NIEDERBARNIMER EISENBAHN

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

13. Berichtigung

in der genehmigten Fassung vom 25.10.2001

Gültig ab:

Berlin, den 11.12.2022

Aufgestellt:

Eisenbahnbetriebsleiter

Erstellung (Funktion)	Inhaltsprüfung (Funktion)	Fachprüfung (Funktion)	Freigabe (Funktion)
Marco Samiec (AsBL)	Andreas Zetzsche (Meister LST) Carina Niemeyer (Infrastruktur) Björn Eichstädt (Meister Oberbau)	Dirk Maxin (QMB)	Annett Schulze (EBL)
HINWEIS: Ausgedruckte Exemplare unterliegen nicht dem Änderungsdienst. Vollständige und aktuelle Daten sind im Q.Doc (Intranet) abrufbar.			

Herausgeber: Niederbarnimer Eisenbahn AG
Georgenstraße 22
10117 Berlin

In Kraft gesetzt: Eisenbahnbetriebsleiter

Verteiler

Vorstand NEB
Eisenbahnbetriebsleiter
Betriebsbüro
Fdl/ ZL Basdorf
Meister Fahrbahn
Meister Leit- und Sicherungstechnik
Externe EVU
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII E3

Verzeichnis der Berichtigungen

Kommt es zu Änderungen im Handbuch, werden diese als Einzelblattberichtigungen an jeden persönlich herausgegeben. Diese sind dann zeitnah vor der ersten Gültigkeit in das Handbuch einzuarbeiten. Jede Berichtigung ist hier einzutragen, damit ist erkenntlich, welche Einbesserungen Sie bereits vorgenommen haben. Diese Einbesserung ist quittierungspflichtig, damit bestätigen Sie den Erhalt und dass Sie diese Änderung zur Kenntnis genommen haben und entsprechende Regelungen anwenden.

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Berichtigung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
9	Neudruck	09.12.18	§ 9 (1) - Schriftliche Befehle für Züge; § 17 (11) - Überarbeitung der Regelungen bei gestörter Verständigung im ZLB; Gleissperrungen; Serviceeinrichtung BKI;	Paul Hils
10	Neudruck	15.12.19	§ 8 (1) – Verständigungsarten; § 10 (2) – Abgabe der Meldungen; § 26 (2)(3) - Zuständigkeit beim Sperren von Gleisen; Anhang 1 - La-NEB AG; örtliche Zusätze BBAS und BKLF	Marco Samiec
11	Neudruck	01.06.2020	Bedienungsanweisung für Serviceeinrichtung Gleis 16 Bahnhof Templin Übersicht Serviceeinrichtung der NEB AG (Templin); § 53 (2) – Geschwindigkeiten Bw Basdorf; Ril 301.0001 – Vorbemerkung zum Signalbuch (5) – DV 301, Geltungsbereich	Marco Samiec
12	Neudruck	12.12.2021	301.9001 Abschn. 17 (5) Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen; Örtliche Zusätze Bhf. Basdorf §14 (1) Durchrutschweg	Marco Samiec
13	Neudruck	11.12.2022	Komplett neu überarbeitet	Marco Samiec

Inhaltsverzeichnis

Seite

TEIL A: ZUSÄTZLICHE BETRIEBLICHE BESTIMMUNGEN ZU FOLGENDEN VORSCHRIFTEN 8

I. FAHRDIENSTVORSCHRIFT FÜR NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (B 21) 8
1. Abschnitt - Allgemeines 8
2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen 13
3. Abschnitt - Zugfahrdienst 20
4. Abschnitt - Rangierdienst 24
Anlagen SbV - FV-NE 27

