Teil E: Anlagen

Anlage 1

DB Mobility Networks Logistics

VWE BAHN + BUS

DB Netz AG
LN32-08-01FBÖ01

Rahmen-Schnittstellenregelung für Betrieb Netz/Infrastruktur
Bf Verden(Aller) – Anschluss VWE

1	**Dokument.:**	☒ Original 1	☐ Original 2	☐ Original 3	☐ Kopie

0.2	**Verteiler**	☒ Anschließer/EIU (weiter in eig. Verantw.)	☒ Kundenmanagement IAV-Team	☐
	☒ PD: I.NP-N-D-BRE	☐ RN:	☐ BZ	☐ BezL LST
	☒ Team Örtl. Planung	☒ Fdl: Verden	☒ BezL Betrieb	☒ VWE Verden

1	**Betriebsstelle/ Streckenabschnitt**	**Bahnhof Verden (Aller) Strecke 1740 innerhalb des Bf Verden (Aller)**

2	**Name** **☒ Anschließer** **☒ Infrastrukturbetreiber**	**Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE GmbH)**

3	Zuordnung: ☐ **BZ** ☒ **PD** ☐ **RN**	**I.NP-N-D-BRE**

4	zu ☒ **IAV** ☐ **ABA Nr.:**	**zu § / Pkt.:**
5	**Gliederung der Beschreibung**	
5.1	☒ **Lage und Ausrüstung der Schnittstelle**	
5.1.1	☒ Lage	
5.1.2	☒ Sicherungstechnische Ausrüstung	
5.1.3	☒ Telekommunikationsanlagen und Rufnummernverzeichnis	
5.1.4	☐ Bahnübergänge im Schnittstellenbereich	
5.1.5	☒ Oberleitungsanlagen, Weichenheizung	
5.1.6	☒ Neigungsverhältnisse, Geschwindigkeiten	
5.2	☒ **Betriebsführung an der Schnittstelle**	
5.2.1	☐ Durchführung der Zugfahrten	
5.2.2	☒ Durchführung der Rangierfahrten	
5.3	☒ **Regelungen zum Notfallmanagement**	
5.4	☒ **Sonstige betriebliche Regelungen / Besonderheiten**	
5.5	☒ **Ansprechpartner**	

6	**Nachweis der Berichtigungen**

7	**Unterschriften: Nachweis der Abstimmung der Schnittstellenregelung**		
	Verden 06.11.2015 **Verden Walsroder Eisenbahn GmbH)** **(EBL)**	**Verden, 05.11.2015** **I.NP-N-D-BRE (B)** **Stefan Jatho**	
	Ort, Datum, Fa., Name, Unterschrift	Ort, Datum, OE, Name, Unterschrift	Ort, Datum, OE, Name, Unterschrift

5.1. Lage und Ausrüstung der Schnittstelle

5.1.1 Lage

Der Anschließer schließt im Bahnhof Verden (Aller) der DB Netz - Strecke 1740 (Wunstorf- Bremerhaven) mit einem Infrastrukturanschluss (Eisenbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs) an das Schienennetz der DB Netz an. Die an die DB Netz angrenzende Infrastruktur des Anschließers wird als Bahnhof Verden Süd bezeichnet.

Die Anschlussgrenze zur DB Netz befindet sich in km 86,017 (Höhe Ls 115) und schließt an das Gleis 105 innerhalb des Bf Verden (Aller) an.
Die Grenze ist vom Anschließer örtlich zu kennzeichnen.

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

a) das Lichtsperrsignal Ls 115
b) Weiche 7 mit anschließendem Gleis 105

Anschlussanlagen, die sich im Eigentum des Anschließers befinden sind:

Oberbauanlagen:
a) Gleisanlagen des Bahnhofs Verden Süd inkl.
b) Handweiche W1 VWE (als erste Weiche hinter der Anschlussgrenze)

5.1.2. Sicherungstechnische Ausrüstung

a) das Lichtsperrsignal Ls 115
b) EL 6 am Gleis 105

Die signaltechnischen Anlagen werden durch den Fahrdienstleiter des Stellwerks „Vf" Bahnhof Verden (Aller) bedient.

5.1.3. Telekommunikationsanlagen und Rufnummernverzeichnis

Betriebsstelle/ Stelle WSG	**Extern:**	**GSM-R**	
Fdl Verden	0151-2740 0954	CT 9: 991126709	CT 7: 71004202
Leitstelle / Unfallmeldestelle VWE	0152/03390620		

5.1.5. Oberleitungsanlagen, Weichenheizung

Oberleitungsanlagen sind innerhalb des Anschlussgleises nicht vorhanden, Die Grenze ist durch EL 6 mit Richtungspfeil rechts am Gleis 105 des Bf Verden (Aller) dargestellt.

