10) des Bahnhofs Verden Süd fahren.
- 

### **zu FV-NE § 44 (19) – Festlegen von Zügen und Zugteilen**

- Das Abstellen von Zügen und Zugteilen auf der freien Strecke und in Hauptgleisen der Bahnhöfe ist generell dem örtlichen Betriebsleiter zu melden. Dabei ist die Anzahl der abgestellten Wagen, in den Bahnhöfen die Gleisnummer bzw. beim Abstellen auf der Strecke die Streckenkilometrierung (von – bis) anzugeben.

### **zu FV-NE § 45 (2) – Bekanntgabe**

Ständige Geschwindigkeitseinschränkungen, die in der SbV geregelt und nicht im Fahrplan angegeben werden, sind im Abschnitt D Verzeichnis der Langsamfahrstellen zusammengefasst.

### **zu FV-NE § 45 (3) – Zulässige Geschwindigkeiten**

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt für alle Zugarten 30 km/h. Davon abweichende zulässige Geschwindigkeiten sind örtlich oder im Fahrplan angegeben.

### **zu FV-NE § 45 (4 und 5) – Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahren auf Sicht**

Beschränkungen der Streckenhöchstgeschwindigkeit sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb der Bahnhöfe und Anschlussstellen sind dem Buchfahrplan bzw. dem Streckengeschwindigkeitsblatt (SbV Anlage 4) zu entnehmen.

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen sind in SbV Teil D aufgeführt. Sie sind teilweise mit den Signalen Lf 4 und Lf 5 oder Lf 7 signalisiert. In den Fällen, wo ständige Langsamfahrstellen nicht signalisiert sind, müssen sie im Buchfahrplan / Streckengeschwindigkeitsblatt und in der Fahrplananordnung enthalten sein. Vorübergehende Langsamfahrstellen werden mittels Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) bekannt gegeben.

Im Bahnhof Stemmen ist die Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h beschränkt.

### **zu FV-NE § 47 (7) – Stehenlassen eines Zugteils**

Müssen Zugteile in einer Steigung oder in einem Gefälle stehen gelassen werden, sind in Gefällerrichtung Hemmschuhe zu verwenden. Müssen Zugteile auf freier Strecke stehen gelassen werden, so ist jeweils ein Hemmschuh pro Richtung vorzulegen.

#### **zu FV-NE § 47 (4a) – Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört**

- Entgegen der Regelung in der FV-NE brauchen gestörte Fahrzeugeinrichtungen der Zugbeeinflussung nicht gemeldet zu werden, weil auf der Strecke der VWE ohne Zugbeeinflussung gefahren wird.

#### **zu FV-NE § 48 (9) – Schienenbrüche**

Für die Beurteilung eines Schienenbruches ist die Anlage 14 heranzuziehen.

## **FV-NE – 4. Abschnitt – Rangierdienst**

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

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

Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Rangieren ohne Anschluss an die Hauptluftleitung ist verboten.

Die Nutzlänge im Gleis 5 des Bahnhofs Verden Süd ist auf 183 m begrenzt.

### **zu FV-NE § 53 (2) – Geschwindigkeit**

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 20 km/h, wenn in den örtlichen Besonderheiten nichts anderes festgelegt ist.

- Der Bahnhof Verden Süd darf nur als Rangierfahrt mit 20 km/h befahren werden, zwischen der
- Grenze zur DB und der Weiche 16 mit höchstens 10 km/h. Im Gleis 5 des Bahnhofs Verden Süd
- ist höchstens 5 km/h zu fahren. Innerhalb des Bahnhofs Verden Süd sind mehrere Rangierfahrten
- gleichzeitig zulässig.

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

Wo und in welcher Form das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal zulässig ist, ist den örtlichen Besonderheiten zu entnehmen. Ist dort nichts angegeben, ist es 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 § 55 (2) – Sichern anderer Übergänge**

Wo andere Übergänge gesichert werden müssen, ist aus den örtlichen Besonderheiten der jeweiligen Betriebsstelle zu entnehmen.

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

Abstoßen und Ablaufenlassen ist auf allen Betriebsstellen unzulässig.

### **zu FV-NE § 58 (2) – Festlegemittel**

Hemmschuhe sind nach Gebrauch in den Hemmschuhhaltern abzulegen. Radvorleger oder Hemmschuhe auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

### **zu FV-NE § 58 (3) – Festlegen von Wagen durch Hand- oder Feststellbremse**

Bei Neigungen größer als 2,5 ‰ (1:400) und auf der Strecke sind die Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen gemäß VDV-Schrift 757 (BreVo) festzulegen, sofern in den örtlichen Besonderheiten nichts anderes bestimmt ist.

### **zu FV-NE § 59 (2) – Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus**

- Über die Rangierhalttafel (Ra 10) hinaus darf nur rangiert werden, wenn der Triebfahrzeugführer
- über den Zugführerschlüsselbund verfügt, der im Büro der Güterabfertigung zu finden ist.
- 

### **zu FV-NE § 61 (2) – Maßnahmen nach Auffahren**

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 öBl stellt beim erstmaligen Befahren nach Auffahren über die Befahrbarkeit der Weiche einen Befehl Nr. 12 mit Grund Nr. 30 aus.

## **FV-NE – Anlagen**

### **zu FV-NE Anlage 1**

Im Übergabebahnhof Verden wird auf der Infrastruktur der DB Netz teilweise unter Fahrdrabt mit 15 kV / 16 2/3 Hz rangiert.

