

# Teil D: Örtlichkeiten – und Sonstiges

## Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen

### Strecke Verden Süd - Stemmen

1	2	3	4	5	6
in Bahn-km	zwischen Betriebsstelle / Bahn-km	und Betriebsstelle / Bahn-km	Km/h an Langsamfahrstelle	Km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und akustischen Signalen	Bezeichnung des BÜ / Grund der Langsamfahrstelle
	2,400	2,800		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze
	2,800	2,900	5		Mängel an der Gohbachbrücke
	2,900	2,992		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze
	2,992	5,866		20	Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze/Luttum, HP Luttum bis Luttum Wiesenweg
5,866				20	Hohenaverbergen Schulweg
7,792				20	Armsen Brookweg
8,366				20	Neddenaverbergen, Feldweg
8,942				<b>Halt vor BÜ! Postensicherung</b>	K13 Neddener Dorfstraße
	8,942	10,294	10		Oberbau
	10,294	11,2	20		Oberbau
11,2	Lehrdebrücke	Lehrdebrücke	10		Brücke
	11,2	11,7	20		L 160 BÜ Stemmen
11,709			10		Einfahrweiche Bf.Stemmen / Oberbau

## Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen

### Gegenrichtung Strecke Stemmen – Verden Süd

1	2	3	4	5	6
in Bahn- km	zwischen Betriebsstelle / Bahn-km	und Betriebsstelle / Bahn-km	Km/h an Langsam- fahrtstelle	Km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und akustischen Signalen	Bezeichnung des BÜ / Grund der Langsamfahrtstelle
<b>11,709</b>			<b>10</b>		<b>Einfahrweiche Bf.Stemmen / Oberbau</b>
	<b>11,7</b>	<b>11,2</b>	<b>20</b>		<b>L 160 BÜ Stemmen</b>
<b>11,2</b>	Lehrdebrücke	Lehrdebrücke	<b>10</b>		Brücke
	<b>11,2</b>	<b>10,294</b>	<b>20</b>		Oberbau
	<b>10,294</b>	<b>8,968</b>	<b>10</b>		Oberbau
<b>8,366</b>				<b>20</b>	<b>Neddenaverbergen Feldweg</b>
<b>7,792</b>				<b>20</b>	<b>Armsen Brookweg</b>
<b>5,866</b>				<b>20</b>	<b>Hohenaverbergen Schulweg</b>
	<b>5,866</b>	<b>2,992</b>		<b>20</b>	<b>Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze/Luttum, HP Luttum bis Luttum Wiesenweg</b>
	<b>2,992</b>	<b>2,900</b>		<b>20</b>	<b>Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze</b>
	<b>2,900</b>	<b>2,800</b>	<b>5</b>		<b>Mängel an der Gohbachbrücke</b>
	<b>2,800</b>	<b>2,400</b>		<b>20</b>	<b>Sicherheit an Bahnübergängen Ortschaft Eitze</b>

# Allgemeine Angaben für technisch gesicherte Bahnübergänge

## 1. Schaltvorgang

Beim Befahren des Einschaltkontaktes schaltet der Zug

- a) bei Blinklichtanlagen das rote Blinklicht der Straßensignale und das weiße Blinklicht des Überwachungssignals (Bü 1) ein.
- b) bei Lichtzeichenanlagen (LZA) das gelbe Licht des Straßensignals ein, das nach drei Sekunden in rotes Dauerlicht wechselt. Das Überwachungssignal zeigt erst das Signal Bü 1, wenn die Straßensignale rot leuchten.
- c) bei Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken die Anlagen wie unter b) genannt ein. Etwa 10 Sekunden nach Aufleuchten des roten Lichts senken sich die Halbschranken.

Sind Warnglocken vorhanden, werden diese gleichzeitig mit dem roten Blinklicht bzw. gelben Licht eingeschaltet.

Innerhalb der Einschaltstrecken von technischen Sicherungen darf nicht langsamer als 20 km/h gefahren werden.

## 2. Handeinschaltung

- a) mit Einschalttaste (ET)

Bei handgeschalteten Anlagen darf die ET erst bei Abfahrbereitschaft bedient werden. Der Abfahrauftrag darf erst gegeben werden, wenn das zugehörige Überwachungssignal Bü 1 zeigt oder die Überwachungslampe (ÜL) an der ET blinkt.

- b) mit Rangiertaste (RT) oder –schalter (RS)

Für Rangierfahrten sind Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit RT bzw. RS einzuschalten. Der BÜ darf erst befahren werden, wenn die Überwachungslampe (ÜL) an der RT oder RS blinkt. Bei Bedienung mit RT schaltet die Anlage selbsttätig ab, bei Bedienung mit RS ist die Anlage nach dem Befahren durch Zurückdrehen des Schlüssels auszuschalten.

- c) mit Infrarotempfänger (IRE)

Bei handgeschalteten Anlagen darf der IRE erst bei Abfahrbereitschaft bedient werden. Der Abfahrauftrag darf erst gegeben werden, wenn die Überwachungslampe an dem IRE geleuchtet hat und das zugehörige Überwachungssignal Bü 1 zeigt.

## 3. Unwirksamkeitsschaltung

- a) mit Unwirksamkeitstaste (UT) oder –schalter (US)

Soll eine LZA durch die Zugfahrt oder Rangierfahrt nicht eingeschaltet werden, so ist vor dem Einschaltkontakt zu Halten und der UT oder US zu betätigen. Dann darf die Fahrt nur bis vor die nicht geschaltete LZA fortgeführt werden. Vor der Weiterfahrt muss die LZA mit ET eingeschaltet werden. Bei Bedienung mit UT schaltet die Anlage den Einschaltkontakt nach 120 sec. selbsttätig wieder wirksam, bei Bedienung mit US ist der Einschaltkontakt nach dem Befahren durch Zurückdrehen des Schlüssels wirksam zu schalten.

- b) mit Infrarotempfänger (IRE)

Soll eine LZA durch die Zugfahrt oder Rangierfahrt nicht eingeschaltet werden, so ist vor dem Einschaltkontakt mit dem IRE der UT zu betätigen. Das ordnungsgemäße Betätigen wird durch

Leuchten der Kontrolllampe am IRE angezeigt. Die Fahrt darf nur bis vor die erste nicht geschaltete LZA fortgeführt werden. Vor der Weiterfahrt muss die LZA mit ET oder IRE eingeschaltet werden.

#### **4. Hilfein- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT)**

Diese Tasten sind bei Fahrten, die innerhalb der Einschaltstrecke zum Halten kommen sowie bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen bis 3,5 t Radsatzlast (Kleinwagen und Zweiwegefahrzeuge) zu betätigen.

Bei Einschaltung mit HET ist nach Räumung des Bahnübergangs die Sicherung stets mit HAT wieder auszuschalten.

Bei Anlagen mit Halbschranken darf die HAT erst betätigt werden, wenn die Halbschranken geschlossen sind.

#### **5. Auto-HET Schleifen (HET/HAT)**

Die Auto-HET Schleifen sind bei Fahrten, die innerhalb der Einschaltstrecke zum Halten kommen sowie bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen bis 3,5 t Radsatzlast (Kleinwagen und Zwei-Wegefahrzeuge) zu betätigen. Zum Einschalten ist mit dem führenden Fahrzeug auf die Auto-HET Schleife zu fahren und vor dem BÜ anzuhalten. Nachdem der Triebfahrzeugführer sich von der Funktion der LZA überzeugt hat und der BÜ geräumt ist, darf der BÜ befahren werden.

#### **6. Besonderheiten**

##### **Li Anl. km 0,213 Clüversweg**

s. nachstehende Funktionsbeschreibung

##### **Li Anl. km 1,148 Berliner Ring**

s. nachstehende Funktionsbeschreibung

##### **Li Anl. km 2,270 Eitze, K21 Weitzmühlener Straße**

Alle Züge in Ri Stemmen „Halt“ vor Signal Ne 5.\*) Nach Bedienen der ET-Taste und nach Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 1) darf der Zug in Ri Stemmen weiterfahren. Für ein erforderliches Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus auf den Bahnübergang ist ein Rangierschalter angebracht (Meldung an Fahrdienstleiter/Zugleitstelle). Die Fahrt in Richtung BÜ darf erst freigegeben werden, wenn die Lampe am Rangierschalter aufleuchtet. Nach Beendigung des Rangierens ist der Rangierschalter wieder auszuschalten. Für Fahrten, die zwischen Einschaltkontakt und BÜ beginnen oder enden, ist am Schalthäuschen ein HET-HAT-Schalter vorhanden.

##### **Bli Anl. km 3,417 Eitze, L 160 Walsroder Straße**

Alle Züge in Ri Verden (A) Süd „Halt“ vor Signal Ne 5. Nach Bedienen der ET-Taste und nach Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 2), darf der Zug in Ri Verden (A) Süd weiterfahren.

##### **Bli Anl. km 5,612 Hohenaverbergen, L160 Landstraße**

Alle Züge in Ri Verden (A) Süd „Halt“ vor Signal Ne 5. Nach Bedienung der ET-Taste und Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 2) kann der Zug den Haltepunkt Hohenaverbergen in Ri Verden (A) Süd verlassen.

##### **Bli Anl. km 7,387 Armsen, K29 Alte Eichen**

Alle Züge in Ri Verden (A) Süd „Halt“ vor Signal Ne 5. Erst nach Bedienen der ET-Taste und nach Aufleuchten des Überwachungssignals (ÜS 2), darf der Zug den Bahnhof Armsen in Ri Verden (A) Süd verlassen.

##### **Bli Anl. km 11,275 Stemmen, L160 Grafel**

Bei Rangierfahrten auf Bf. Stemmen, die über die Einschaltstelle K 2 hinaus ausgeführt werden müssen, ist vor dem Überfahren der Einschaltstelle die Anlage ebenfalls durch Bedienen des Schlüsselschalters außer Betrieb zu setzen. Nach Beendigung der Rangierfahrt ist die Anlage wie oben wieder betriebsbereit zu schalten.

## **7. Störungen**

Eine Blinklichtanlage ist gestört, wenn

- a) die Straßensignale dauernd rot blinken,
- b) das rote Blinklicht der Straßensignale ausbleibt,
- c) das Überwachungssignal nicht „Bü 1“ zeigt (nicht blinkt),

Eine Lichtzeichenanlage ist gestört, wenn

- a) das Rot- oder Gelblicht der Straßensignale dauernd leuchtet,
- b) das Rot- oder Gelblicht der Straßensignale ausbleibt,
- c) das Überwachungssignal nicht „Bü 1“ zeigt (nicht blinkt).

Bei Anlagen mit Halbschranken: sich die Halbschranken nicht der Arbeitsweise der Anlage entsprechend ordnungsgemäß öffnen oder schließen.

Bei Störungen ist nach FV-NE § 44 (8) zu verfahren. Bei besetzter Zugleitung ist die Störung dem Zugleiter, sonst der Unfallmeldestelle zu melden.

