

Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

FV-NE – 1. Abschnitt – Allgemeines

zu FV-NE § 1 (2) – Geltungsbereich

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

Der Bahnhof Verden Süd, der sowohl an den Zugleitabschnitt als auch an den Übergabebahnhof der DB Netz AG grenzt, darf nur als Rangierfahrt befahren werden.

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, örtlichen Betriebsleitern oder dessen Stellvertretern bzw. einer von ihm bestimmten Person herausgegeben werden. Andere Dokumente sind ungültig.

Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten die Betriebsanweisungen schriftlich oder fernschriftlich. Für die Unterrichtung der Betriebsbediensteten 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 gilt auf den Gleisen, die sich im Eigentum der DB Netz befinden, 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 enthalten die Anlagen 1 und 2 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 Anlagen 1 bzw. 2 dieser SbV) ist in Fahrtrichtung zur DB auf Höhe des Schutzhaltsignals, 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 über die Rufnummer 0152/03390620.

zu FV-NE § 3 (11) – Zugschlussstellen

Zugschlussstellen sind in der Regel die Grenzzeichen der Einfahrweichen. Abweichungen sind in den örtlichen Besonderheiten (SbV Teil C) genannt.

zu FV-NE § 3 (15) – Zuglaufstellen

Zuglaufstellen für die Zugsleitstrecke Verden Süd – Stemmen sind:

Verden Süd	V
Eitze	E
Armsen	A
Neddenaverbergen	N
Stemmen	S

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 bzw. einer von ihm bestimmten Person 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 besetzten Betriebsstelle Verden Süd 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.

zu FV-NE § 5 (8) – Merktafel

Eine Merktafel befindet sich beim Zugleiter Verden (Süd). 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

Das Fernsprechbuch wird beim Zugleiter geführt. Es ist für die jeweiligen Zugleitabschnitte in das „Meldebuch für den Zugleiter“ untrennbar integriert. Eintragungen im Teil „Fernsprechbuch“ erfolgen entsprechend dem Datum und der Uhrzeit auf gleicher Höhe mit den zugehörigen Eintragungen im Meldebuch.

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 Zug- oder 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 10 FV-NE wird nur vom Zugleiter Verden Süd ausgestellt. Er übergibt den Befehl entweder persönlich, dann hat er eine Durchschrift vorzuhalten; oder er übermittelt den Befehl fernmündlich. Alle Befehle des Zugleiters sind 10 Jahre lang aufzubewahren.

zu FV-NE § 10 (3 bis 6) – Art der Zuglaufmeldungen

Erforderlichenfalls kann ergänzend zu den Zuglaufmeldungen gem. FV-NE eine Abstellmeldung angeordnet werden. Die Abstellmeldung lautet: „Zug in um Uhr in Gleis abgestellt; Weichen in Grundstellung, durchgehendes Hauptgleis frei, Zugführerschlüssel in Verwahrung“.

zu FV-NE § 11 (1) – Anwendung Meldebücher

Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach Anl. 7 FV-NE.

Das „Belegblatt für den Zugleiter“ und das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ wird jeweils nicht geführt. Stattdessen trägt der Zugführer die Fahrerlaubnis in die dafür vorgesehene Spalte des Fahrtberichts ein (siehe auch SbV zu FV-NE § 38 (1)). Ankunfts- und Verlassensmeldungen werden vom Zugführer nicht eingetragen.

Die Belegungsstriche werden rot und die Wellenlinien werden grün gezeichnet.

Im „Meldebuch für den Zugleiter“ werden auch betriebliche Sperrungen und Aufhebungen solcher im jeweiligen Zugleitabschnitt eingetragen. Sperrungen werden als Belegungsstriche mit der Beschriftung „Gleissperrung“ anstelle der Zugnummer eingetragen, Aufhebungen der Sperrungen als Wellenlinie.

zu FV-NE § 11 (3) – Eintragung in Spalte „Meldungen und Vermerke“

Der Zugleiter trägt im „Meldebuch für den Zugleiter“ über die in der FV-NE angegebenen Meldungen hinaus in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ auch die „Abstellmeldung“ mit Angabe der Zeit ein. Auch Sperrungen und Aufhebungen der Sperrungen werden in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ mit Datum und Uhrzeit eingetragen.

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

Sind mehr als eine Zugeinheit einzusetzen, wird das Zugleitverfahren angewendet und die Zugfolge durch die Fahrplananordnung, erforderlichenfalls mittels schriftlicher Weisung (Befehl gem. Anlage 10 FV-NE) geregelt.