II. EBO „EISENBAHN-, BAU- UND BETRIEBSORDNUNG“, ESO „EISENBAHN SIGNALORDNUNG“ 52

III. RIL 301 (SIGNALBUCH), BEKANNTGABE 11 54

IV. RIL 915; VDV 757 TEIL B „BREMSEN IM BETRIEB BEDIENEN UND PRÜFEN – BREMSVORSCHRIFT“; AKTUALISIERUNG 10 56

V. BETRIEBSUNFALLVORSCHRIFT FÜR NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (BUVO-NE) 58

VI. LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK 60

VIII. UNFALLVERHÜTUNGSVORSCHRIFT – SCHIENENBAHNEN BGV D30 62

TEIL B: ÜBERSICHT ÜBER DIE ÖRTLICHEN VERHÄLTNISSE 64

TEIL C: ÖRTLICHE ZUSÄTZE 90

TEIL D: BETRIEBS- / BEDIENUNGSANWEISUNGEN 137

TEIL E: UNFALLMERKBLÄTTER 229

TEIL F: BESTIMMUNGEN ÜBER BRENNBARE FLÜSSIGKEITEN 231

Abkürzungsverzeichnis

Abzw	-	Abzweigstelle
Awanst	-	Ausweichanschlussstelle
Asig	-	Ausfahrsignal
AVU	-	Anwendungsgesellschaft für Umweltschutztechn. Bln-Nieders.
Bf	-	Bahnhof
BLZ	-	Betriebsleitzentrale
BÜ	-	Bahnübergang
DB	-	Deutsche Bahn
EBA	-	Eisenbahnbundesamt
EBL	-	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	-	Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung
EIU	-	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Esig	-	Einfahrsignal
EÜ	-	Eisenbahnüberführung
EVU	-	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EVU-L	-	EVU-Leitstelle
Fdl	-	Fahrdienstleiter
FIS	-	Fahrgastinformationssystem
Fplo	-	Fahrplananordnung
FV	-	Fahrdienstvorschrift
Hp	-	Haltepunkt
Hptgl	-	Hauptgleis
Hst	-	Haltestelle
KB	-	Kundenbeteuer
Krbw	-	Kreuzungsbauwerk
Lfsig	-	Langsamfahrsignal
LST	-	Leit- und Sicherungstechnik
NE	-	Nichtbundeseigene Eisenbahn
NEB AG	-	Niederbarnimer Eisenbahn-Aktiengesellschaft (EIU)
NEB BG	-	NEB Betriebsgesellschaft mbH (EVU)
öZ	-	örtliche Zusätze
PT	-	Personentunnel
PZB	-	Punktförmige Zubeeinflussung
Ril	-	Richtlinie
SbV	-	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Tf	-	Triebfahrzeugführer
Tfz	-	Triebfahrzeug
Tl	-	Teamleiter
VBU	-	Verkehrsbau Union GmbH
WL	-	Werkstattleiter
Zf	-	Zugführer
ZL	-	Zugleiter

Vorbemerkung

Zeilen mit Textberichtigungen sind am Rand durch „ ***** “ gekennzeichnet. Bei Wegfall von Text ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt.

Wenn in diesem Handbuch die Bezeichungen wie z.B. „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“ verwendet wird, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Teil A: Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu folgenden Vorschriften

I. Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (B 21)

1. Abschnitt - Allgemeines

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Die FV-NE gilt für nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, die als Nebenbahn betrieben wird.
Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten allgemein,

die auf der linken Hälfte einer Seite für den Zugmeldebetrieb.	die auf der rechten Hälfte einer Seite für den Zugleitbetrieb.
Im Streckenabschnitt Berlin-Karow (DB-Netz AG) – Schönerlinde – Basdorf besteht Zugmeldebetrieb. **Streckennummer: 521**	Im Streckenabschnitt Basdorf – Wensickendorf – Schmachtenhagen **Streckennummer: 521** sowie Basdorf – Groß Schönebeck **Streckennummer: 522** besteht Zugleitbetrieb.

Der Streckenabschnitt Berlin Wilhelmsruh – Awanst Schönwalde wird im Streckenrangierbetrieb durchgeführt.

Die zuständig Eisenbahnaufsichtsbehörde für die o. g. Stecken ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Die Serviceeinrichtungen der NEB AG (siehe Teil D: Betriebs- / Bedienungsanweisungen) befinden sich in:

- Bahnhof Küstrin-Kietz
- Bahnhof Wriezen (Gleis 3)
- Bahnhof Templin (Gleis 16)
- Bahnhof Basdorf

Die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde ist hier die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Brandenburg.