## **8. Unfälle**

Bei Unfällen an Bahnübergängen mit technischer Sicherung sind möglichst bahnfremde Zeugen festzustellen, die bestätigen können, dass die Straßensignale rotes Licht gezeigt haben. Da die Straßensignale ca. 5 Sekunden nach Befahren des Ausschaltkontaktes abschalten, zeigen sie nach dem Unfall i.d.R. kein rotes Licht mehr (vgl. Buvo-NE § 5 (1)).

Bei Unfällen, in denen ein Zug innerhalb einer BÜ-BÜ Kette zum Stehen kommt, müssen die bereits eingeschalteten aber noch nicht erreichten Lichtzeichenanlagen mit HAT ausgeschaltet werden.

## Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Bahn- km	Bahnübergang BÜ	Einschaltstelle		Signal BÜ 0 / BÜ 1 steht vor BÜ		Zulässige Geschwindigkeit		Besonderheiten siehe
		Ri Stemmen	Ri Verden	Ri Stemmen	Ri Verden	Ri Stemmen	Ri Verden	
	<b><u>Bahnhof Verden (Aller Süd)</u></b>							
0,213	Clüversweg	18	30	13 (links)	14	10	10	Techn. unterstützte Postensicherung Funktionsbeschr. s. Anlage  Li Anl. Funktionsbeschr. s. Anlage
1,148	Berliner Ring	284	303	209	203 + Wiederholer	20	20	
	<b><u>Strecke Verden Süd – Stemmen</u></b>							
2,270	Weitzm. Straße	Handeinsch.	475	30	400	20	20	
3,417	Eitze L160	480	Handeinsch.	400	10	20	20	
5,612	Hohenaverbergen	480	Handeinsch.	400	90	20	20	
7,387	Armsen	447	Handeinsch.	367	12	<b>30</b>	<b>30</b>	
11,275	Stemmen	430	430	350	350	20	20	

## Funktionsbeschreibung der Bahnübergangssicherungsanlage „Clüversweg“ in Bahn-km 0,213 im Bahnhof Verden (A) Süd

Im Bahnhof Verden (Aller) Süd, Bahn-km 0,213 befindet sich die Lichtzeichenanlage RBUEP-Lz-ÜS „Clüversweg“. Hierbei handelt es sich um eine technisch unterstützte Postensicherung, die wie ein technisch gesicherter Bahnübergang wirkt.

### Funktionsbeschreibung:

Die automatische Einschaltung der Lichtzeichenanlage erfolgt aus beiden Richtungen zugesteuert über richtungserkennende Fahrzeugsensoren FS3 bzw. FS13.1; FS13.2 und FS13.3. s. nachstehenden Lageplan.

Aus Richtung 2 (FS13) sind drei Fahrzeugsensoren in Weichenanwendung verschaltet.

**Es ist sicherzustellen, dass pro Fahrt über den BÜ nur ein Fahrzeug die Fahrzeugsensoren belegt!**

Nach Einschalten des BÜ's erfolgt die Sperrung durch die Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge gelb/rot (LED Signalgeber). Für Fußgänger und Radfahrer ist eine akustische Warneinrichtung vorhanden. Diese ist mit einer Lautstärkeabsenkung ausgestattet und wird mit Ausschaltung des BÜ's abgeschaltet.

Die Überwachungssignale ÜS 1 (befindet sich links vom Gleis!) und ÜS 2 signalisieren dem Triebfahrzeugführer eine ordnungsgemäße gleis- und richtungsbezogene Einschaltung des BÜ.

Für die Signalfreigabezeit ist eine **Mindestannäherungszeit  $t_{Amin} = 20s$  angesetzt**, da alle Fahrten als Rangierfahrten (nicht als Zugfahrten) durchgeführt werden. Unter Voraussetzung, dass der durch den Triebfahrzeugführer überwachte Gefahrenraum frei ist, darf der BÜ **frühestens nach Ablauf der Mindestannäherungszeit befahren werden**. Vor der Weiterfahrt hat sich der Triebfahrzeug zu vergewissern, dass sich kein Fahrzeug sowie Fußgänger mehr auf dem Bahnübergang befinden.

Zusätzlich zur automatischen Einschaltung über die Fahrzeugsensoren kann die Anlage mittels beidseitig aufgestellten Einschalttasten ET mit ÜI sowie Ausschalttasten AT ein- bzw. ausgeschaltet werden. Zusätzlich ist für Rangierfahrten ein Rangierschalter neben der ET2/AT2/ÜI aufgestellt.

## Funktionsbeschreibung

der Bahnübergangssicherungsanlage :

### **BUES 2000 – LzH/2F - ÜS**

Anlage: „Berliner Ring“  
BÜ in km: 1,146  
Strecke: Verden (Aller) Süd --- Stemmen

---

hierzu gehört der BÜ-Lageplan 1:200 der Fa. ConTrack: 778 / 3 - 21 - 1 - (1) 30.01.2014  
hierzu gehören der Lage- und Kabelplan BÜ: VWE / 1,146 / 02  
und der Lage- und Kabelplan Strecke: VWE / 1,146 / 04

---

#### 1) Vorbemerkungen :

Es handelt sich um eine zuggeschaltete (aus Ri.1) und handgeschaltete (aus Ri.2) Bahnübergangssicherungsanlage mit Lokführer-Überwachungssignalen sowie einem Überwachungssignalwiederholer aus Ri.2.  
Die Signalfreigabe wird im jeweiligen Überwachungssignal ÜS1, ÜS2 und ÜSW2 richtungsabhängig angezeigt.

Links und rechts vom BÜ werden die Hilfsein- und Hilfsausschalt-Tasten HET1/HAT1 und HET2/HAT2 installiert.

Außerdem besitzt die Anlage einen Rangierschalter mit Überwachungslampe (RS/ÜI).  
Alle Schließungen der verwendeten Tasten werden mit dem Schloss „DB21“ realisiert.

Als Hilfseinschaltung am BÜ kann mit der Funktion „AutoHET“ die Anlage durch das Befahren des entsprechenden Ausschaltensensors As3 oder As13 zusätzlich eingeschaltet werden.

Nach dem kompletten Befahren und Freifahren der beiden Ausschaltensoren As3 und As13 schaltet die BÜ - Anlage automatisch aus.

Mittels einer Einschalttaste ET2.1 in Höhe des Anschlussgleises „Mars GmbH“ (ca. km1,394), einer Einschalttaste ET2.2 (km1,149) und einem Infrarotempfänger (ET12.2(IRE) in km1,449) kann eine Einschaltung der BUES 2000 – Anlage aus Ri.2 erfolgen.

#### **Von der VWE wurden folgende Vorgaben gemacht:**

##### **Mindestbremsstrecke für beide Richtungen:**

**48 Mbr in Bremsstellung P und  
48 Mbr in Bremsstellung G**

##### **Bremswegabstand für die ÜS-Signale :**

**$sB_1 = 200m$  bzw.  $sB_2 = 193m$**

##### **Geschwindigkeit auf der Schiene :**

**$vE = 25km/h$**

##### **Geschwindigkeit auf der Straße :**

**$vStr = 50km/h$**

**(Detaillierte Angaben aller maßgebenden Zeiten siehe „Berechnungen der Einschaltpunkte und der Standorte der ÜS-Signale“ 86 46313 / 03 Blatt 1- 8)**

## 2) Fahrten aus Richtung Verden (Aller) Süd in Richtung Stemmen:

Mit dem Befahren des Achssensors As1 (erste Achse des Zuges in Richtung BÜ) erfolgt die Einschaltung der Bahnübergangsanlage.

Hierbei wird direkt das Gelblicht der zweibegriffigen Lichtzeichen angeschaltet.

Nach 3 Sekunden erfolgt die Abschaltung der Gelblampen und die Anschaltung der Rotlampen in den zweibegriffigen Optiken der Lz.

Außerdem werden mit Anschaltung des Gelblichts die Lautsprecher L1-L4 der Akustik angeschaltet und mit Erreichen der „unteren Endlage“ der Schranken wieder abgeschaltet.

Nach der in den Berechnungsblättern angegebenen Vorleuchtzeit „tl“ beginnt das Schrankenschließen der Halbschranken für die Straße und der Schranken für die beiden Geh- und Radwege. Da die Schrankenbaumlänge der Antriebe <6m ist, erreichen alle Schrankenbäume 6 Sekunden nach ihrer Anschaltung die untere Endlage.

Die Signal - Freigabe des Überwachungssignals ÜS1 erfolgt bei Rotlicht aller Lz - Signale am BÜ.

Bei einer Fahrt mit vE(max) ist die Zugspitze ca. 40s nach der Einschaltung am BÜ.

Die Anlage schaltet automatisch aus (siehe hierzu Punkt 6).

Ein abrückender Zug darf auf dem Gegen-Einschaltpunkt „parken“, ohne dass beim Wiederauffahren eine „rückwärtige Einschaltung“ erfolgt.

Der gleis- und richtungsbezogene Grundsteller für Fahrten aus Richtung 1 ist nicht aktiviert.

## 3) Fahrten aus Richtung Stemmen in Richtung Verden (Aller) Süd:

Mit dem Betätigen der Einschalttasten ET2.1 oder ET2.2 bzw. Aktivieren der ET12.2(IRE) erfolgt die Einschaltung der Bahnübergangsanlage.

Hierbei wird direkt das Gelblicht der zweibegriffigen Lichtzeichen angeschaltet.

Nach 3 Sekunden erfolgt die Abschaltung der Gelblampen und die Anschaltung der Rotlampen in den zweibegriffigen Optiken der Lz.

Außerdem werden mit Anschaltung des Gelblichts die Lautsprecher L1-L4 der Akustik angeschaltet und mit Erreichen der „unteren Endlage“ der Schranken wieder abgeschaltet.

Nach der in den Berechnungsblättern angegebenen Vorleuchtzeit „tl“ beginnt das Schrankenschließen der Halbschranken für die Straße und der Schranken für die beiden Geh- und Radwege. Da die Schrankenbaumlänge der Antriebe <6m ist, erreichen alle Schrankenbäume 6 Sekunden nach ihrer Anschaltung die untere Endlage.

Bei einer Fahrt mit vE(max) ist die Zugspitze ca. 42s nach der Einschaltung am BÜ.

Die Signal - Freigabe der Überwachungssignale ÜS2 und ÜSW2 erfolgt bei Rotlicht aller Lz - Signale am BÜ.

Die Anlage schaltet automatisch aus (siehe hierzu Punkt 6).

Der gleis- und richtungsbezogene Grundsteller für Fahrten aus Richtung 2 ist nicht aktiviert.

**IRE – System ET12.2(IRE) bestehend aus IRE– Sender, IRE– Empfänger und ET2.2 – Taste:**

Der Standort der „ET2.2/ÜL2 – ET12.2(IRE)“ ist 25m vor dem theoretischen Einschaltpunkt EP2 örtlich festgelegt.

Bei Fahrten in Ri. Verden (Aller) Süd besteht die Möglichkeit, mit diesem ET2.2/ÜL2.2 – ET12.2(IRE) – System die Einschaltung aus Ri.2 einzuleiten. Dies geschieht entweder durch Betätigung der Taste ET2.2 am Betonpfosten oder durch Aktivierung des IRE – Senders direkt von der Lok mit Ziel auf den IRE – Empfänger an der Spitze des Betonpfostens.