Wird auf das Zugleitfahren verzichtet, ist die Dienststelle des Zugleiters nicht besetzt. In diesem Falle haben sämtliche etwaige Meldungen an den öBl fernmündlich zu erfolgen. Ist der öBl ausnahmsweise nicht erreichbar, ist die Meldung bei der Unfallmeldestelle abzugeben.

Auf die Anwendung des Zugleitverfahrens wird stets dann verzichtet, wenn Personenzugbetrieb gefahren wird. Dieser hat stets im Einzugbetrieb stattzufinden. Wird auf das Zugleitverfahren verzichtet, sind alle Fahrzeuge mit eigenem Antrieb im Bahnhof Stemmen einzuschließen und die entsprechenden Weichen zu verschließen. Mindestens ein Zugführerschlüsselbund für die Strecke Verden Süd – Stemmen hat sich beim Zugleiter zu befinden, oder es ist ein entsprechender Befehl für die Ausgabe des zweiten Zugführerschlüssels ausgestellt, der die Zeit des Aufschließens der Weichen im Bahnhof Stemmen genau für die Zeit außerhalb des Verzichts auf das Zugleitverfahren festlegt.

Alle Fahrten im Bahnhof Verden Süd fahren als Rangierfahrten. Sofern sich auf der Strecke Verden Süd (exklusive Bahnhof Verden Süd) – Stemmen nur eine Zugeinheit im Einsatz befindet, wird auf die Anwendung des Zugleitverfahrens verzichtet. In diesem Fall darf sich nur ein Zugführerschlüsselbund („Zf-Schlüssel 1“) im Umlauf befinden. Der Zugführer hat sich bei Dienstantritt von der Vollständigkeit des Bundes zu überzeugen. Welche Schlüssel im Einzelnen zu den Zf-Schlüsseln gehören, ist auf einem Schild vermerkt. Der zweite Zf-Schlüssel wird nur ausgegeben, wenn ein Zugleiter im Dienst ist und dieser das Zugleitverfahren eingeführt hat.

Mit Ausnahme des Bahnhofs Verden Süd dürfen Züge bzw. Sperrfahrten und Rangierfahrten, die Strecke und Bahnhöfe der VWE nur befahren, wenn sie mit einem Zf-Schlüssel ausgestattet sind. Desweiteren dürfen Züge bzw. Sperrfahrten über den Bahnhof Verden Süd hinaus nur verkehren, wenn für sie ein Fahrplan erstellt worden ist (Buchfahrplan, Fplo). Verantwortlich hierfür ist der Zugführer.

zu FV-NE § 12 (3) – Fahren im Sichtabstand

Das Fahren im Sichtabstand ist außerhalb des Bahnhofs Verden Süd und außer bei Sperrfahrten unzulässig. In Verden Süd ist generell als Rangierfahrt zu fahren, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Zu Regelungen beim Befahren von technisch gesicherten Bahnübergängen siehe „zu FV-NE Anlage 12 (4)“.

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.

Der Zugleiter erhält Kenntnis von der Fahrwegprüfung des Zugführers ausschließlich durch Zuglauf- und Abstellmeldungen und Einträge im „Meldebuch für den Zugleiter“. Dort darf das Freisein der einzelnen Streckenabschnitte (zwischen zwei Zuglaufmeldestellen) erst eingetragen werden, wenn sichergestellt ist, dass alle Fahrzeuge des Zuges den Zuglaufmeldeabschnitt verlassen haben und alle Weichen im Regelfahrweg in Grundstellung eingestellt sind und sich in Endlage befinden. Alle Eintragungen haben sofort zu erfolgen.

Die Kenntnisnahme von Fahrwegprüfungen durch den Zugleiter erfolgt im Bahnhof Verden Süd grundsätzlich nicht.

zu FV-NE § 14 (4) – Indirekte Fahrwegprüfung

Indirekte Fahrwegprüfung ist für alle Bahnhöfe zugelassen.

zu FV-NE § 14 (5) – Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Besetzte Einfahrgleise sind außerhalb des Bahnhofs Verden Süd durch Signal Sh 2 – Schutzhaltezeichen – zu sichern.