Zu § 1 (3) **Abweichungen, Ausnahmen, SbV**

DA — Bestimmungen, die **bis zu ihrer Aufnahme in die SbV** angeordnet werden, werden schriftlich als Dienstanweisung[1] (DA) bekannt gegeben.

BM — Bestimmungen, die **nur vorübergehende Gültigkeit** haben, werden schriftlich als Betriebliche Mitteilung[1] (BM) bekannt gegeben.

M — Mitteilungen, die **nur vorübergehende Gültigkeit** haben, werden schriftlich als Mitteilung (M) bekannt gegeben.

[1)] Quittierungspflichtige Weisungen

Ort der Bekanntgabe	Die Inhalte von Mitteilungen, Betriebliche Mitteilungen bzw. Dienstanweisungen werden den Mitarbeitern im Betriebsdienst über einen Aushang bekannt gegeben bzw. im Dokumentenmanagementsystem Q.Doc abgelegt.
Kenntnisnahme durch Unterschrift	Mitarbeiter im Betriebsdienst müssen die Betrieblichen Mitteilungen bzw. Dienstanweisungen vor jedem Dienst einsehen und die **Kenntnisnahme durch Unterschrift** im Quittierungsbuch **bestätigen** bzw. in Q.Doc zu bestätigen.
La	Vorübergehende Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten werden monatlich in der „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten“ bekannt gegeben (siehe hierzu Anhang 1; mit Legende).
Bekanntgabe der La	Sie gilt monatlich vom ersten Tag 00:00 Uhr bis zum letzten Tag des Monats 23:59 Uhr. Änderungen innerhalb des Monats werden mit Berichtigungen bekannt gegeben.

§ 2
Mitarbeiter im Betriebsdienst

Zu § 2 (4)

Befähigung
Die Mitarbeiter im Betriebsdienst müssen ihre Befähigung dem Eisenbahnbetriebsleiter nachweisen.

Zu §2 (7)
Nach DGUV Information 214-090 (4.5)

Ausrüstung
Bei Tätigkeiten in Bahnanlagen, bei denen keine Sicherheitsschuhe erforderlich sind, sind grundsätzlich feste, den Fuß vollständig umschließende Schuhe mit rutschsicherer Sohle zu tragen. Ergibt die Gefährdungsbeurteilung eine hohe Gefährdung durch Umknicken, sind grundsätzlich knöchelhohe Schuhe zu tragen.
Wer sich im Gleisbereich bewegt, hat Warnkleidung (orange-rot mit Reflexstreifen) zu tragen. Die Warnkleidung darf nicht durch auf dem Rücken getragene Rucksäcke oder andere Gegenstände ohne Warnfunktion verdeckt werden. Warnkleidung muss enganliegend und geschlossen getragen werden. Der auf dem Rücken getragene Rucksack in Warnfarbe oder mit Warnüberzug allein ersetzt nicht das Tragen der Warnweste.

Zu § 2 (9)

Dienstübergabe
Die Darlegung der Betriebslage sowie besondere Vorkommnisse sind im Dienstübergabebuch einzutragen (siehe hierzu Anlage 2).
Kann der Dienst nicht übergeben werden, weil der Ablöser offensichtlich nicht dienstfähig ist, ist über die Notfallmeldestelle der Diensthabende der NEB AG zu verständigen.

§ 2a
Verhalten bei Gefahr

Zu § 2a (1)

Verhalten bei Gefahr
Tf müssen bei Gefahr unverzüglich den Fdl / ZL Basdorf informieren.
Der Fdl / ZL Basdorf muss unverzüglich die betroffenen Mitarbeiter und ggf. Dritte (z.B. Rettungsdienste, Polizei) informieren.

Zu § 2a (3) **Unregelmäßigkeiten**

Unregelmäßigkeiten am Zug und an den Bahnanlagen meldet der Zf oder Tf beim nächsten Halt dem Fdl / ZL Basdorf.
Rufnummern sind hierbei in der Unfallmeldetafel - Teil V. Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) zu finden.