Die Signalfreigabe der Anlage wird in der Überwachungslampe ÜL2 der zugehörigen ET2.2 sowie an den Überwachungssignalen ÜS2 und ÜSW2 angezeigt.

Die Lampe im IRE – Empfänger dient ausschließlich als Empfangsmeldung des Sendeimpulses.

**4) Zus. Einschaltung über Taste ET2.1:**

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann zusätzlich durch die Einschalttaste ET2.1 (ca. km 1,349 Anschlussgleis „Mars GmbH“) erfolgen. Die Ansteuerung der Lz-Signale, Antriebe und Lautsprecher erfolgt wie im Punkt 2 und 3 beschrieben.

Die Überwachungslampe ÜL2.1 in der Taste ET2.1 , das ÜS2 und der ÜSW2 werden nach erfolgter Signalfreigabe angeschaltet.

**5) „Automatik HET“:**

In dieser BUES 2000-Anlage wurde die „Automatik-HET“-Funktion konfiguriert, so dass bei ausgeschalteter Anlage und Befahren (mit der ersten Achse des Zuges) des entsprechenden Ausschaltensensors As3 oder As13 die BÜ-Anlage eingeschaltet wird. Die Ausschaltung erfolgt wie unter Punkt 6) beschrieben.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungssignalen.

Die Ausschaltensensoren As3 und As13 sind jeweils mit einer speziellen Tafel „Automatik HET“ gekennzeichnet (siehe Lage- und Kabelplan BÜ).

**6) Automatische Ausschaltung über Achssensoren**

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt durch das Befahren und Freifahren der beiden Achssensoren As3 und As13 jeweils rechts und links vom BÜ. Hierbei werden alle Achsen in den BÜ-Bereich eingezählt und nur bei kompletter Auszählung aller eingezählter Achsen wird die Ausschaltung der Anlage eingeleitet.

**7) Ausschaltung über Taste HAT:**

Nach einer Einschaltung kann die BÜ-Anlage auch mittels der beiden Hilfs-Ausschalt-Tasten **HAT1** oder **HAT2** am BÜ ausgeschaltet werden.

**Achtung:** Diese HAT-Tasten erfüllen ihre Funktion auch dann, wenn ein Zug auf dem BÜ steht. Somit muss vor dem Betätigen der HAT-Tasten geprüft werden, ob der Bahnübergang frei ist.

#### 8) Einschaltung über Taste HET:

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann zusätzlich durch die Hilfs-Einschalt-Tasten **HET1 oder HET2** am BÜ erfolgen. Die Ansteuerung der Lz-Signale, Antriebe und Lautsprecher erfolgt wie im Pkt. 2) und 3) beschrieben.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungssignalen.

#### 9) Rangierschalter mit Überwachungslampe (RS/ÜI):

Mit Hilfe des Rangierschalters wird der Bahnübergang für Rangierfahrten BÜ-bezogen eingeschaltet. Gleichzeitige Gleiseinschaltungen werden im BÜ gespeichert und verwaltet. Die Anschaltung der Überwachungslampe am Rangierschalter erfolgt mit Erreichen der „unteren Endlage“ der Schranken. Die Ausschaltung erfolgt ausschließlich durch Rücknahme des Rangierschalters.

#### 10) Zeitüberschreitungsmeldung / Grundsteller:

Bei der BUES 2000 - Anlage kann die Zeitüberschreitungsmeldung gleisabhängig und richtungsabhängig eingestellt werden ( Anzeigedauer der Überwachungssignale ÜS1 und ÜS2 ). Wurde nach erfolgter Einschaltung und eingestellter Anzeigedauer im entsprechenden Gleis der Ausschaltpunkt noch nicht befahren, werden die ÜS-Signale dunkel geschaltet. Der BÜ bleibt jedoch eingeschaltet.

Der gleisbezogene Grundsteller für die selbsttätige Ausschaltung wird nicht aktiviert.

#### 11) Stromversorgung:

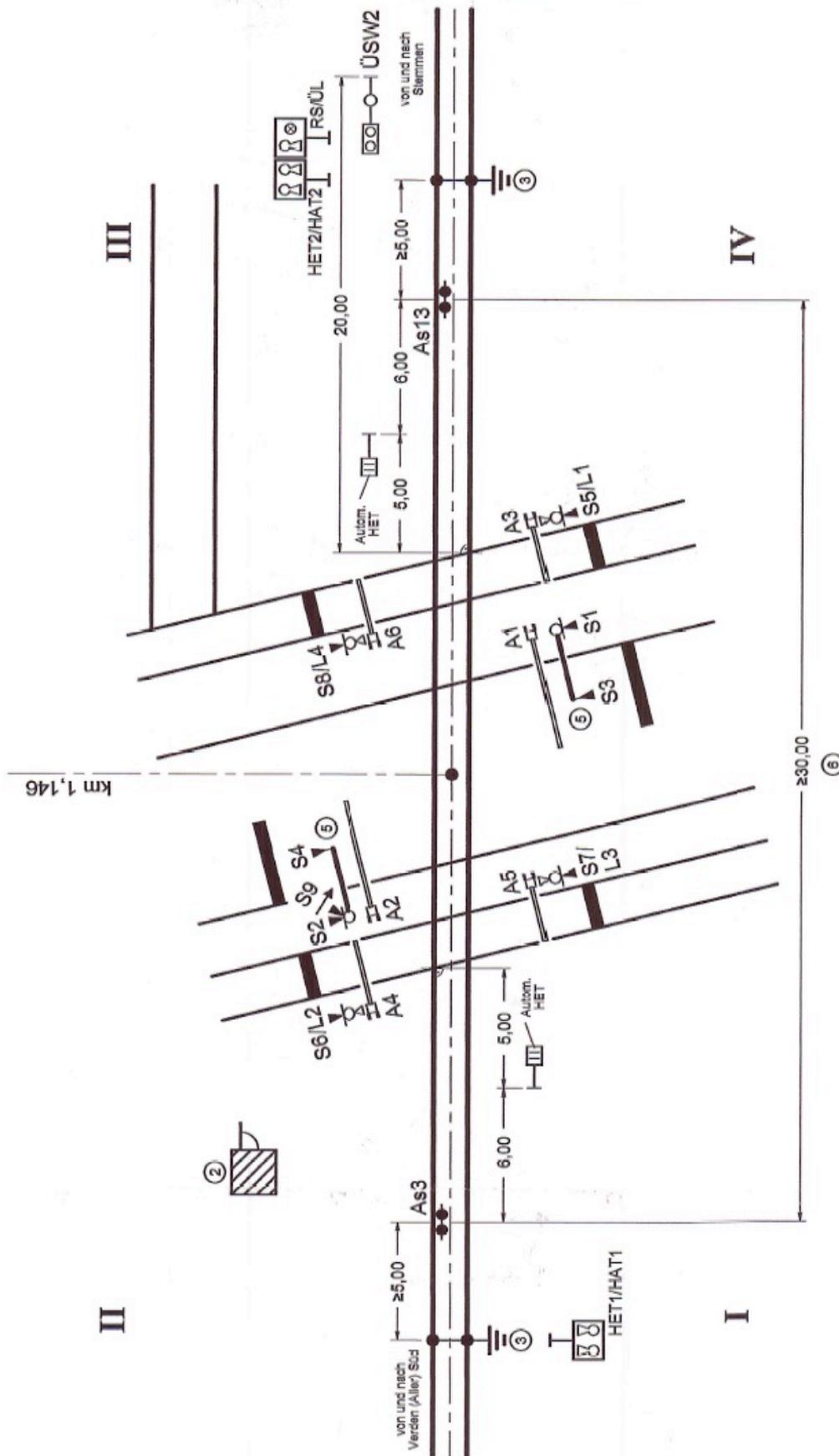
Die Anlage ist mit einem Digitrans-Gleichrichter 36V/18A und einer zusätzlichen 36V - Batterie ausgerüstet.

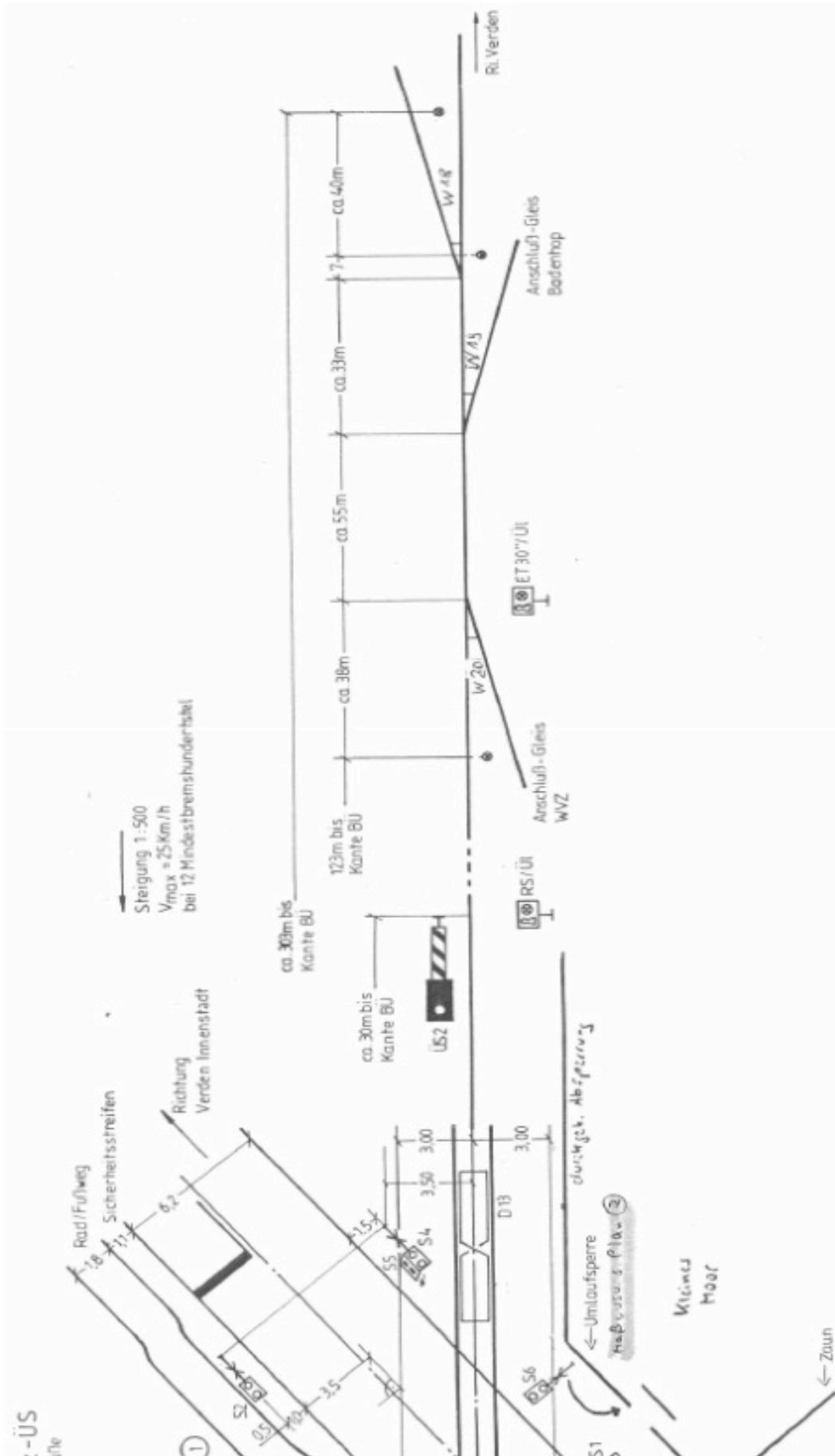


# BUES 2000 - LZH/2F - ÜS

"Berliner Ring"