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

An den Zugführerschlüsselbunden befinden sich die für die Bedienung der Betriebsstellen außerhalb des Bahnhofs Verden Süd notwendigen Weichenschlüssel. Es gibt insgesamt zwei Schlüsselbunde. Der Zf-Schlüssel 1 wird beim Zugleiter Verden aufbewahrt. Zur Ausgabe des zweiten Zugführerschlüsselbunds siehe SbV zu FV-NE § 12 (1).

Die Schlüssel für Weichen an Gleisanschlüssen 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 Zugleiter 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 Einfahrtsignal

Züge gehen ab Standort der Trapeztafel im Bahnhof Verden Süd in eine Rangierfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h über, sofern sie die Zustimmung zur Einfahrt in den Bahnhof Verden Süd erhalten haben oder das Zugleitverfahren aufgehoben ist (Einzug-Betrieb). Anderenfalls müssen sie vor der Trapeztafel anhalten.

An den übrigen Bahnhöfen dürfen Züge ohne Halt einfahren, wenn der Fahrplan dies zulässt oder das Zugleitverfahren aufgehoben ist. Nach Halt vor der Trapeztafel darf die Einfahrt jeweils nur auf mündlichen Auftrag erfolgen. Das Signal Zp 11 darf wegen Verwechslungsgefahr mit anderen Zügen oder Rangierfahrten nicht gegeben werden.

zu FV-NE § 17 (2) – Gleichzeitige Einfahrten

Gleichzeitige Einfahrten sind nicht gestattet.

zu FV-NE § 17 (3) – Einfahrt in Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis

In den Bahnhöfen Verden Süd und Stemmen ist stets davon auszugehen, dass die Einfahrt in ein besetztes Gleis erfolgt. Auf einen Befehl kann bei diesen beiden Bahnhöfen verzichtet werden. Die Einfahrt in den Bahnhof Stemmen erfolgt mit höchstens 10 km/h ab Trapeztafel.

zu FV-NE § 17 (6) – Zustimmung zur Abfahrt

Wenn der Zugleitbetrieb eingeführt ist, muss der Zugführer die Fahrerlaubnis aus allen Zuglaufmeldestellen (erneut) einholen. Der Zugleiter darf die Zustimmung zur Abfahrt erst erteilen, wenn der fahranfragende Zug die Zuglaufmeldestelle erreicht und dort angehalten hat. Eine vorab erteilte Fahrerlaubnis über Zuglaufmeldestellen hinaus ist ausnahmsweise nur erlaubt, wenn im Abschnitt der folgenden Zuglaufmeldestelle einschließlich des anschließenden Bahnhofes keinem anderen Zug eine Fahrerlaubnis erteilt wurde.

zu FV-NE § 17 (7) – Bedingungen für die Zustimmung bzw. Fahrerlaubnis

Eine „Abstellmeldung“ gemäß SbV „zu FV-NE § 10 (3 bis 6)“ entspricht der „Verlassensmeldung“ nach FV-NE § 10 (5).

zu FV-NE § 17 (8) – Abfahrauftrag

Im Bahnhof Verden Süd kann der Abfahrauftrag anstelle des örtlichen Betriebsbediensteten (Zugleiter) auch vom Zugführer gegeben werden.

Zu FV-NE § 17 (11) – Gestörte Verständigung

Wenn andere mobile Kommunikationswege zum Zugleiter gescheitert sind, sind nach Möglichkeit nahegelegene Festnetztelefone aufzusuchen. Wenn das ebenfalls nicht gelingt, ist der öBl oder der EBL zu verständigen. Bis zu einer Regelung durch diese Personen darf der Zug nicht abfahren.

zu FV-NE § 18 (5) – Benachrichtigung der Rotten

Sind Rotten oder Streckenwärter im Einsatz, so ist für den betreffenden Streckenabschnitt gemäß SbV „zu FV-NE § 1 (2)“, in dem sich die Rotte bzw. der Streckenwärter aufhält, das Zugleitverfahren einzuführen, auch wenn nur ein Zug fährt. Die Rotten sind fernmündlich über den Zugverkehr zu benachrichtigen.

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 § 20 (2) – Kreuzungsbahnhöfe

Kreuzungen dürfen nur in den Bahnhöfen Verden Süd, Neddenaverbergen und Stemmen durchgeführt werden.