§ 3
Begriffserklärungen

Der Bf Basdorf ist Betriebsmittelpunkt und zentraler Kreuzungsbahnhof.

Zu § 3 (11) **Zugschlussstellen**

Die Fahrstraßen- bzw. Signalzugschlussstellen der einzelnen Betriebsstellen sind in den öZ wiederzufinden.

Zu § 3 (13,14) **Zugmeldestellen / Zugleitstelle**

Der Bf Basdorf ist Zugmelde- und Zugleitstelle.

Zu § 3 (15) **Zuglaufmeldestellen**

U - Klosterfelde
U - Groß Schönebeck
„U“ = unbesetzt

Zu § 3 (16a, c, d) **Zugsicherungssystem, Zugbeeinflussung, technische Einrichtung**

Zur Erhöhung der Sicherheit

sind die Haupt- und Vorsignale der Bahnhöfe Schönerlinde und Basdorf

ist die Zugleitstrecke Basdorf – Klosterfelde mit einem technisch unterstützten Zugleitbetrieb (siehe hierzu Bedienungsanweisung Technisch Unterstützter Zugleitbetrieb (TUZ)

sowie die signaltechnisch gesicherten Bahnübergänge mit Gleismagneten der induktiven punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet.

§ 4
Züge

Zu § 4 (3) **Zugnummern**

Die Vergabe der Zugnummern für Hilfszüge und bei kurzfristig eingelegten Zügen außerhalb der Besetzungszeiten des Betriebsbüros erfolgt durch den Fdl / ZL Basdorf in Abstimmung mit der Betriebsleitstelle der DB Netz AG.

§ 5
Fahrpläne

Zu § 5 (1) **Grundsatz**

Die Aufstellung und Bekanntgabe von Fahrplänen erfolgen durch das Betriebsbüro (siehe auch § 25 (1) bis (3) – Verkehren von Sonderzügen und Ausfall von Zügen).

Zu § 5 (2a) **Arten**
Als Dienstfahrpläne sind Bild- und Buchfahrpläne aufzustellen.

Zu § 5 (2b) Als Fahrpläne für die Öffentlichkeit sind Aushangfahrpläne zu erstellen.

Zu § 5 (8) **Merktafel, Merkblatt**
In Basdorf wird auf das Führen der Merktafel verzichtet.

§ 6
Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstelle

Zu § 6 (1) **Zugmeldebuch, Belegblatt für den ZL, Meldebuch für den ZL**
Der ZL Basdorf führt das „Belegblatt für den ZL“ nach Anlage 6 der FV-NE (siehe hierzu Anlagen SbV - FV-NE - Anlage 3).
Zur Führung des Belegblattes gelten die Bestimmungen nach Anlage 6 der FV-NE.

Zu § 6 (3) **Fernsprechbuch**
Auf der Betriebsstelle Basdorf ist das Fernsprechbuch zu führen (siehe hierzu Anlagen 4).

Meldebuch Unregelmäßigkeiten
Um Informationen zu Unregelmäßigkeiten besser und effektiver zu erfassen, wird beim Fdl / ZL Basdorf ein Meldebuch für Unregelmäßigkeiten geführt. Der Fdl / ZL Basdorf führen die folgenden Punkte grundsätzlich im Meldebuch auf:

- Zwischenfälle mit Reisenden (große Verspätungen und Ausfälle)
- Polizei am Zug – ob Anzeige erstattet, wurde
- volle und gestörte WC-Anlage im Zug
- Störung Tankstelle
- Krankmeldungen mit Datum und Uhrzeit
- Versicherungsschäden
- Blitz Eis
- Wildschäden
- Zusammenprall mit Gegenständen im Gleis
- Sturmschäden
- Automatenstörungen (wann und von wem gemeldet und wen mit Schadensbeseitigung beauftragt)
- Störungen Entwerter (wann und von wem gemeldet und wen mit Schadensbeseitigung beauftragt)
- usw.

Hinter die Meldung ist das Namenskürzel einzutragen!