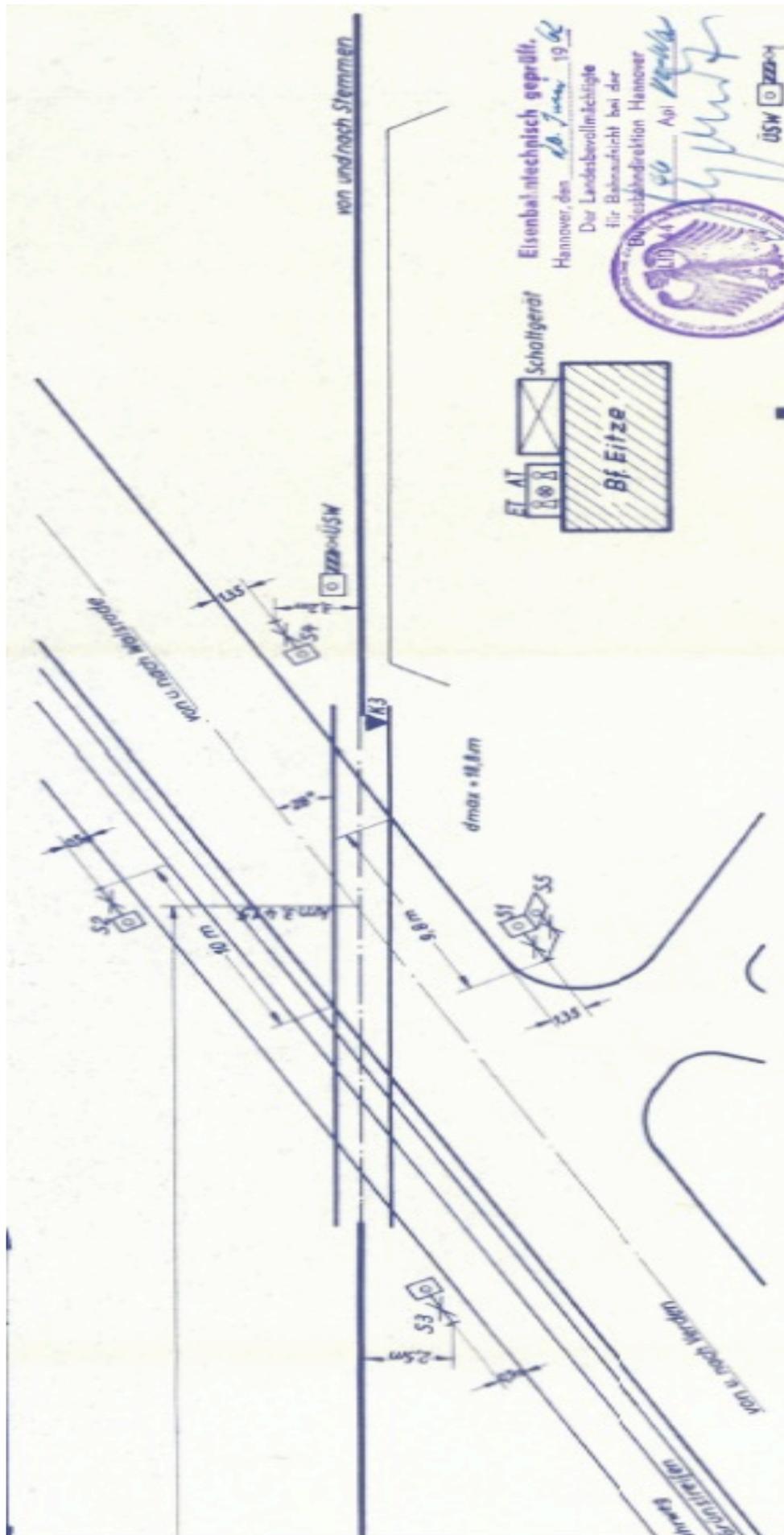
BÜkm 1,146



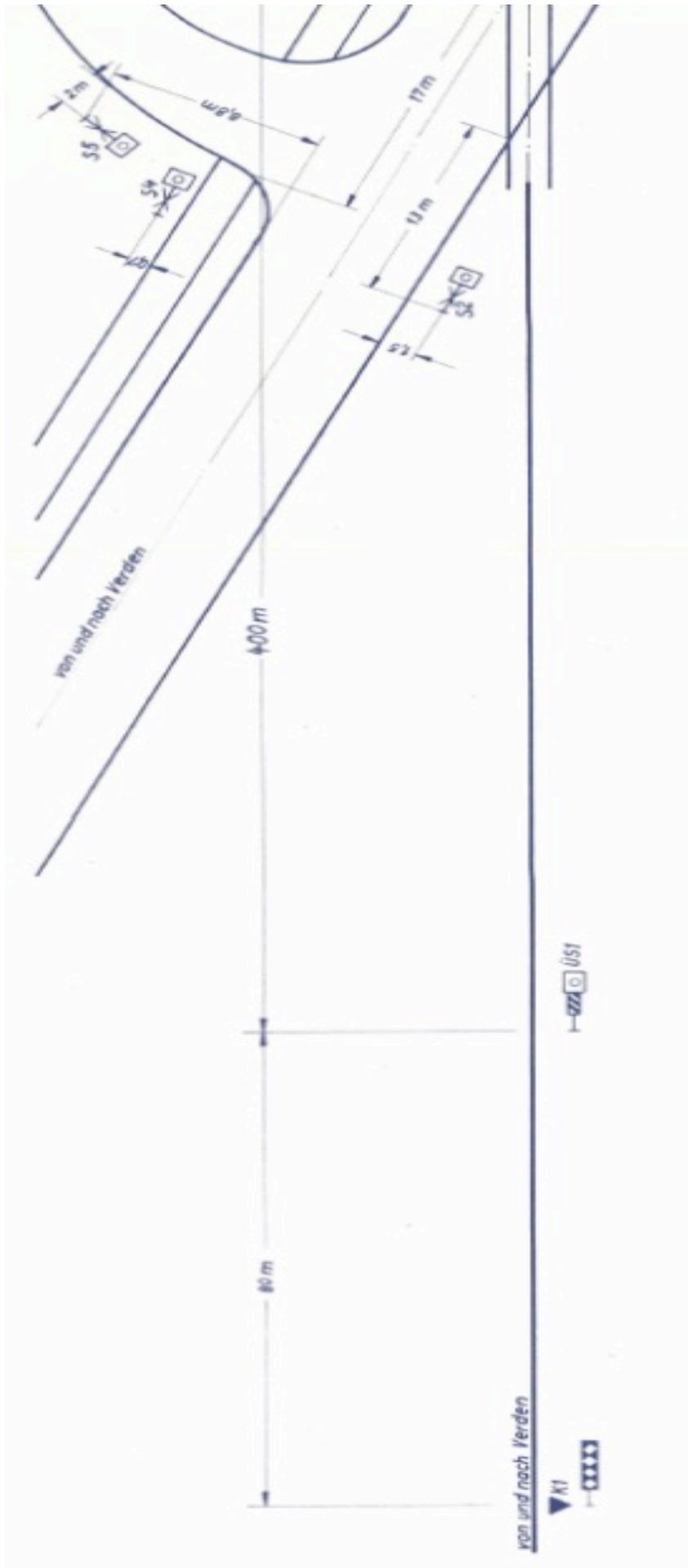


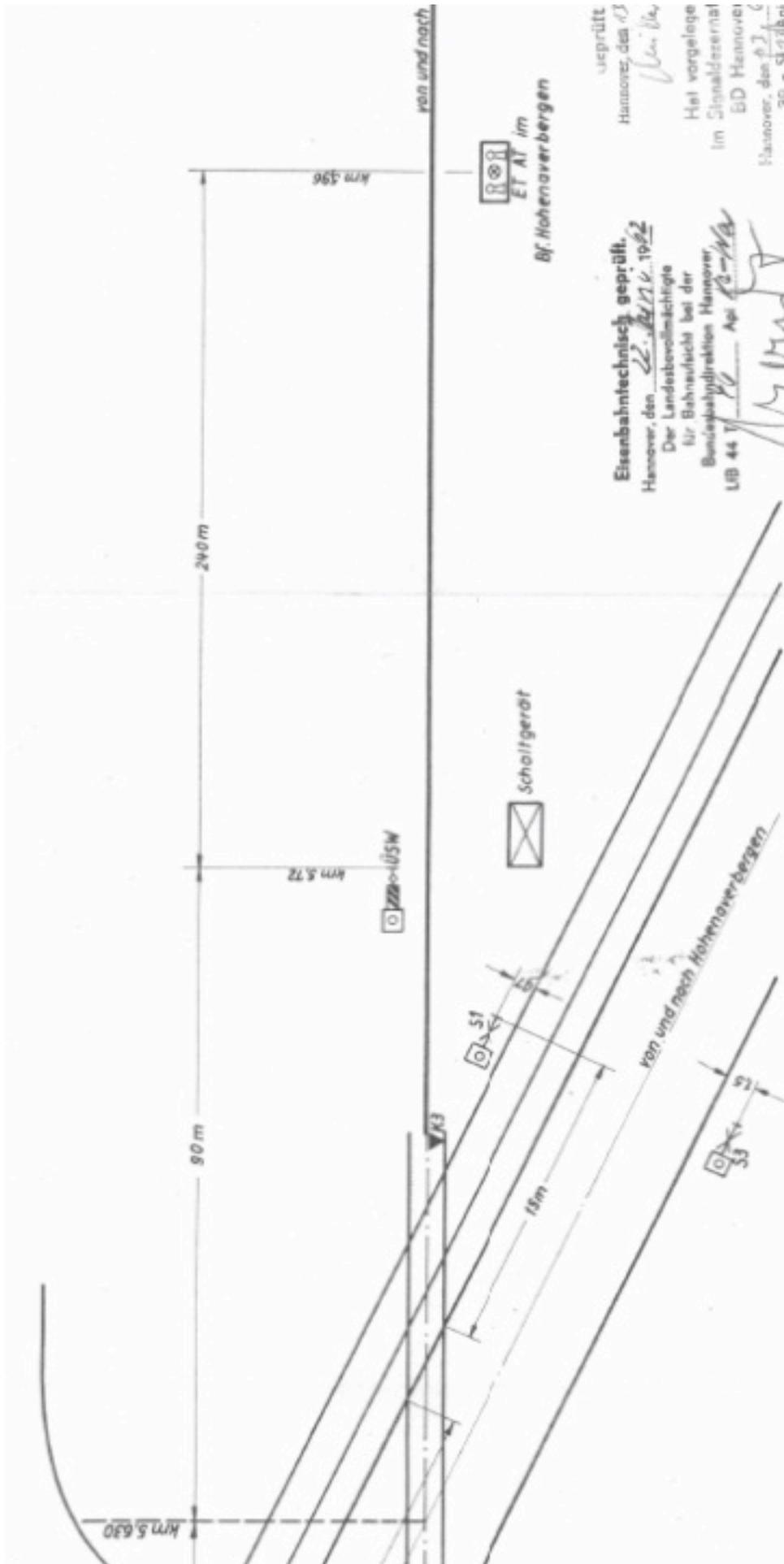




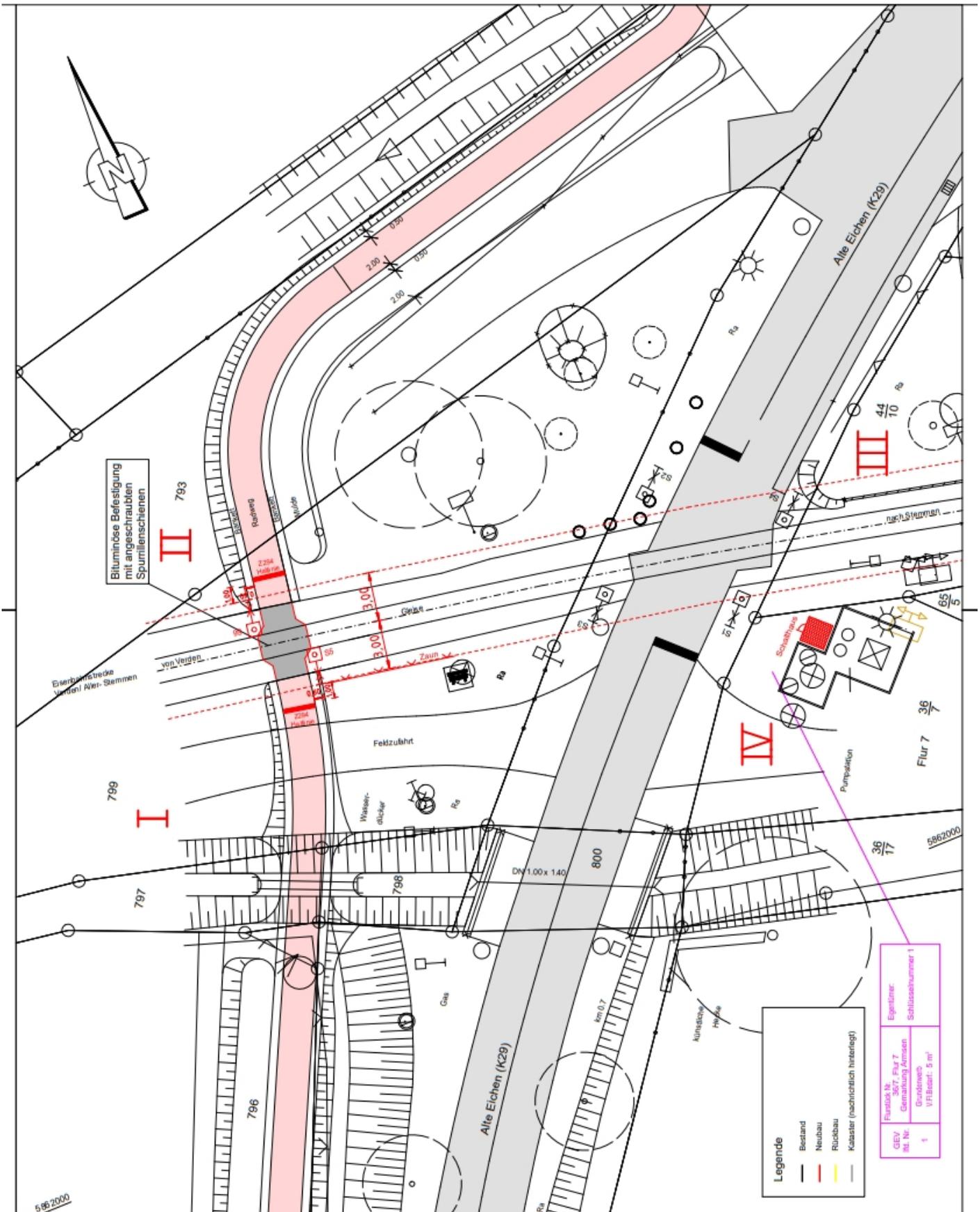


Bli Anl. Hohenaverbergen L160 Landstraße km 5,612 Blatt 1 v. 2





Bli Anl. Armsen K29 Alte Eichen km 7,387







## Verzeichnis der Privatgleisanschlüsse

<b>Lfd.Nr.</b>	<b>Firma</b>	<b>In Bahn- km</b>
1	Mars GmbH, Verden	1,340
2	VS Heibo Logistik GmbH, Verden ( <b>TLH</b> )	1,508
3	Günter Badenhop Fleischwerke	2,060
4	Wertstoffbetrieb Bernd Löbl e.K. (Nebenanschluss)	2,060
5	VS Heibo Logistik GmbH, Verden ( <b>LZV</b> )	2,110
6	Ernst Wolters KG	8,530

# Bedienungsanweisungen für die Privatgleisanschlüsse

## BEDIENUNGSANWEISUNG

für die

### ***Gleisanschlussanlage der Firma Mars GmbH, Verden*** in km 1,340 der Strecke Verden (A) – Stemmen

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

#### **1.) Allgemeine Bestimmungen**

- a) Der Gleisanschluss zweigt mit Weiche 1 (rechts) vom Hauptgleis in km 1,340 im Bahnhof Verden (A) Süd ab. Hiervon zweigen mit einfachen Weichen die Verlade- und Abstellgleise 1 und 2 ab
- b) Der Gleisanschluss dient der Zuführung und Abholung von Wagen des Anschliebers. Die Bedienung der Verladerampe am Warenausgang erfolgt über Gleis 1 (Rampengleis) und der im Gleis 1 liegenden Weiche 2. Das Gleis 2 (Rampen-Nebengleis) dient als Abstellgleis für beladene und leere Wagen. Das Gleis 1 beginnt nach der Weiche 1 mit einem Radius von 120 m und liegt auf einer Länge von 73 m, ebenso wie die Weiche 2 beginnen die Gleise 1 und 2 mit einem Radius von 140 m bis zum Fußgängerüberweg, danach im Gefälle 1:00. Eine Grundstellung der Weiche 2 im Anschlussgleis ist nicht vorgesehen. Das Gleis 1 ist durch einen Festprellbock mit bremsender Puffereinrichtung gesichert. Am Ende des Gleises 2 befindet sich ein Bremsprellbock.

#### **2.) Betriebliche Bestimmungen**

- a) Die Gleisanschlüsse werden nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließer abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn als Rangierfahrt bedient.
- b) Bei außerplanmäßigen Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd
- c) Der Zugang zum Gleisanschluss ist durch eine Werkseinfriedung abgeriegelt. Bei geschlossenem Tor ist die Zufahrt durch Sh 2 gesichert. Das Werkstor wird elektrisch mittels Infrarotsender geöffnet. Jeweils ein Sender wird unter Verschluss auf der jeweiligen Lokomotive aufbewahrt. Es ist darauf zu achten, dass das Werkstor vor Bedienung komplett geöffnet und arretiert ist. Befindet sich das Tor in Bewegung, blinkt eine Rundumleuchte. In diesem Fall ist die Rangierfahrt anzuhalten und erst fortzusetzen, sobald die Endstellung und Öffnung des Tores erfolgt ist. Die Endstellung des Tores wird durch eine weiß leuchtende Lampe angezeigt. Nach Beendigung der Rangiertätigkeiten ist das Tor wieder zu schließen.

- d) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter Bahnhof Verden (A) Süd zu melden.
- e) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung und Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt hindernden Gegenstände in den Regellichraum hineinragen.
- f) Im Streckengleis dürfen Wagen während der Zustellung / Abholung maximal bis zum Signal Bü 4 in Richtung Bü km 1,660 (Mars Werkszufahrt) aufgestellt werden.
- g) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Alle Wagen sind lang zu kuppeln.
- h) Das Abstoßen der Wagen ist verboten.
- i) Für die Sicherung der abgestellten Wagen gilt FV-NE § 57.
- j) Die Weichen im Anschluss werden vom Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter bedient.
- k) Vor dem Bewegen von Wagen ist darauf zu achten, dass alle Be- und Endladevorgänge abgeschlossen sind. Personen im Bedienungsbereich sind zu warnen.
- l) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 10km/h. Auf den Anschlussgleisen 1 (Rampengleis) und 2 (Rampennebengleis) darf ab dem Fußgänger-Überweg höchstens 5 km/h gefahren werden.
- m) Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung in den Gleisen 1, 2, 3 als übergeben, abzuholende Wagen bei der Abholung von dort als übernommen. Wagenschäden sind sofort mit dem Anschließter zu klären. Die Art der Beschädigung ist bei ermittelndem Verschulden des Anschlitzers von diesem anzuerkennen.
- n) Im Übrigen gilt FV-NE 4 Abschnitt (Rangierdienst)