5.1.6. Neigungsverhältnisse, Geschwindigkeiten

Übergang DB /Anschlussgleis <1:400.
Im Anschlussgleis (Bahnhof Verden Süd) gilt HG 10 km/h und im Bf Verden (DB) gilt HG 25 km/h für Rangierfahrten.

5.2. Betriebsführung an der Schnittstelle

5.2.2. Durchführung der Rangierfahrten

Alle Fahrten in/aus dem Anschlussgleis werden als Rangierfahrt durchgeführt.
Für den Bf Verden (Aller) und bis zur Anschlussgrenze gelten die Regelungen der DB Netz AG, innerhalb des Anschlusses die Regelungen der SbV in Verantwortung der VWE.

Fahrt in den Anschluss:
Einschränkungen der Geschwindigkeit oder Besonderheiten, die den Bereich innerhalb des Anschluss betreffen werden ausschließlich durch den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der VWE oder seinen örtlichen Betriebsleiter (öBL) bekannt gegeben.
Es erfolgt hierzu keine Verständigung durch den Fahrdienstleiter Verden (Aller).

Fahrt aus dem Anschluss:
Besonderheiten werden innerhalb der Rangiervereinbarung, durch den Fdl Verden (Aller), mündlich bekannt gegeben.

Verständigung beim Rangieren – Bf Verden (Aller)

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

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

Notrufe sind über den Zugfunknotruf abzugeben.

Für Rangiertätigkeiten kann auch GSM-R Rangierfunk genutzt werden, hierzu gelten die Bestimmungen zur Ril 481.00302, Ril 481.00302A02, Ril 481.0302V10.

Im gesamten Bf Verden wird im Verfahren RoR, **Netz: P-GSM-D** rangiert.

Für planmäßige Rangierleistungen können feste Rangierfahrtnummern vergeben werden. Die zugeteilten Rangierfahrtnummern sind im Rangierfunkteilnehmerverzeichnis hinterlegt und werden öffentlich über die SNB der DB Netz AG bekanntgegeben.

Für Teilnehmer im Netz P-GSM-D sind keine Bahn-Notrufe möglich.
Der Zugfunknotruf wird von mobilen Teilnehmern nicht empfangen und kann auch nicht von den mobilen Teilnehmern ausgelöst werden.

5.3. Notfallmanagement

Die Ausübung des Notfallmanagements ab der Anschlussgrenze wird durch die Notfallmanager der DB Netz AG – Notfallbezirk Verden - erfüllt.
Innerhalb des Anschlusses durch die Notrufbereitschaft der VWE.

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

5.4. Sonstige betriebliche Regelungen / Besonderheiten

Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren des Anschlussgleises 105 (bis zur Anschlussgrenze) nach Ril 408 – ist der Fdl Stw Verden (Aller).

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

Nachweisführung und Information über Verkehre

Nutzung des Anschlusses nur mit vorheriger Zustimmung des Anschlussinhabers zugelassen.

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

Regelmäßige Verkehre:

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

Bedarfsverkehr:

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

Handlung bei Abweichung vom Normalfall:

- EVU meldet sich bei Fdl und verlangt Ein- oder Ausfahrt in/ab Anschluss, obwohl keine Zustimmung zur Nutzung vom Anschlussinhaber vorliegt
- Fdl verweigert dem EVU zunächst Einfahrt bzw. auch Ausfahrt, und wartet Weisung der VWE ab. Das EVU hat sich mit der VWE über die Verweigerung der Rangierfahr auseinander zu setzen. (Eine nachträgliche Zustimmung zur Nutzung kann in diesen Fall mündlich vom Bereitschaftshabenden VWE erteilt werden)
- Bei Zustimmung des Bereitschaftshabenden der VWE findet Durchführung der Rf statt (Dokumentation im Nachweis).

Findet im Ausnahmefall keine Zustimmung statt, informiert der Fdl das EVU über die Weigerung der Ein- oder Ausfahrt. – In diesem Fall muss dann das EVU Kontakt zur VWE aufnehmen und weiteres besprechen.