Zu § 6 (4) **Aufbewahrungsfrist**
Alle fahrdienstlichen Unterlagen sind nach Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres dem Archiv zuzuführen.

Zu § 6 (5) **Nachweis der Dienstübergabe**
Die Dienstübergabe und -übernahme wird auf der Betriebsstelle Basdorf im Dienstübergabebuch sowie im

Zugmeldebuch	Belegblatt für den ZL

geführt und mit Namen und Uhrzeit bescheinigt.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 7
Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

Zu § 7 (2) **Fahrdienstleiter, Zugleiter**

Der Fdl Basdorf	Der ZL Basdorf
regelt in eigener Verantwortung	
die Durchführung der Zugfahrten zwischen Bln-Karow und Basdorf.	den Zuglauf auf den Zugleitstrecken: Basdorf – Groß Schönebeck bzw. Basdorf - Schmachtenhagen (siehe hierbei § 12 (1) - Verzicht).

§ 8
Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Zu § 8 (1) **Verständigungsarten**

Zugmeldungen für den Streckenabschnitt Berlin-Karow - Basdorf sind mit der benachbarten Zugmeldestelle Bln-Karow (BKAX), örtlich zuständiger Fdl in der BZ Berlin vom Fdl Basdorf über die Zugnummernmeldeanlage zu geben. Die Regeln der Ril. 408.0221, Abschn. 1, Abs. 6 sind zu beachten.

Wortlaut der Zugmeldung (Anbieten, Annehmen und Abmelden) erfolgt gemäß der FV-NE.

Zu § 8 (2) **Verständigungsformen**

Die örtlichen Besonderheiten für die Durchführung des Funksprechverkehrs sind in der Anlage 5 - Funkordnung der NEB AG dargestellt.

§ 9
Schriftliche Befehle für Züge

Zu § 9 (1) **Ausfertigung (Anlage 10)**

Für schriftliche Befehle an Zügen kann neben dem Vordruck nach Anlage 10 auch der „Vordruck Befehle“, V408.2411V01 (siehe Anlage 6.1 / 6.2) verwendet werden.

Der Befehlsvordruck wird rechtzeitig vor dem Ausfertigen durch den Fdl / ZL Basdorf vorbereitet.

Die Vorbereitung umfasst:
- Anbringen des Bahnhofsstempels

Übermittlungscode

Anstelle der fortlaufenden Nummerierung der Befehle, kennzeichnet der Fdl / ZL jeden Befehl mit einem Übermittlungscode.

Neben den diktierten Wortlauten aller erteilten Befehle ist außerdem der Übermittlungscode zu wiederholen.

Die Zusammensetzung des Übermittlungscodes ergibt sich aus der Betriebsstellenabkürzung (BBAS - Basdorf) und einer laufenden dreistelligen Nummer z.B. BBAS-123 (beginnend mit 001)

Der Nachweis der Übermittlungscodes ist in der Übersicht „Übermittlungscode-NEB“ zu führen.

Befehle mit gleichem Inhalt
Wenn der Fdl / ZL Befehle mit gleichem Inhalt für mehrere Züge durch Diktieren übermitteln muss, muss er innerhalb einer Arbeitsschicht den Befehl nur für den ersten Zug ausfertigen. Für jeden weiteren Zug muss er im Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle (siehe Anlage 8 - Vordruck 408.0411V02) mit gleichem Inhalt die Zugnummer, den Standort, Name und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, Datum, Uhrzeit und Übermittlungsart angeben. Nur in diesen Angaben dürfen sich die Befehle von der Erstausfertigung unterscheiden.

Zu § 9 (2) **Aushändigung**
Einen erledigten Befehl muss der Tf durchkreuzen und weglegen.

Zu § 9 (3) **Zurückziehen**
Der zurückgezogene Befehl muss den Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls beinhalten.

Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl 14.1 – 14.9 zurückzieht und der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, muss der Triebfahrzeugführer den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

Wenn der Fdl / ZL Befehle einen von mehreren Befehlen mit gleichem Inhalt (§ 9 (1)) zurückzieht, muss er Befehl 14.35 auf einem eigenen Vordruck ausfertigen und statt der Ausfertigung des Befehls den Übermittlungsvermerk im Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt (Vordruck 408.0411V02) durchkreuzen und dort das Zurückziehen vermerken (siehe Anlage 8; Beispiel zu V408.0411V02)

§ 10
Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren

Zu §10 (1) **Regelung der Zugfolge**

Hierbei ist FV-NE § 3 (15) – Zuglaufstellen, Zuglaufmeldestellen zu beachten.

Zu §10 (2) **Abgabe der Meldungen**

Benachbarte Zugmeldestelle für den Fdl Basdorf ist der Bahnhof Berlin-Karow (BKAX). Örtlich zuständiger Fdl in der BZ Berlin.

Die Abgabe von Zuglaufmeldungen gem. Buchfahrplan / Fahrzeitenheft oder Fplo ist durch den Zf auf den Zuglaufmeldestellen abzugeben.

Die Zustimmung zur Fahrt in den Zugleitabschnitt durch den ZL bis zur

nächsten gemäß Fahrplan vorgegebenen Zuglaufmeldestelle erfolgt durch:

- Fahrtstellung des Ausfahrsignals 1E, 1F oder 1G (Basdorf) in Richtung Groß Schönebeck oder Schmachtenhagen
- Schriftlichen Befehl

Zu § 10 (3) **Art der Meldungen**

Der Zuglauf wird gemäß Buchfahrplan / Fahrzeitenheft mit vorgeschriebenem Wortlaut geregelt.

Zu § 10 (4, 5) **Anbieten und Annehmen, Fahranfrage und Fahrerlaubnis, Rückmelden, Ankunftsmeldung, Verlassensmeldung,**

Wortlaute der Zuglaufmeldungen sind im Buchfahrplan / Fahrzeitenheft wiederzufinden.

Zu § 10 (6) **Abmelden**

Abmeldungen werden ausschließlich im Zugmeldebetrieb durchgeführt.

§11
Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch

Zu § 11 (1) **Anwendung**

Der ZL führt für den Zugleitbetrieb das „Belegblatt für den ZL“ nach Anlage 6 der FV-NE (siehe hierzu Anlage 3).

§ 12
Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren

Zu § 12 (1) **Verzicht**

Solange nur eine Zugeinheit auf dem Streckenabschnitt zwischen Basdorf - Wensickendorf - Schmachtenhagen eingesetzt wird, kann auf das Zugleitverfahren verzichtet werden.

§13
Zugverspätungen

Zu § 13 (1) Verspätungen von **mehr als fünf Minuten** müssen unter Angaben des Grundes dem Fdl/ZL Basdorf gemeldet werden.

§ 14
Prüfung des Fahrweges

Zu § 14 (1,2) **Zeitpunkt und Umfang der Prüfung, Durchrutschweg, Besetzte Bahnhöfe**
Die Prüfung des Fahrweges obliegt

für die Bahnhöfe Basdorf und Schönerlinde dem Fdl Basdorf,

bei allen übrigen Fahrten dem Zug- bzw. Rangierpersonal.

Zu § 14 (5) **Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise**
Einfahrgleise, die länger als 10 Minuten besetzt sind, sind durch Hilfssperren zu kennzeichnen.

§ 15
Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zu § 15 (1) **Zuständig**
Für die Handumstellung elektrischer Weichenantriebe, von den damit beauftragten Bediensteten, ist die Bedienungsanleitung - Handumstellung elektrischer Weichenantriebe A700H - Anlage 6 im Teil D zu beachten.

Zu § 15 (10) **Aufbewahrung der Schlüssel**
Handverschlüsse / Ersatzschlüssel werden beim Fdl / ZL Basdorf am Schlüsselbrett aufbewahrt.