### **3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat.**

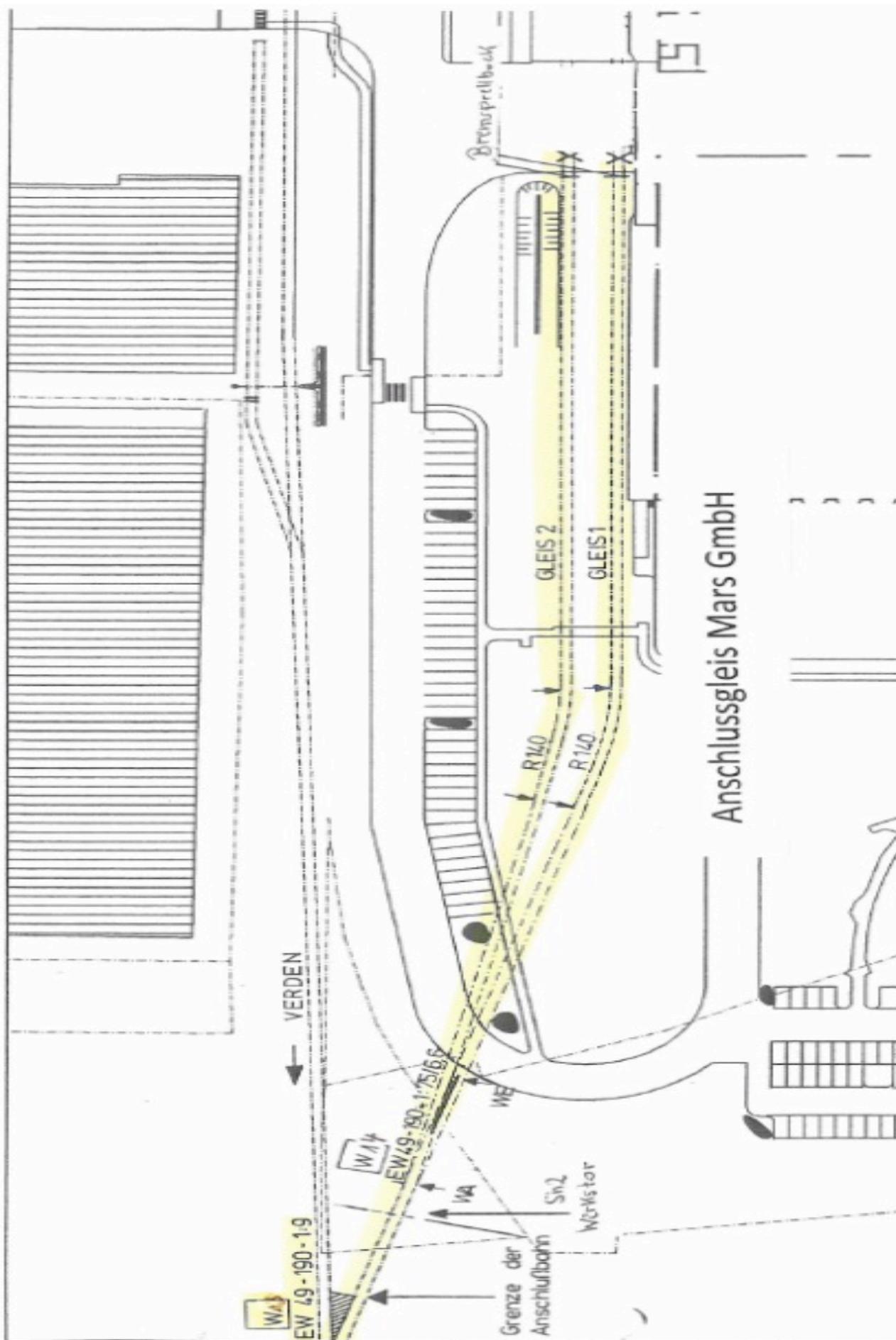
- a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
  - Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
  - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieser Gleise während des Bedienung eingestellt werden,
  - Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, die Wagen verlassen, Verladebleche entfernen, Schiebewände schließen und zurücktreten,
  - bei Lagerungen von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,5 m in geraden und 1,8 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
  - Gegenstände in der Nähe der Gleise so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
  - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerungen, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe (d.s. brennbare, entzündliche, selbstentzündliche, sprenggefährliche).

explosionsfähige, giftige, ätzende, übelriechende Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Für die Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen hat der Anschließter die nötige Anzahl Radvorleger vorrätig zu halten.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter/Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

**4.) Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlitters sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen. Diese Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.**

# Gleisanschlussplan Mars GmbH Verden



# **BEDIENUNGSANWEISUNG**

für den

## **Privatanschluss TLH der Firma VS Heibo Logistik GmbH (Transitlager Heibo) in Bahn-km 1,508 im Bahnhof Verden (Aller) Süd**

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

### 1.) Allgemeine Bestimmungen

Der Anschluss zweigt mit einer einfachen handbedienten Linksweiche 49-190-1:9 vom Hauptgleis des Bahnhofs Verden (A) Süd der Verden-Walsroder Eisenbahn ab und ist durch einen Bremsprellbock gesichert.

Die Nutzlänge beträgt 85 m.

Das Gleis hat folgendes Gefälle:

bis Mitte Weiche	1:1000 (wie Hauptgleis)
bis zur Grundstücksgrenze	1:400
bis zum Prellbock (Rampe usw.)	1:00

Die Rampe weist eine Höhe von 1,20 m auf. Daher dürfen keine Wagen mit nach außen aufschlagenden Türen be- oder entladen werden.

Der Gleisanschluss wird in Höhe Bahn-km 1.570 durch einen mit Umlaufsperrung versehenen Privat-Fußgängerüberweg gequert. Hierfür wurden besondere Benutzungsbedingungen aufgestellt. Zurzeit ist der Fußgängerüberweg gesperrt. Die Umlaufsperrung ist für den Durchgang abgesperrt.

### 2.) Betriebsdienstliche Bestimmungen

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließter abgesprochenen Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließter durch den Bahnhof Verden (Aller) Süd mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (Aller) Süd.
- c) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (Aller) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernde Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- e) Im Hauptgleis dürfen Wagen während der Zustellung / Abholung maximal bis zum Signal Bü 4 in Richtung Bü km 1,660 (Mars Werkszufahrt) aufgestellt werden.

- f) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- g) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliebers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- h) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- i) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- j) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

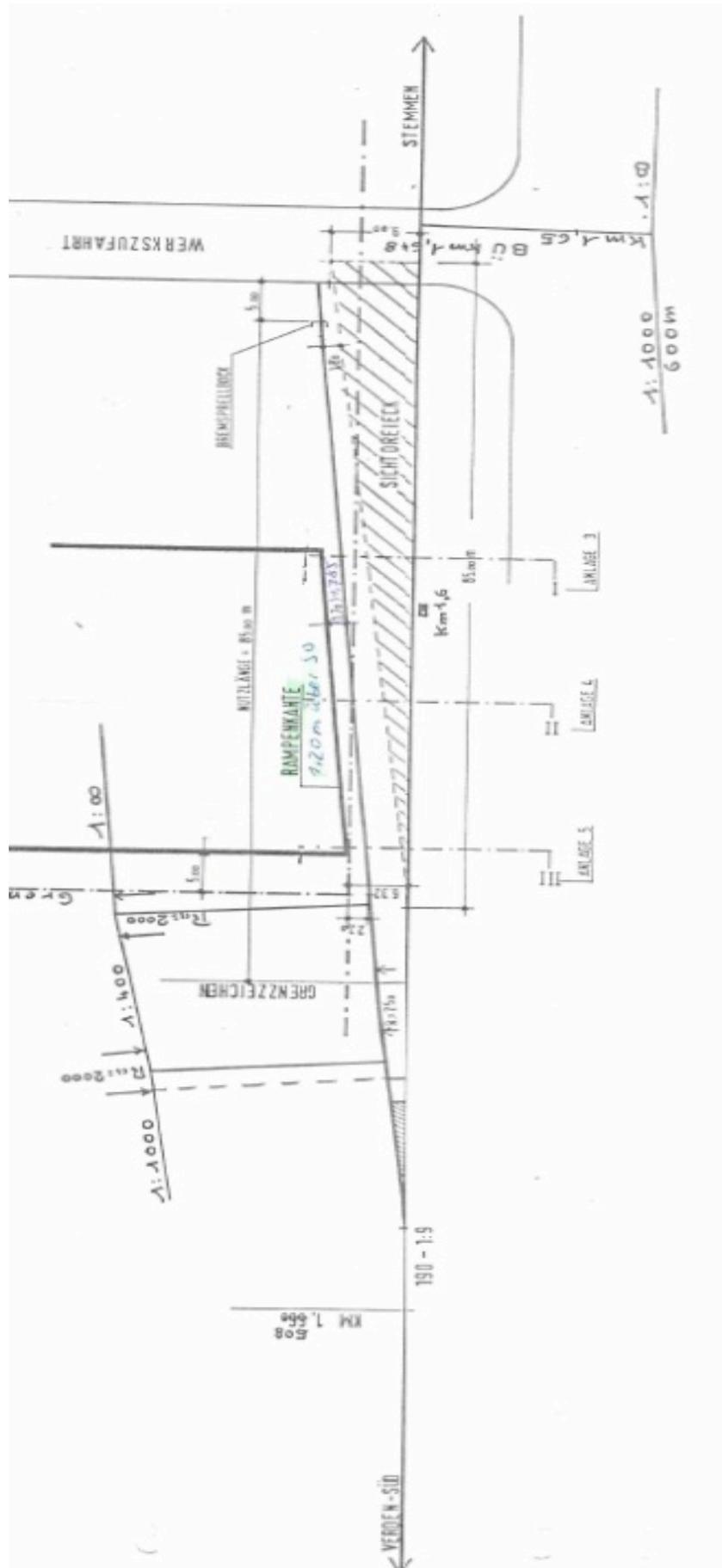
### **3. Bestimmungen, die der Anschließer zu beachten hat.**

- a) Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass
  - Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
  - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
  - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
  - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
  - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
  - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Der Anschließer hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

**4.) Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschliebers sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.**

**Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.**

# Gleisanschlussplan TLH der VS Heibo Logistik GmbH Verden



# Bedienungsanweisung

für den

## **Privatgleisanschluss der Firma Günther Badenhop Verden/Aller in km 2,060 des Bahnhofs Verden (Aller) Süd**

Die Bedienungsanweisung wurde zum 01.12.2012 überarbeitet.

### **1. Allgemeine Bestimmungen**

Der Gleisanschluss zweigt mit einer einfachen handbedienten Rechtsweiche (Weiche 3) vom Hauptgleis in Bahn-km 2,060 des Bahnhofs Verden (Aller) Süd ab. Außerdem wird das Gleis über Weiche 1 und 2 als Umfahr- und Rangiergleis im Zusammenhang mit der Bedienung der weiteren Gleisanschlüsse im Industriegebiet genutzt.

### **2. Betriebsdienstliche Bestimmungen**

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließter abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließter durch den Bahnhof Verden (A) Süd mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd.
- c) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- e) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- f) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliesers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- g) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- h) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- i) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

### **3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat**

- a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
  - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
  - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
  - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
  - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
  - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

**4.) Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlitters sind mit der Bedienungseinrichtung vertraut zu machen.**

**Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.**



# Bedienungsanweisung

für den

## **Privatgleisanschluss (TLV) der VS Heibo Logistik GmbH Verden/Aller in km 2,110 des Bahnhofs Verden (Aller) Süd**

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

### **1. Allgemeine Bestimmungen**

Der Gleisanschluss zweigt mit einer einfachen handbedienten Linksweiche 49 – 190-1:75 Fsch (Hh) vom Hauptgleis des Bahnhofs Verden (A) Süd in Bahn-km 2,110 ab. Das Gleis verläuft in nördlicher Richtung mit einer Neigung von 0,000 %.

Da die Rampe höher ist als 1,10 m, können hier keine Güterwagen mit nach außen aufschlagenden Türen verladen werden. Im Gleis ist eine Spillanlage mit Schubwagen eingebaut, mit der Güterwagen, durch Beauftragte des Anschliebers im Gleis weiterbewegt werden können. Diese Spillanlage ist außer Betrieb gesetzt und darf zurzeit nicht eingesetzt werden. Zur Sicherung gegen unbefugte Inbetriebnahme hat der Anschlieber die Anlage vom Stromnetz dauerhaft zu trennen.