5.5 Ansprechpartner

VWE		
Unfallmeldestelle WSG		
EBL	0151-4312 7947	Herr Dr. Hein
öBL	0151-14794853	Herr Keller
DB Netz AG		
Notfallleitstelle Hannover	0511-286-51051	
Notfallmanager Verden	Verständigung über Notfallleitstelle	
Fdl „Df“ Verden	0151-2740 0954	Fax: 0421-221 3511
GSM-R	Ct7: 71004202	Ct9: 991126709
BezL Betrieb NB Verden	0160- 9744-7446	Herr Jatho
BezL LST NB Verden	0421-221 3504	Herr Sauer
BezL Fahrbahn NB Verden	0160-987434480	Herr Schröder
BezL Ol NB Verden	0421-22-2894	Herr Davids

6. Nachweis der Berichtigungen

Es sind nur redaktionelle Änderungen (z.B. Änderung Telefonnummern oder Gleisbezeichnungen) zulässig. Bei rechtlich relevanten Änderungen ist die SSR neu zu erstellen und abzustimmen.

1	2	3	4	5
Berichtigungen				
Nr. der Bericht.	Inhalt	gültig ab	berichtigt am	berichtigt durch

.....

Anlage 1

Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
Postfach 1845 . 27268 Verden (Aller)

Zustimmung zur Nutzung der Serviceeinrichtung Bahnhof Verden (Aller) Süd

Verteiler:
Kunde
Fdl DB Netz — "Vf" Verden per Fax 0421-221 3511
VWE — Zugleitung Verden Süd
VWE — EBL

Verden, den

Rf-Nummer:
Rf 15....-01

Rangierfahrt am

Besteller:

ad hoc ja nein

Tfz-Leerfahrt ja nein

weitere Angaben sofern bekannt Tfz:
Wg:
Gat:

1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle km	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstelle, Gleis, Weichen	geplante Ankunft	geplante Abfahrt	Besonderheiten
0,0	10	**Anschlussgrenze DB Netz/VWE** Weiche 1 Bahnhof Verden (Aller) Süd Nutzung Serviceeinrichtungen: Gleis:			

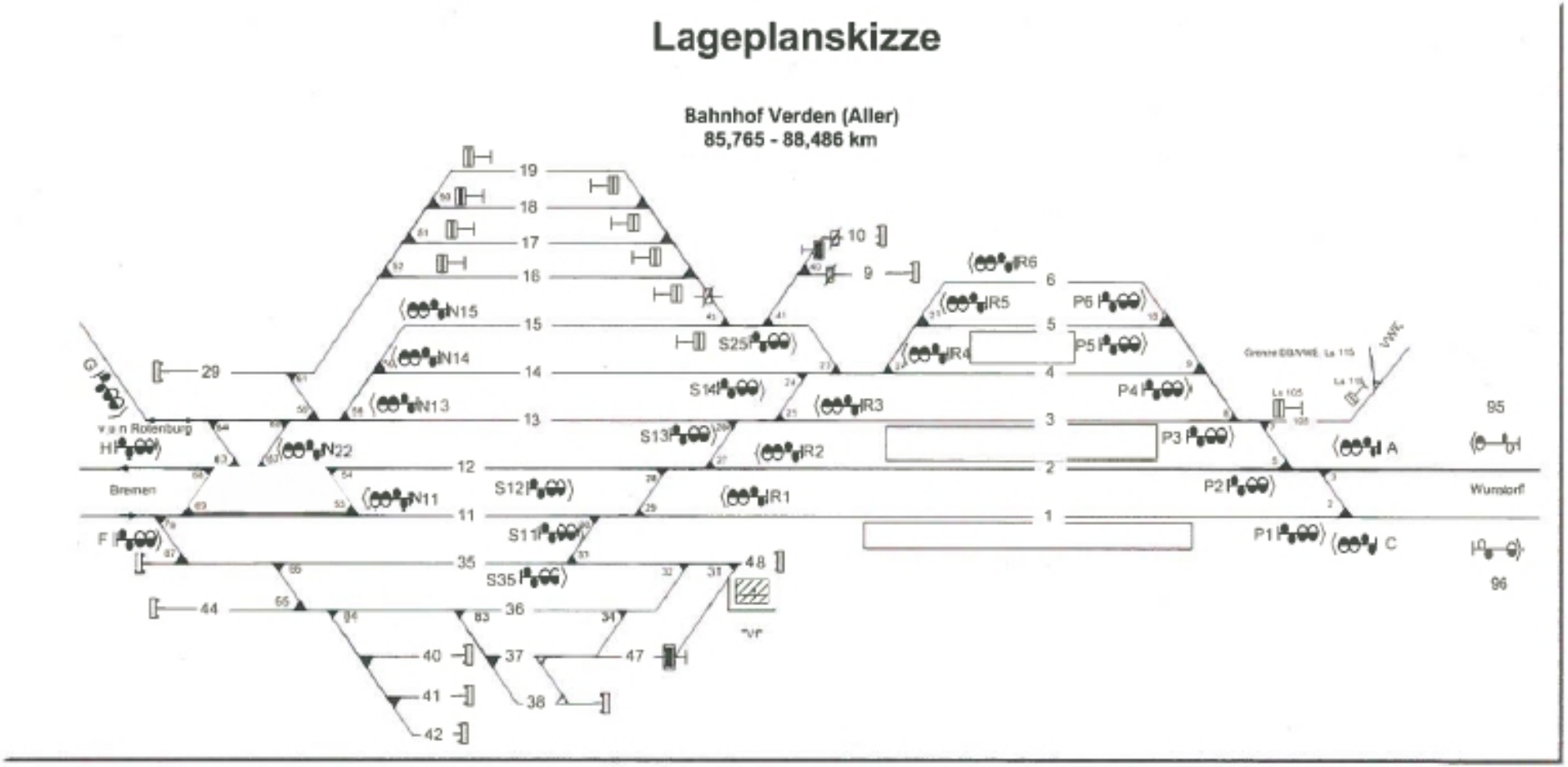
Aushändigung Rangierfahrtzustimmung regelt Besteller.
Es gilt die Unfallmeldetafel I der VWE gem. SbV Teil E Anlage 4