Wenn mehr als ein Zug fahren soll, müssen sich Fahrzeuge im Museumsanschlussgleis des Bahnhofs Stemmen einschließen. Sie haben die Weiche im Streckengleis in Grundstellung zu bringen und zu verschließen. Danach haben sie eine Abstellmeldung gemäß SbV „zu FV-NE § 10 (3 bis 6)“ beim Zugleiter abzugeben. Die „Abstellmeldung“ gilt für den Zugleiter fahrdienstlich wie eine Verlassensmeldung für eine dort abzweigende Strecke.

Fahrzeuge dürfen Anschlüsse nach Abgabe der „Abstellmeldung“ nicht ohne Zustimmung des Zugleiters verlassen. Der Zugleiter darf Züge in den Bahnhof Stemmen nur einfahren lassen, wenn ihm die entsprechende Abstellmeldung vorliegt. Andernfalls ist vor dem Signal Ne1 des Bahnhofs Stemmen anzuhalten. Der Zugführer hat dann eine Fahrwegprüfung für das Einfahrgleis des Bahnhofs Stemmen durchzuführen.

zu FV-NE § 20 (5) – Einfahrt eines zweiten Zuges ohne Halt an der Trapeztafel

Die jeweils als zweiter Zug in einen Kreuzungsbahnhof einfahrenden Züge haben generell vor den Trapeztafeln anzuhalten, ausgenommen die in den Bahnhof Verden Süd einfahrenden.

zu FV-NE § 21 (2) – Überholungsbahnhöfe

Überholungen dürfen in den Bahnhöfen Verden Süd und Neddenaverbergen durchgeführt werden.

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

Für Sonderzüge wird eine Fahrplananordnung im Voraus erstellt. In dringenden Fällen kann bei Zugleitbetrieb ein im Dienst befindlicher Zugleiter, sonst der öBL, einen vereinfachten Fahrplan auf dem Fahrtbericht anordnen. Personensonderzüge dürfen nur eingelegt werden, wenn sichergestellt ist, dass nur im Einzugsbetrieb gefahren wird.

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

Hilfszüge dürfen die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 30km/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, eine Sperrung vom Zugleiter, muss durch einen Befehl wieder 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 Zweibegefahrzeuge – sind wie Sperrfahrten zu behandeln.

zu FV-NE § 30 (5) – Nebenfahrzeuge bei Verzicht auf das Zugleitverfahren

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

zu FV-NE § 30 (7) – Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen oder Rückfahren von Nebenfahrzeugen

Nachfahrende Nebenfahrzeuge haben einen zeitlichen Abstand von fünf Minuten zum vorausfahrenden Zug einzuhalten (Grundstellerzeit der fahrzeuggeschalteten Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen). Das gilt ebenso für das Rückfahren in die entgegengesetzte Richtung des Nebenfahrzeugs. Hier darf der Einschaltkontakt des nächsten Bahnübergangs erst frühestens 5 Minuten nach der letzten eigenen Befahrung überfahren werden.

FV-NE – 3. Abschnitt – Zugfahrdienst

zu FV-NE § 32 (1) – Länge der Züge

Die maximale Zuglänge beträgt bei Mehrzugbetrieb 155 m. In den Fällen, in denen der Zugleitbetrieb aufgehoben ist (Einzug-Betrieb), gilt eine maximale Zuglänge von 350 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:

Strecke Verden Süd – Neddenaverbergen:	Radsatzlast 22,5 t,	Meterlast 8,0 t je Meter (Streckenklasse D4),
Strecke Neddenaverbergen – 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

Regelmäßiges Nachschieben ist nicht vorzusehen. Nachschieben ist in Ausnahmefällen zugelassen, wenn es gegenüber Doppeltraktion oder Vorspann betrieblich sinnvoller ist.

zu FV-NE § 35 (7 bis 9) – Verständigung beim Nachschieben

Die Verständigung der Triebfahrzeugführer des führenden und des schiebenden Triebfahrzeugs muss über Mobiltelefon erfolgen.

Werden in Verden Süd Übergabefahrten in Richtung DB Netz AG nachgeschoben, ist das nachschiebende Fahrzeug nicht zu kuppeln. Das Nachschieben ist nur bis zum Schutzhaltssignal 115 gestattet.

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. Wenn der Zugleitbetrieb aufgehoben ist, darf auf die Angabe der Zuglänge verzichtet werden. Gefahrgutangaben sind erforderlich und vor Zugfahrt/Rangierfahrt an den Zugleiter 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-I, 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 erteilt der Zugleiter Verden Süd. Sie darf vorab erteilt werden. Fahrten ohne Zugführerschlüssel dürfen nur bis in Höhe des Signal Ne5 (H-Tafel) des Bahnhofs Verden Süd fahren.