### **2. Betriebsdienstliche Bestimmungen**

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschlieber abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschlieber durch die VWE mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd.
- c) Vom Anschlieber verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- e) Alle Wagen sind lang zu kuppeln. Abgestellte Wagen sind beidseitig an der 1. Achse mit Hemmschuhen zu sichern.
- f) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- g) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliebers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- h) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- i) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.

j) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

### **3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat**

a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
- Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung einstellt werden,
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
- bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
- Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
- bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.

c) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.

d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.

e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

### **4. Bekanntmachung**

**Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlitters sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.**

**Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.**



## **Der Privatgleisanschluss ist vorübergehend gesperrt!**

### **Bedienungsanweisung**

für den

### **Privatgleisanschluss der Ernst Wolters KG in Bahn-km 8,530 der Strecke Verden (A) Süd – Stemmen**

#### **1. Allgemeine Bestimmungen**

- a) Der Privatgleisanschluss der Firma Ernst Wolters KG zweigt in km 8,530 mit der handbedienten Weiche im Bahnhof Neddenverbergen, gelegen an der Strecke Verden (A) Süd - Stemmen ab und ist durch eine Gleissperre gesichert. Am Schluss des Gleises befinden sich abklappbare Endknaggen.
- b) Die Anschlussweiche und die Gleissperre werden handbedient und sind nicht verschlossen.
- c) Die Nutzlänge des Anschlussgleises beträgt 60 m. Das Gefälle in Richtung Weiche beträgt hinter dem Überweg bis zur Weiche auf 35 m 1:115, im übrigen Gleisbereich besteht ein Neigungsverhältnis von 1 : unendlich.

#### **2. Betriebsdienstliche Bestimmungen**

- a) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließter abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- b) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließter durch die VWE mitgeteilt. Über außerplanmäßigen Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhof Verden (A) Süd.
- c) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhof Verden (A) Süd zu melden.
- d) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt hindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- e) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- f) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliesers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- g) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Fahrgeschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- h) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- i) Der Bahnübergang innerhalb des Anschlussgleises ist durch Posten zu sichern.
- j) Nach Beendigung der Anschlussbedienung ist die Gleissperre wieder aufzulegen
- k) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

### 3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat

- a) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
  - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
  - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von Ihnen zurücktreten,
  - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird,
  - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
  - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- b) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- c) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- d) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- e) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten werden ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

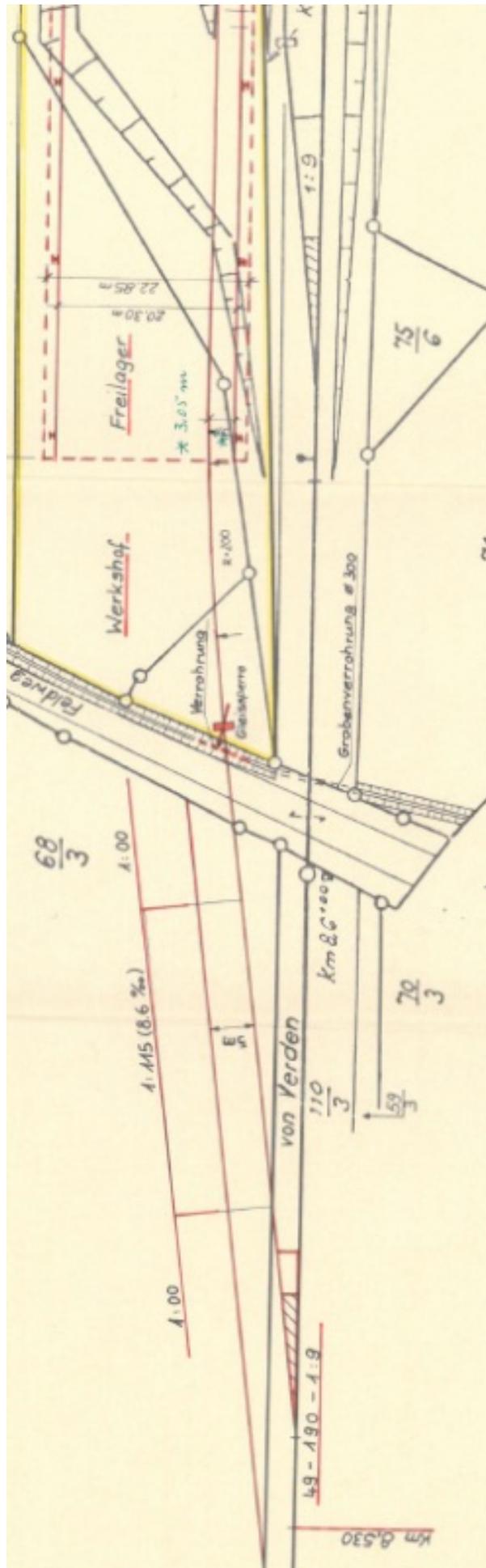
### 4. Bekanntmachung

**Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlusses sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.**

**Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Aushändigung in Kraft.**

**Der Privatgleisanschluss ist vorübergehend gesperrt!**

# Gleisanschlussplan der Ernst Wolters KG



# Bedienungsanweisung

für den

Privatgleisanschluss der Firma Wertstoffbetrieb Bernd Löbl e.K.  
Verden/Aller im Bahnhof Verden (Aller) Süd in km 1,847 der Strecke  
Verden (A) Süd – Stemmen

Der Anschlussinhaber nutzt die Eisenbahninfrastruktur auf dem Werksgelände ausschließlich für den eigenen Güterverkehr gem. § 2 Abs. 8 AEG. Die Nutzung der Infrastruktur ist nach § 3 Abs. 2 AEG eisenbahnrechtlich nichtöffentlich.

## **1. Allgemeine Angaben zum Gleisanschluss**

Der Privatgleisanschluss schließt an die Eisenbahninfrastruktur der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE) im Bahnhof Verden (Aller) Süd in Höhe des Bahn-km 1,847 an. Der Privatgleisanschluss dient der Verladung von Gütern, insbesondere Altmetall vom LKW auf den Eisenbahnwagen oder umgekehrt und zur vorübergehenden Abstellung von firmenfremden Eisenbahnfahrzeugen.

Der Zugang erfolgt über die handbediente VWE-Weiche Nr. 17 und kreuzt in Bahn-km 1,834 einen Privatüberweg der Firma G. Badenhop Fleischwerke. Der Privatüberweg ist neben dem Verkehrszeichen 201 (Andreaskreuz) durch Postensicherung zu sichern. Das anschließende Betriebsgelände der Wertstoffbetriebe Bernd Löbl e. K. ist durch eine Mauer eingefriedet und das Zuführungsgleis durch Schiebetor (Kennzeichnung mit Sh2) gegen unbefugten Zutritt/Zufahrt gesichert. In der Mitte des Gleisanschlusses, zwischen dem Anschlussgleis und der Einfriedung (Grundstücksmauer), befindet sich eine Fluchttür. Das Stumpfgleis ist am Ende mit einem Prellbock gesichert.

## **2. Betriebsdienstliche Bestimmungen**

- j) Der Anschluss wird nach dem jeweils gültigen, mit dem Anschließter abgestimmten Bedienungsplan mit Triebfahrzeugen und Personal der Eisenbahn bedient.
- k) Die Bedienungszeiten und Ladefristen werden dem Anschließter durch die Leitung des Bahnhofs Verden (A) Süd mitgeteilt. Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd.
- l) Vom Anschließter verlangte Sonderleistungen, wie z.B. Stellen der Wagen im Anschluss in bestimmter Reihenfolge, Wagenschäden, Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter des Bahnhofs Verden (A) Süd zu melden.
- m) Der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter hat sich vor der Zustellung oder Abholung zu überzeugen, dass keine die Rangierfahrt behindernden Gegenstände in den Regellichtraum hineinragen.
- n) Die Wagen sind vor der Zuführung gem. Ril 936.95 auf Schäden zu untersuchen. Zugestellte Wagen gelten mit der Bereitstellung an der Verwendungsstelle als übergeben, abzuholende Wagen von dort als übernommen.
- o) Vor dem Bewegen von Wagen sind Personale des Anschliesers, die im Bedienungszeitraum an oder im Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- p) Bei Überquerung des Privatüberwegs erfolgt Postensicherung durch den Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter. Das Gleistor ist vor der Bedienung zu öffnen und im Anschluss der Rangiertätigkeiten wieder zu verschließen.
- q) Innerhalb der Anschlussanlage beträgt die Geschwindigkeit höchstens 5 km/h.
- r) Das Abstoßen von Wagen ist verboten.
- s) Im Übrigen gilt FV-NE 4, Abschnitt (Rangierdienst.).