TF EVU:
Bereitschaftstelefon Unfallmeldestelle:
0152 / 03390620

Nachrichtlich für Besteller:
Bitte Information nach durchgeführter Rangierfahrt an Fax-Nr.: 04231 / 92 27-30 oder an cargo@vwe-verden.de senden.

DB Mobility Networks Logistics

Anlage 2 – Lageplan



- Bleibt frei –

Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

Iberg – Arnsberg P 16 1. u. 2. Klasse

Hg 50 km/h[1])
VT[2]) Last 50 t Mbr 38 P [3])

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug 4) 5)	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug 4)	überholt Zug / wird überholt von Zug 4) 6)	Einfahrt in Gleis 7) 8)	Zuglaufmeldung durch 4) 8)
30,0		Iberg			13[42]				
27,4		Hornbogen		13[48]	49				
24,2		Griesbach Hp		56	57				
	35								
23,2									
21,9		Freiburg		14[03]	14[05]				Zf
17,3		Erbach	16	16	17	15		1	vE Zf
12,6		Dollheim Nord Hp		9) x	25				
11,0		Dollheim	105[W]	29	31	105[W]	104[W]	2	öBbW
6,1		Carlshof		38	39				Zf
1,5		Berndorf		47	48				
0,0		Arnsberg		14[52]					

1) Hg = Höchstgeschwindigkeit
2) Triebfahrzeugart und -gattung
3) Mbr = Mindestbremshundertstel, die in jedem Fall im Zug vorhanden sein müssen, und Bremsstellung.
4) In den Spalten 4, 7, 8 und 10 sind die Verkehrstage anzugeben, wenn sie von den Verkehrstagen des dargestellten Zugs abweichen.
5) Durch Striche über und unter der Zugnummer wird kenntlich gemacht, daß der eigene Zug vor der Trapeztafel halten soll.
6) Der Zug des Fahrplans überholt die in Spalte 8 unterstrichenen Züge und wird von den nicht unterstrichenen Zügen überholt.
7) Bei Kreuzungen und Überholungen.
8) öBb = örtlicher Betriebsbediensteter, Zf = Zugführer, vE = vorsichtige Einfahrt. Ist eine Zuglaufmeldung auch für einen anderen Zug zu geben, so ist in Spalte 10 ein entsprechender Hinweis anzubringen, z. B. „Zf 104".
9) x = Bedarfshalt

Erläuterungen zu den Buchfahrplänen

1. Folgende Zuggattungen werden verwendet:

P	Personenzug
Pt	Personentriebwagen
E	Eilzug
Et	Eiltriebwagen
Lr	Leerreisezug
Lt	Leertriebwagen
Ng	Nahgüterzug
Dg	Durchgangsgüterzug
Dgmt	Durchgangsgüterzug für Militär-Truppentransporte
Dgmv	Durchgangsgüterzug für Militär-Versorgungstransporte
Az	Arbeitszug (auch Nfz)
Lz	leerfahrende Lokomotiven
Spf	Sperrfahrt

2. Unter der Zugnummer und dem Laufweg des Zuges sind die Verkehrstage anzugeben. Hierbei bedeuten:

W	werktags (mo-sa)
W(Sa)	werktags außer samstags

mo, di, mi, do, fr, sa, so = montags usw.