	Bezeichnung des Schlüssels	Aufbewahrung	in km
BSL	Ssp 31 (Ssp I)	DZR-Schalthaus „Sl“	51,1
	Ssp 32 (Ssp II)	DZR-Schalthaus „Sl“	51,1
BSWA	Ssp 11	Wetterschutzkasten (Schlüssel, Fdl / ZL Basdorf)	54,8
BBAS	Ssp 12	DZR-Schalthaus (Fdl / ZL Basdorf)	58,4
BWSD	Shn (W8)	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BWSD	Zdn (W8)	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BWAS	Gsp604	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BKLF	Gsp1 (W932)	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BGSK	GSK W2	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BGSK	GSK Gsp 1	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BWAZ	Gsp 2 (W602)	Fdl / ZL Basdorf	58,4

Streckenrangierbezirk

BMK	MK Gsp 1	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BMK	MK W1	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BMK	MK W4	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BMK	MK W6	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BSCW	S Gsp1 (W1)	Fdl / ZL Basdorf	58,4
BSCW	S Gsp 2 (W6)	Fdl / ZL Basdorf	58,4

Die Handhabung ist mit dem Fdl / ZL Basdorf abzusprechen und in den öZ wiederzufinden.

§ 17
Einfahrt, Ausfahrt, und Durchfahrt der Züge

Zu § 17 (6) **Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis**

Ein Zug darf nur nach mündlicher Zustimmung des Fdl nach planmäßigem Halt am Bahnsteig eines Bf als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal vorziehen.

Zu § 17 (11) **Gestörte Verständigung**

Regelungen zur gestörten Verständigung gelten auch für das Einholen der Rangiererlaubnis.

§ 19
Beobachtung der Züge, Verhalten bei Unregelmäßigkeiten

Zu § 19 (2) **Unvollständige Signale**

Unregelmäßigkeiten am Spitzen- oder Schlusssignal müssen unverzüglich dem Fdl / ZL Basdorf gemeldet werden. Der Fdl / ZL Basdorf muss alsbald Maßnahmen zur Behebung der Funktionsstörung einleiten.

§ 20
Kreuzungen und ihre Verlegung

Zu § 20 (2) **Kreuzungsbahnhöfe**

Kreuzungen sind in den Betriebsstellen

Schönerlinde und Basdorf | Klosterfelde

zugelassen.

§ 21
Überholungen und ihre Verlegung

Zu § 21 (2) **Überholungsbahnhöfe**

Überholungen sind in den Betriebsstellen

Schönerlinde und Basdorf | Klosterfelde

zugelassen.

§ 25
Verkehren von Sonderzügen und Ausfall von Zügen

Zu § 25 (1) **Einlegen, Bekanntgabe**

Sonderzüge werden in Form einer Fplo eingelegt und an alle beteiligten Stellen bekannt gegeben.

Zu § 25 (2) **Zuständigkeit**

Für das Einlegen von Sonderzügen sowie die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen ist

der Fdl Basdorf | das Betriebsbüro

zuständig.

Zu § 25 (3) **Fahrplan**
Außerhalb der Besetzungszeiten des Betriebsbüros werden Sonderzüge oder Fahrpläne für Hilfszüge durch den Fdl / ZL Basdorf in Absprache mit der Betriebsleitstelle der DB Netz AG eingelegt.

Die Einlegung erfolgt hierbei durch eine Fahrplan-Mitteilung - V408.2415V01 (siehe hierzu Anlage 7) oder Fplo.

§ 26
Sperren von Gleisen

Zu § 26 (2)(3) **Zuständigkeit beim Sperren von Gleisen**

Die Gleissperrung spricht aus		
für das Gleis		Fahrdienstleiter / Zugleiter
von	nach	
Basdorf	Schönerlinde	Basdorf
Schönerlinde	Berlin-Karow	
Basdorf	Klosterfelde	
	Groß Schönebeck	
Basdorf	Wensickendorf	
	Schmachtenhagen	
Awanst Schönwalde	Berlin-Wilhelmsruh	

Zu § 26 (5) **Einträge, Warnschilder, Hilfssperren**
Für die Sperrung von Gleisen oder Weichen sind Befahrbarkeitssperren einzulegen.

Zu § 26 (5) **Einträge, Warnschilder, Hilfssperren**
Für die Sperrung von Gleisen oder Weichen sind Befahrbarkeitssperren einzulegen.