Ist der Zugleitbetrieb auf der Strecke Verden Süd – Stemmen eingeführt, gilt Folgendes:

Die von der Strecke (aus Richtung Eitze) in den Bahnhof Verden Süd einfahrenden Züge gehen ab Standort der Trapeztafel in eine Rangierfahrt über und fahren mit höchstens 20 km/h weiter. Züge müssen grundsätzlich in allen Bahnhöfen, mit Ausnahme Bf. Verden Süd, am gewöhnlichen Halteplatz anhalten. Die anschließende Weiterfahrt in einen Streckenabschnitt bedarf der (neuen) Fahrerlaubnis des Zugleiters. Eine vorab erteilte Fahrerlaubnis über Zuglaufmeldestellen hinaus darf vom Zugleiter generell in den Fällen nicht erteilt werden, wenn im Abschnitt der folgenden Zuglaufmeldestelle einschließlich des anschließenden Bahnhofes einem anderen Zug eine Fahrerlaubnis erteilt wurde.

Auf den Halt in den Bahnhöfen kann verzichtet werden, wenn für den Zug eine Fahrerlaubnis vom Zugleiter über den Bahnhof hinaus vorliegt. Der Zugleiter darf die Fahrerlaubnis nur erteilen, wenn sichergestellt ist, dass in den nächstfolgenden Zugmeldeabschnitt einschließlich des folgenden Bahnhofes kein Fahrzeug eingelassen worden ist.

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 Zugleiter 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, im Bahnhof Verden Süd zwischen der Grenze zur DB und der Weiche 11 auf höchstens 10 km/h.

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 je 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 dem Zugleiter 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.

zu FV-NE § 53 (2) – Geschwindigkeit

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

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

Die Erlaubnis wird vom Zugleiter mündlich erteilt. Er hat die Erlaubnis im „Meldebuch für den Zugleiter“ einzutragen. Bei Verzicht auf das Zugleitverfahren gilt die Erlaubnis allgemein als erteilt.

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

Die Einfahrt in den Bahnhof darf erst nach Beendigung gefährdender Rangierbewegungen gestattet werden, ausgenommen in den Bahnhof Verden Süd, wo generell als Rangierfahrt zu fahren ist. Ist in den übrigen Bahnhöfen kein Halt vor der Trapeztafel angeordnet, dürfen nach Erteilen der Fahrerlaubnis keine gefährdenden Rangierbewegungen durchgeführt werden.

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 Zugleiter 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 FdI 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.

zu FV-NE Anlage 7

Im Meldebuch für den Zugleiter sind die Belegungsstriche rot und die Wellenlinien grün zu zeichnen.

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 Fahreinheit 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

Hilfseinschaltung (HET oder Auto-HET) einzuschalten. Ist dies nicht möglich, muss der BÜ nach Anlage 44 (15) gesichert werden.

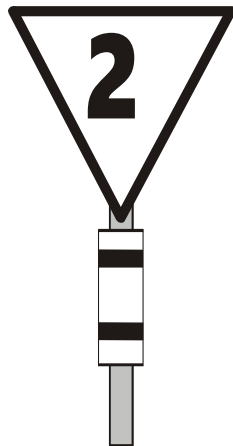
zu FV-NE Anlage 13 (17) Sicherung durch Bahnübergangsposten

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

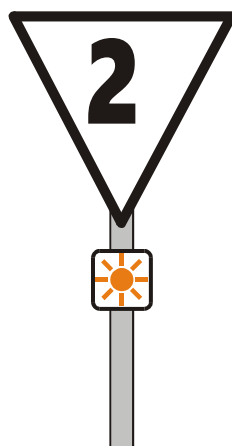
Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

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

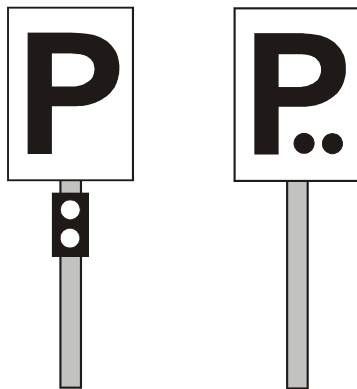
Für alle Züge ist die Signalisierung mit einer Tafel oder einem Licht ausreichend, sofern diese nicht auf Strecken der DB Netz AG übergehen.

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.