Andere Verkehrstage werden im Klartext angegeben. Der Zusatz „bei Bedarf“ hinter der Verkehrstageangabe bedeutet, dass der Zug von zuständigen Dienststellen ohne gesonderte Fplo eingelegt werden kann.

3. Im Feld „Tfz“ ist die vorgesehene Triebfahrzeugart eingetragen (Diesellok mit Angabe der Leistungsklasse – alternativ analoge DB-Baureihennummer – oder Triebwagen).

4. Im Feld „Last“ ist die maximale Belastung des Zuges, für die der Fahrplan berechnet ist, angegeben.

5. Im Feld „Mbr“ sind die für die Strecke erforderlichen Mindestbremshundertstel angegeben.

6. In Spalte 2 werden die Höchstgeschwindigkeiten angegeben, <u>auch</u> die maximal zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit.

7. In Spalte 3 sind die Betriebsstellen sowie nicht signalisierte ständige Langsamfahrstellen aufgeführt. Folgende Besonderheiten können angegeben sein:

⊣ Einfahrt in ein Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis

⌐¬ Brücke

Betriebsstellen, die im **Fettdruck** aufgeführt sind, sind bei Anwendung des Zugleitverfahrens gleichzeitig Zuglaufmeldestellen.

8. In Spalte 5 bedeutet ein **X**, dass der Zug nur bei Bedarf hält (s. FV-NE § 46 (5)).

9. In Spalte 5 bedeutet ein **+** vor der Uhrzeit, dass ein Betriebshalt erforderlich ist (z.B. um Blinklicht-/Lichtzeichenanlagen einzuschalten).

Die Angaben gelten analog auch für Fahrplananordnungen in Textform. Kreuzungen sind dann mit den Zuglaufmeldungen anzugeben.

- bleibt frei -

Streckengeschwindigkeitstafel

Anlage 4

Fahrtrichtung Verden (Aller) Süd - Stemmen (zu FV-NE § 5 (1))

Verden Süd - Neddenaverbergen StrKl D4 **Mbr P: = 48**
Neddenaverbergen - Stemmen StrKl A

1	2a	2b	3	4a	5a	4b	5b
Lage der Betriebsstelle km	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt	Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt
	Rz	Gz		Rz		Gz	
2,1	20	20	H **Ne 5 Bf. Verden Süd**		0:00		0:00
2,8			*Gohbach*				
3,4			Eitze Hp	0:06	0:06	0:06	0:06
4,7			Luttum Hp	0:03	0:09	0:03	0:09
5,9			Hohenaverbergen Hp	0:05	0:14	0:05	0:14
7,5	30	30	**Bf. Armsen**	0:06	0:20	0:06	0:20
8,8	20	20	**Bf. Neddenaverbergen**	0:06	0:26	0:06	0:26
8,9	10	10	Bü 8,942 K13/Neddenaverb.				
8,9	10	10	8,942 - 10,294	+0:03		+0:03	
10,3							
10,4	20	20					
11,1							
11,2	10	10	*Lehrde*	+0:01		+0:01	
11,3	20	20					
11,8	10	10	**Bf. Stemmen**	0:10	0:40	0:10	0:40

Rz gilt für Reisezüge und leerfahrende Triebfahrzeuge
Gz gilt für Güterzüge

Streckengeschwindigkeitstafel

noch Anlage 4

Fahrtrichtung Stemmen - Verden Süd

(zu FV-NE § 5 (1))

Verden Süd - Neddenaverbergen StrKl D4
Neddenaverbergen - Stemmen StrKl A

Mbr P: = 48

1	2a	2b	3	4a	5a	4b	5b
Lage der Betriebsstelle km	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt	Fahrzeit von Betriebsstelle zu Betriebsstelle	Fahrzeit gesamt
	Rz	Gz		Rz		Gz	
11,8	10	10	**Bf. Stemmen**		0:00		0:00
11,3	20	20					
11,2	10	10	Lehrde	+0:01		+0:01	
11,1	20	20					
10,4							
10,3	10	10	10,294 - 8,942	+0:03		+0:03	
8,9							
8,9	10	10	Bü 8,942 K13/Neddenaverb.				
8,8	20	20	**Bf. Neddenaverbergen**	0:10	0:14	0:10	0:14
7,5	30	30	**Bf. Armsen**	0:06	0:20	0:06	0:20
5,9	20	20	Hohenaverbergen Hp	0:07	0:27	0:07	0:27
4,7			Luttum Hp	0:04	0:31	0:04	0:31
3,4			Eitze Hp	0:03	0:34	0:03	0:34
2,8			Gohbach				
2,1			H **Ne 5 Bf. Verden Süd**	0:07	0:41	0:07	0:41

Rz gilt für Reisezüge und leerfahrende Triebfahrzeuge
Gz gilt für Güterzüge

Anlage 5

Maßgebende Streckenneigungen

Zurzeit in Überarbeitung

Anlage 6

Fahrtbericht

Wochentag **Datum**

Zug Nr.												
	U	M	in	U	M	in	U	M	in	U	M	in
soll abfahren												
ankommen												

Die Zeitangaben sind vom Zugleiter auszufüllen, wenn keine Fplo im Voraus erstellt wurde.