Zuständige Dienststelle ist:

DB Netz AG  
Niederlassung Nord  
Netzbezirk Verden  
Bahnhofstr. 14  
27283 Verden (Aller)

Bei Unfällen auf der Infrastruktur der DB Netz AG und/oder bei Unregelmäßigkeiten an oder mit der Oberleitung ist der Fdl Verden DB Netz AG (0151) 274 009 54 als zuständige Unfallmeldestelle sofort zu verständigen.

Abschalten und Bahnerden der Fahrleitungsanlagen oder Anlagenteile erfolgen ausschließlich durch das fachkundige Personal der DB-Netz AG.

o

### **zu FV-NE Anlage 9**

Der Funksprechverkehr wird auf festgelegten Frequenzen durchgeführt. Die Frequenzen befinden sich in der Anlage zur Genehmigungsurkunde der Bundesnetzagentur, die jeweils an den ortsfesten Stationen aufzubewahren ist.

Zuglaufmeldungen werden über Mobiltelefon abgegeben

Während der Fahrt dürfen neben der Verlassensmeldung keine weiteren Zuglaufmeldungen abgegeben werden.

Das Kontrollsprechen zwischen Rangierer und Triebfahrzeugführer ist während der Fahrt mindestens alle 10 Sekunden vom Rangierer durchzuführen. Der Triebfahrzeugführer hat darauf zu achten, dass er alle 10 Sekunden das Kontrollsprechen aufnimmt, andernfalls hat er sofort anzuhalten.

### **zu FV-NE Anlage 12 (4)**

Beim Befahren von technisch gesicherten Bahnübergängen im Sichtabstand (insbesondere bei Sperrfahrten und Rangierfahrten) gelten folgende Regelungen:

1. Der Bahnübergang darf nur befahren werden, wenn in Höhe des Einschaltpunkts (Rautentafel) des Bahnüberganges das Signal BÜ 0 erkennbar ist. In Fällen, in denen das Signal BÜ 0 vom Einschaltpunkt nicht erkennbar ist, gilt 2.
2. In Fällen, in denen das Signal BÜ 0 vom Einschaltpunkt nicht erkennbar ist, hat die Fahrinheit stets vor dem BÜ anzuhalten. Dies gilt auch dann, wenn vor dem Bahnübergang das Signal BÜ 1 angezeigt wurde. Nach dem Halt vor dem BÜ ist dieser mit Hilfeinschaltung (HET oder Auto-HET) einzuschalten. Ist dies nicht möglich, muss der BÜ nach Anlage 44 (15) gesichert werden.

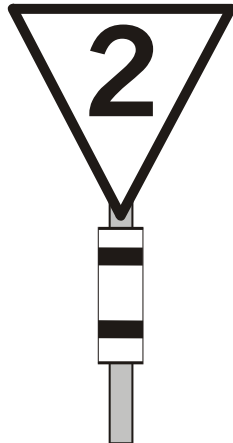
### **zu FV-NE Anlage 13 (17) Sicherung durch Bahnübergangsposten**

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

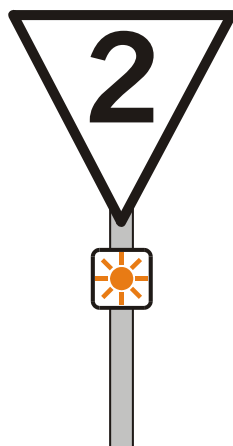
# Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

## zu Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel

Wenn sich zwischen dem Signal Lf 4 (und ggf. dem Signal Lf 5 „Anfangstafel“) und dem Bahnübergang, für den es gilt, noch ein weiterer Bahnübergang befindet, ist der Mast des Signals Lf 4 mit zwei schwarzen Querstreifen gekennzeichnet.



Bezieht sich die durch Signal Lf 4 angekündigte Langsamfahrstelle auf die Einschaltstrecke einer Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage, ist kein Signal Lf 5 aufgestellt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt dann ab dem Signal BÜ 2 „Rautentafel“. Solche Langsamfahrstellen sind zur leichteren Orientierung am Mast des Signals Lf 4 mit einem orangefarbenen Blinklichtsymbol gekennzeichnet. Die Anzahl der Blinklichtsymbole gibt die Anzahl der langsam zu befahrenden, technisch gesicherten BÜ an.



### zu Signal Zg 1 – Spitzensignal

Das Nachtzeichen ist stets auch bei Tageslicht zu führen.

### zu Signal Zg 2 – Schlussignal

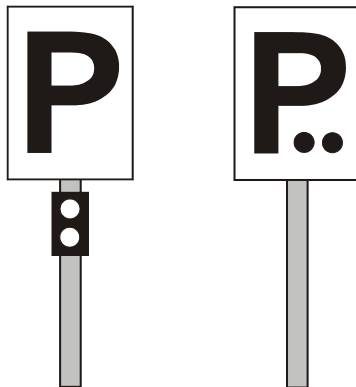
Für alle Züge ist die Signalisierung mit einer Tafel oder einem Licht ausreichend, sofern diese nicht auf Strecken der DB Netz AG übergehen.

### 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 11 – definiert.

Außerhalb der Dienstzeiten des Bahnhofs Verden (Süd) ist von der Betriebsleitung eine Rufbereitschaft einzurichten.

Die Unfallmeldestelle wird bei Verkehren von Sonderzügen in der Fahrplananordnung festgelegt.

Die Unfallmeldetafeln I, II und III sind im Teil E als Anlagen 11 – 13 Bestandteil dieser SbV.