### **3. Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat**

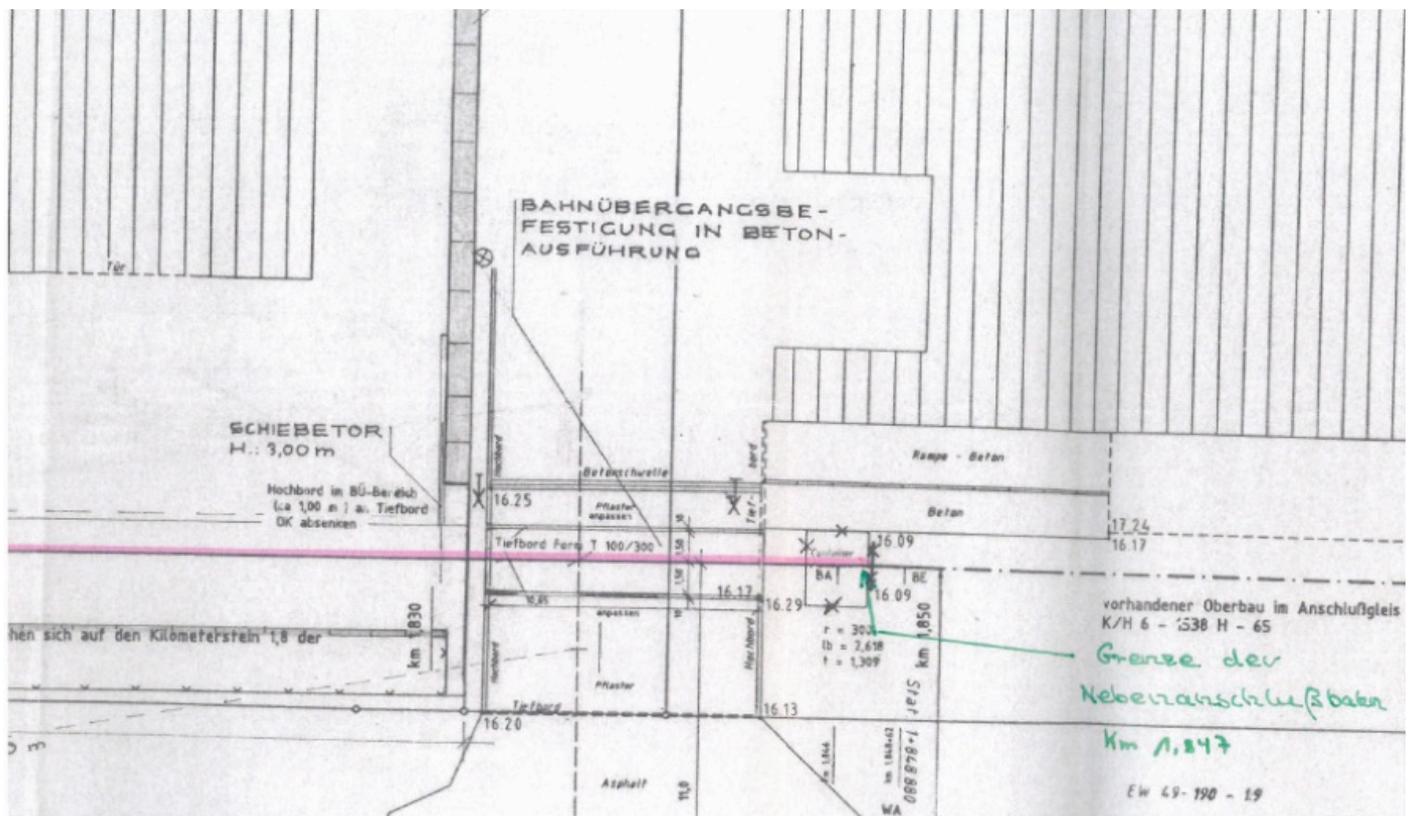
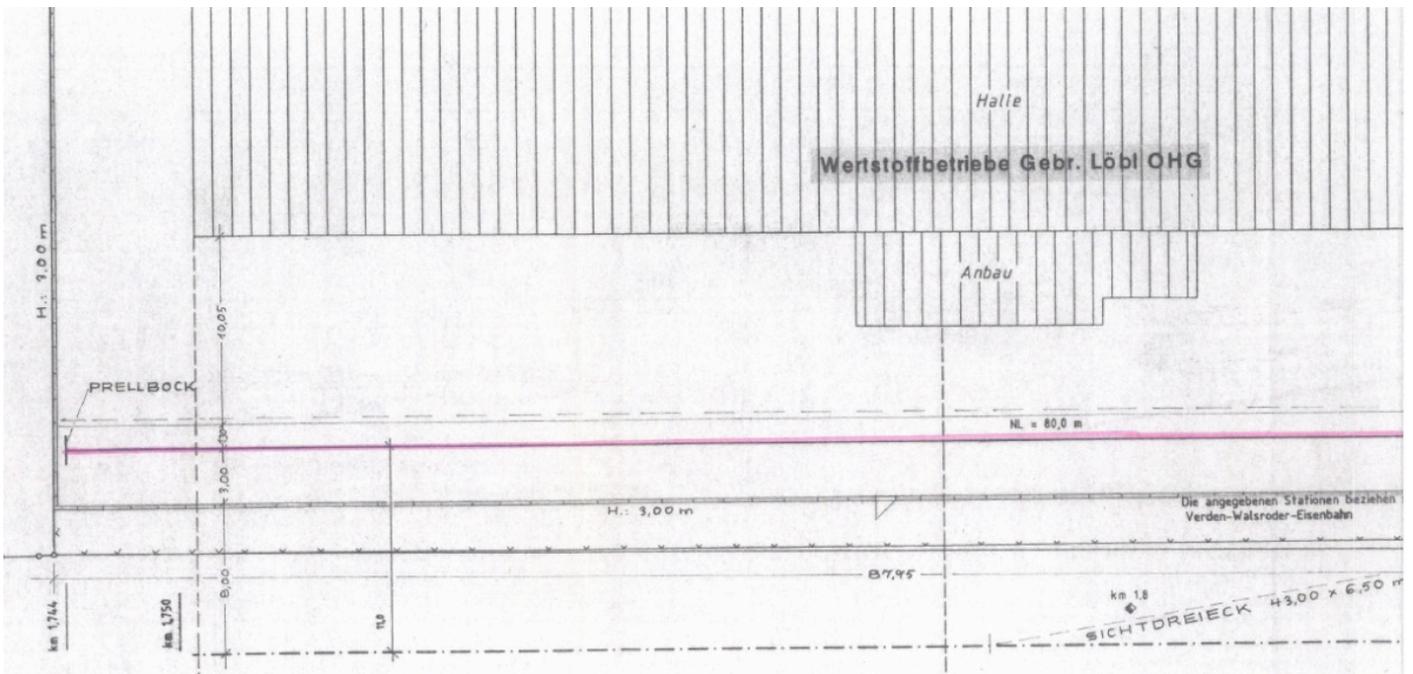
- f) Der Anschließter hat dafür zu sorgen, dass
- Zustellgleis und Fahrweg für die Bedienungsfahrt in den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
  - Verlade- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieses Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
  - Personen, die im Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
  - bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mindestens 1,50 m. in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene gewahrt wird,
  - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,
  - bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- g) Der Gleisbereich einschließlich der Rangierwege ist von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs und anderen Behinderungen freizuhalten.
- h) Die Fluchtwege sind stets frei zu halten, Fluchttüren dürfen nicht versperrt noch verschlossen werden.
- i) Der Anschließter hat Radvorleger zur Sicherung der im Anschluss abgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegung in genügender Anzahl vorzuhalten und gegen missbräuchliche Benutzung zu sichern.
- j) Beschädigungen an Anschlussanlagen und Wagen sind dem Zugleiter / Disponenten der VWE zu melden.
- k) Güterwagen dürfen innerhalb des Gleisanschlusses durch unbefugte Personen nicht bewegt werden. Rangiertätigkeiten dürfen ausschließlich mit Triebfahrzeugen durchgeführt.

### **3. Bekanntmachung**

**Die beteiligten Bediensteten der Eisenbahn und des Anschlusses sind mit der Bedienungsanweisung vertraut zu machen.**

**Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.**

# Gleisanschlussplan zum Wertstoffbetrieb Bernd Löbl e.K. (Bekanntgabe 8)



## **Beschreibung der örtlichen Eisenbahninfrastruktur Bahnhof Verden (A) Süd Bimodale Umschlaganlage Clüversweg und deren Bedienungsanweisung:**

Die Bimodale Umschlaganlage Clüversweg besteht aus 5 Verladegleisen mit Verladezonen und deren Zufahrtstraßen

An Weiche 1 im Bahnhof Verden (A) Süd schließen im geraden Strang die Doppelweichen (DPW) Nr. 21 und 22 an. Dort kreuzt die technisch unterstützte Postensicherung (wirkt wie ein technisch gesicherter Bahnübergang) in km 0,213.

Die Stellvorrichtungen der DPW sind einfarbig und haben keine Grundstellung. Die Stellvorrichtung der DPW 21 ist im Abzweig links mit einer versenkten Federumstellvorrichtung und einsteckbarem Stellhebel ausgestattet. Der Stellhebel befindet sich neben der Straßenfahrbahn an einem Mast und ist nach jeder Weichenumstellung dort wieder einzuhängen. An den DPW 21 und 22 schließen die Gleise 4, 15, 16, 17 und 18 an, deren Gleisabschluss jeweils mit einem Bremsprellbock gesichert ist. An jedem Prellbock steht die Gleis-Nr. angeschrieben. Die Gleise 15 und 18 quert ein nichttechnisch gesicherter Bahnübergang. Die Sicherung erfolgt durch Übersicht.

Die Rangiergeschwindigkeit ab Beginn der jeweiligen Ladestraßenpflasterung beträgt max. 5 km/h.

Nutzlängen der Gleisanlagen:

Gleis 4:	135 m
Gleis 15:	133 m
Gleis 16:	144 m
Gleis 17:	155 m
Gleis 18:	158 m

Eine Lageplanskizze befindet sich im Teil C der SbV.

**Abgestellte Wagen sind stets mit Hemmschuhen zu sichern. Bei allen Rangierfahrten ist die Spitze zu besetzen. Vor dem Befahren der Gleise ist die Freihaltung des Regellichtraumes zu prüfen. Im Bereich der bituminös befestigten Fläche entlang der äußeren Schienenkante dürfen keine Fahrzeuge, Materialien oder anderweitige Gegenstände gelagert oder abgestellt sein.**

Jeweils zwischen den Gleisen 15 und 16 sowie 17 und 18 befindet sich ein Rangierweg. Am Gleis 4 befindet sich der Rangierweg linksseitig. Die Rangierwege sind mit einer Gleisfeldbeleuchtung ausgestattet, die bei einsetzender Dämmerung automatisch einschaltet. Die Gleisfeldbeleuchtung kann zusätzlich bei Bedarf manuell per Schlüsselschalter eingeschaltet werden. Der Schlüsselschalter befindet sich am Mast im Bereich des ÜS 1 am Bahnübergang Clüversweg sowie im elektrischen Schaltschrank im Bereich der straßenseitigen Zu- und Ausfahrt Clüversweg. Schlüssel befinden sich beim Zugleiter Verden Süd.

## **Beschreibung der örtlichen Eisenbahninfrastruktur Bahnhof Verden (A) Süd Gleise 1 bis 3 sowie 5 bis 9**

An Weiche 1 schließen über die Weichenverbindung W 2 und 3 die Gleise 1, 2 und 3 an. Die Grundstellung der Weichen liegt zum Gleis 2 (mittleres Gleis), das sogenannte Hauptgleis. Das Gleis 2 ist stets für den Durchgangsverkehr freizuhalten. Hier dürfen keine Fahrzeuge über einen Zeitraum von 10 Minuten hinaus abgestellt werden. Das Gleis 1 (links in Fahrtrichtung Stemmen) hat die Funktion eines Kreuzungsgleises. Hier ist eine vorübergehende Abstellung von Fahrzeugen erlaubt. Das Gleis 3 (rechts in Fahrtrichtung Stemmen) dient als Rangiergleis zur Zwischenabstellung von Güter- und/oder Personenwagen.

Nutzlängen der Gleisanlagen:

Gleis 1:	214 m
Gleis 2:	215 m
Gleis 3:	302 m

Die Gleise 1 und 2 führen über die Weichenverbindungen 5 und 6 zum Hauptgleis in Fahrtrichtung Stemmen. Das Gleis 3 ist über die Weiche 11 mit dem Hauptgleis verbunden.

Zwischen den Gleise 1 und 2 sowie 2 und 3 befindet sich der Rangierweg. Dieser mündet vor Weiche 6 in einen Verkehrsweg und eine Gleisüberquerung auf die gegenüberliegende Seite zu dem dort befindlichen Rangierweg längs des Hauptgleises bis Weiche 11.

Ab Weiche 6 und Weiche 7 schließt das Gleis 5 (Verladegleis) sowie über die darauf folgenden Weichen 8 und 9 die Abstellgleise 6 und 7 an. Abgestellte Wagen sind auch hier stets mit Hemmschuhen zu sichern und die Spitze der Rangierfahrt zu besetzen.

Über die Weiche 10 schließen die Gleise 8 (Tankgleis) und 9 (Werkstattgleis) an. Die Treibstoffaufnahme ist ausschließlich im Bereich der Auffangwanne erlaubt.

In km 0,788 kreuzt ein Fuß/Radweg. Der Bahnübergang ist per Übersicht und zusätzlich mit Signal BÜ 4 gesichert. Im weiteren Verlauf folgt der technisch gesicherte Bahnübergang „Berliner Ring“ und daran anschließend das Industriegebiet des Bahnhofes Verden (A) Süd.

Im Bahnhof Verden Süd beträgt die Rangiergeschwindigkeit zwischen der Grenze zur DB und der Weiche 11 höchstens 10 km/h.

Eine Lageplanskizze befindet sich im Teil C der SbV.