Zug/Züge eingelegt:

(Unterschrift Zl o. öBl)

1	2	3	4	5
Nr. Zug	Tfz	Name des Triebfahrzeugführers	Name des/der Zugbegleiter(s)	Wagenummer des letzten Wagen

6	7	8		9		10	11	12	13	14	15	16a nur auszufüllen, wenn Zugleitung besetzt			16b
Zug Nr.	Betriebs-stellen	Ankunft		Abfahrt		Anzahl Radsätze	Länge des Zuges	Gesamt-Zug-Gewicht *)	Bedientes Brems-Gewicht **)	vorhandene Brems-hunderstel Sp. 6 x 100	Radsätze>90 % gebremst	genehmigte Abfahrt			Name des Zugleiters
		U	M	U	M		m	t	t	Sp. 5b		U	M	Bis	

Anmerkungen: *) die sich aus Spalte 5b des Wagenzettels ergebende Summe der Gewichte der Wagen und Triebfahrzeuge
**) die sich aus Spalten 6a – 6e des Wagenzettels ergebende Summe der bedienten Bremsgewichte

V Verden Süd **E** Eitze **H** Hohenaverbergen **A** Armsen **N** **Neddenaverbergen** **S** Stemmen
W Walsrode **Vo** Vorwalsrode **Ho** Hollige

6	7	8		9		10	11	12	13	14	15	16a			16b
		Ankunft		Abfahrt								nur auszufüllen, wenn Zugleitung besetzt			
Zug Nr.	Betriebs-stellen	U	M	U	M	Anzahl Radsätze	Länge des Zuges m	Gesamt-Zug-Gewicht *) t	Bedientes Brems-Gewicht **) t	vorhandene Brems-hundertstel Sp. 6 x 100 Sp. 5b	Radsätze>90 % gebremst	**genehmigte Abfahrt** U	M	Bis	**Name des Zugleiters**

Besondere Vorkommnisse mit Angabe der Zugnummer:

zu Zug-Nr.	Angeschlossen sind Befehle Stück	Angeschlossen sind Anlagen Stück	Unterschrift des Zugführers	Geprüft:
				(Unterschrift)

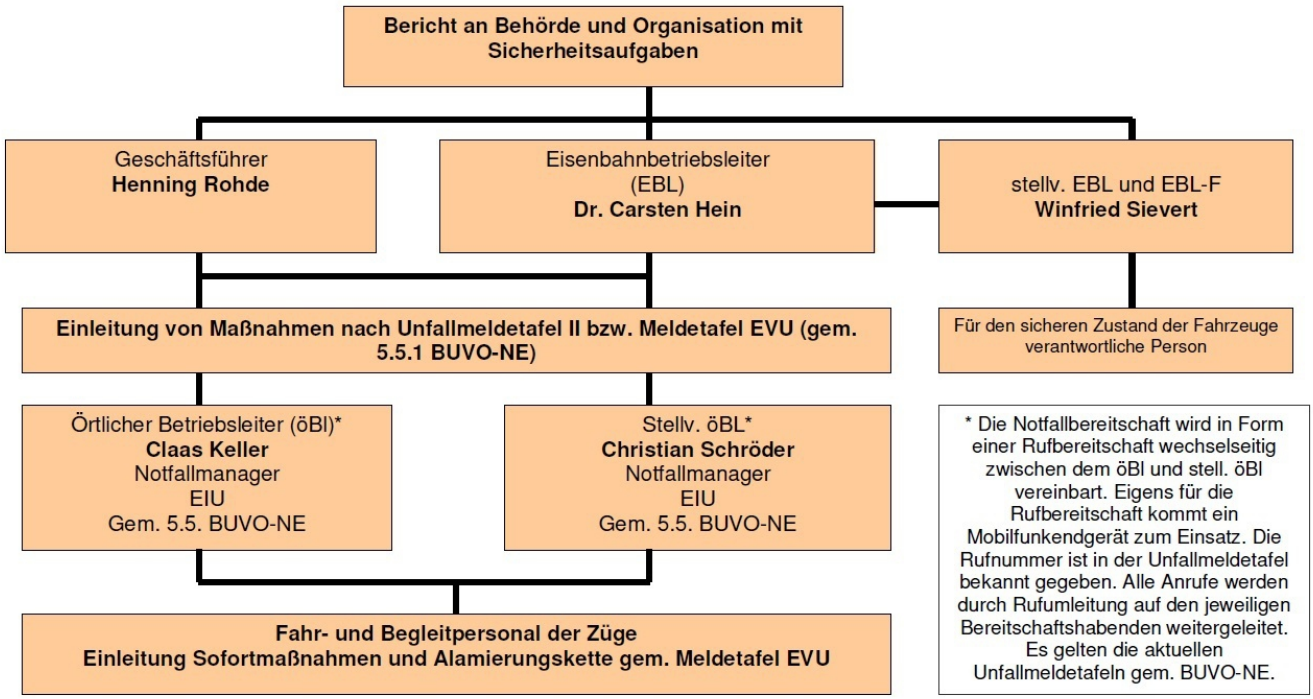
*) **) Anmerkungen zu den Spalten 12 und 13 siehe Vorderseite

V Verden Süd **E** Eitze **H** Hohenaverbergen **A** Armsen **N** **Neddenaverbergen** **S** Stemmen
W Walsrode **Vo** Vorwalsrode **Ho** Hollige

Anlage 7

Notfallmanagementsystem

Darstellung von Verantwortlichkeiten für Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanten Funktionen



Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
Stand: 01/2019

Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz NE – Strecke Verden Süd – Stemmen Betriebsstelle: Verden Aller Süd

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))
Funk Kanal: -- **Telefon: 04231/9227-22**
Mobilfunk: 0152/03390620

….*Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen*
… Was ist geschehen?
Ort: Strecke von … nach .... ; Bahn-km
Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
Feuer ausgebrochen?
… Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?
….Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?
Unfallstelle sichern

… Erste Hilfe leisten
… Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:
… Spuren und Beweisstücke sichern
… Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
… Eintreffende Helfer einweisen
… Für Absperrung sorgen
… Untersuchenden Stellen Auskunft geben
… Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

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

Stand: 01.08.2018
Datum

Verden-Walsroder Eisenbahn
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle **NE Strecke Verden Süd – Stemmen**
(Strecke/Bereich)

	Maßnahmen und Meldungen	**Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)**
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	Zugleitung Verden Süd, Moorstraße 2a, 27283 Verden Tel.: 04231/9227-22 Mobil: **0152/03390620 (Notfallmanager)**
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	**Telefonnummern siehe unten**
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	**112 oder 19222**
	zuständige Feuerwehr(en)	**112**
	zuständige Rettungsdienste	
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	**04231/8060**
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	**(Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)** **Verweis auf Dienstplan** Diensthabender Notfallmanager VWE Bereitschaftsplan – Rufumleitung Mobil: **0152/03390620 (Notfallmanager)**
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	**Aufstellung der EVU und Ansprechpartner** VWE GmbH – Triebfahrzeug Mobil: 0173/9061152 Mobil: 0173/9061153 **DB Netz AG Fdl. Verden: 015127400954**
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	s. Notfallmanager
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle wenn erforderlich: Bautechnische Dienstelle Signaldienst Fahrleitungsdienst	EBL: **(0151) 431 27947 oder (05302) 9037177** Stv. EBL: **0171/7724209** Geschäftsführung: **0173/9061150** BW VWE: **0173/9061155** Signaltechnik: **0172/9817507**
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	Fahrenholz Kran Service: **0421 / 48 50 41-0** Hilfzug Leitstelle DB Netz: **0511 / 28649569**

Stand: 02.11.2017

Anlage 10

Unfallmeldetafel III

		Wenn „Ja" sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse **eilig zu melden**, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.	
Lfd. Nr.	**Folgen bzw. Umstände des Ereignisses**	**Meldung an Einsenbahnaufsichtsbehörde**	**Meldung an Polizei**
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden.	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten.		Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen.		Ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort).	Ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind.	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffen in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll).	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen.	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern.	Ja	Ja

B. Zuständigkeitsbereiche und Anschriften

Eisenbahnbetriebsleiter / Aufsichtsbehörden

Anschriften		
während der Dienstzeit	außerhalb der Dienstzeit	Tel.-Ruf
EBL: Dr. Carsten Hein Wahler Weg 4 38159 Vechelde		dienstlich: (05302) 9037177 privat: mobil: (0151) 43127947
EBL: (ständiger Vertreter.) Winfried Sievert Katharinenstraße 23 31135 Hildesheim		dienstlich: (05121) 38558 privat: mobil: (0171) 7724209
öBL : Claas Keller Am Bahnhof 1 27318 Hoya (Weser)	Eichenstraße 15 27313 Dörverden-Westen	dienstlich: (0151) 14794853 privat: (04239) 9440633 mobil: (0176) 70366706
GF : Henning Rohde Moorstraße 2a 27283 Verden (Aller)	Brammer Dorfstraße 9 27308 Kirchlinteln	dienstlich: (04231) 922710 privat: (04236) 942 177 mobil: (0173) 906 1150
OAB:		
LfB: Landeseisenbahnaufsicht LEA GmbH Leonhardstr. 11 30165 Hannover		Tel.: (0511) 348 53 10 Fax: (0511) 348 53 19

Polizeibehörde:

für Strecke			
von	bis	Anschrift	Tel.-Ruf
alle		Notruf	110 oder direkt
Verden (Aller)	Stemmen	Polizei Verden	(04231) 806 - 0

Andere Behörden / Sonstige Stellen

für Strecke			
von	bis	Anschrift	Tel.-Ruf

Stand 1.8.2018

AzObri 37

Maßnahmen bei Schienenbrüchen

Entscheidung über die Befahrbarkeit

(1) Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden

a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z. B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen,

b) bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Baudienstes und Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO/ESBO/EBOA bzw. BOA).

Unbefahrbare Schienenbrüche

(2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn

a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenklammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist.

b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches ((8) b)) während des Befahrens nicht möglich ist.

Befahrbarer Schienenbruch

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

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

Merkblatt für Schienenbruch

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

Meldung

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

Betriebliche Sicherung

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

Überwachung der Bruchstelle

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

AzObri 37

Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle

(8) Der Bedienstete an der Bruchstelle muß

a) Fahrzeuge stellen und über den Schienenbruch unterrichten, bis ihm die zuständige Betriebsstelle meldet, daß alle weiteren Fahrten (z. B. durch „Befehl") unterrichtet werden (9),

b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und notfalls Haltsignal geben.

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle

(9) Wird ein Schienenbruch gemeldet, so veranlaßt die zuständige Betriebsstelle

a) bei einem unbefahrbaren Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrten,

b) bei einem befahrbaren, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren,

c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit.,

d) die Verständigung der für die Beseitigung des Schienenbruchs zuständigen Stelle.

Bauliche Sicherung

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

Paßstück

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

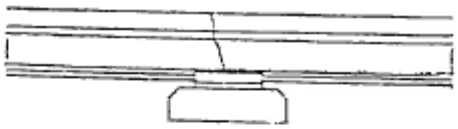
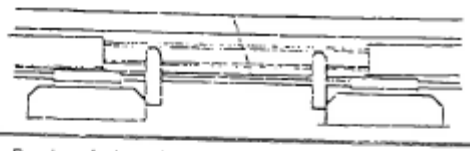
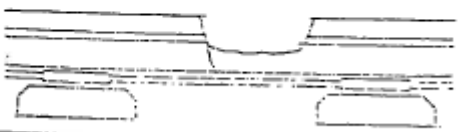
Durchgehend geschweißte Gleise

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

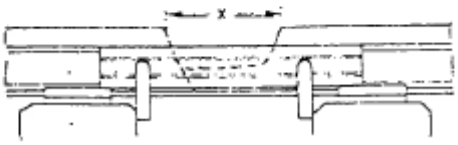
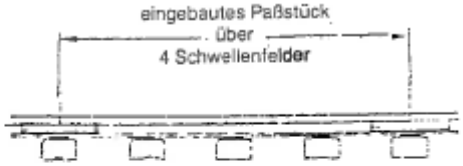
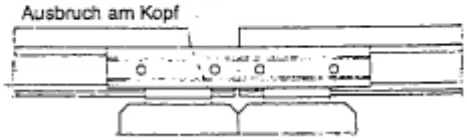
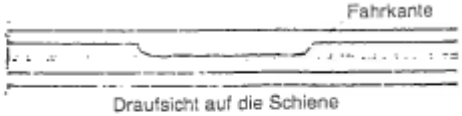
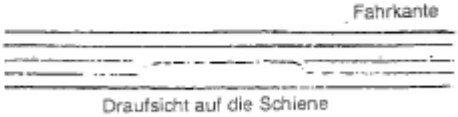
Zulässige Geschwindigkeiten

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

Merkblatt für Schienenbrüche

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

AzObri 37

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

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