Zu § 26 (8) **Unvorhergesehene Sperrung**
Alle Meldungen zur Sperrung und zur Aufhebung der Sperrung von Bahnhofsgleisen sind im Fernsprechbuch vom Fdl / ZL Basdorf zu dokumentieren.

§ 27
Sperrfahrten

Zu § 27 (12) **Anschlussstellen, Ladestellen der freien Strecke**
Die Bedienung der Awanst

Schönwalde |

ist in den öZ geregelt.

Die Bedienung der Awanst regelt der Fdl / ZL Basdorf.

§ 30
Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

Zu § 30 (7) **Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen**

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen ist nicht gestattet.

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

§ 31
Zugpersonal

Zu § 31 (2) **Streckenkenntnis**
Auf der Infrastruktur der NEB AG darf ohne Streckenkenntnis nicht gefahren werden.

§ 32
Bilden der Züge

Zu § 32 (7) **Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen**
Das Verkehren von
LÜ-Sendungen A [Anton] (Höhenüberschreitung, ohne Maßnahmen für das Gegengleis, z.B. Containertragwagen oder Doppelstockwageneinheiten) haben keine Auswirkungen auf dem Streckennetz der NEB AG.
Bei einer geringen Breitenüberschreitung von
LÜ-Sendungen B [Berta] kann ohne Auswirkung gefahren werden, wenn sich keine
LÜ-Sendungen C [Cäsar] im Nachbargleis befindet.
Bei großen Breitenüberschreitungen von
LÜ-Sendungen D [Dora] ist das Nachbargleis zu sperren und wenn nötig eine Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich.

BÜ-Signal (BÜ 53,2 - km 52,574)

Das zwischen Hauptgleis der freien Strecke (Gl. 200) und dem Bahnhofsgleis (Gl. 323, Bf. Schönerlinde) befindliche BÜ-Signal (BÜ 53,2 - km 52,574) befindet sich innerhalb des freizuhaltenden Seitenraums im Hauptgleis der freien Strecke (2.200 mm ab Gleismitte).

Bf Schönerlinde

Die Engstelle des Straßenbrückenwiderlagers (2.300 mm ab Gleismitte) zwischen km 51,6 – km 51,8 (Bf. Schönerlinde, Gl. 302) befindet sich außerhalb des freizuhaltenden Seitenraums an Bahnhofsgleisen
(siehe hierzu AzObri-NE - Umgrenzung des lichten Raumes für Regelspur).

Zu § 32 (8) **Einschränkungen in der Zulassung von Wagen**
Streckenklasse
Mit der höchstzulässigen Radsatzlast für Fahrzeuge von 21 t und dem zulässigen Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von 8,0 t/m, wird im gesamten Streckennetz der NEB AG die Streckenklasse **CM 4 (UIC-Klasse)** gefordert.

§ 38
Fahrtbericht

Zu § 38 (1) **Führen des Fahrtberichts (Anlage 19)**
Auf das Führen des Fahrtberichts wird verzichtet.

§ 41
Bremstafel

Zu § 41 (1) **Mindestbremshundertstel**
Für alle Züge ist auf den nachfolgenden Streckenabschnitten die Bremstafel 400 m anzuwenden:

- Groß Schönebeck – Basdorf – Bln-Karow
- Basdorf - Klosterfelde

- Basdorf – Wensickendorf – Schmachtenhagen

Es gilt die Bremstafel für 700 m für die Strecke Berlin-Karow - Groß Schönebeck.

Bei lokbespannten Reisezügen, Güterzügen und sonstigen Sonderverkehren ist für den Streckenabschnitt Basdorf – Wandlitz / Wandlitz – Basdorf ein verkürzter Bremswegabstand zu beachten.
Für diesen Streckenabschnitt ist für die genannten Züge die Bremstafel 400 m nach FV-NE anzuwenden.

Für den Streckenrangierabschnitt Awanst Schönwalde – Bln-Wilhelmsruh gilt die Bremstafel 100 m.

Zu § 41 (2) **Mindestbremshundertstel nicht erreicht**
Werden die im Fahrplan angegebenen Mindestbremshundertstel nicht erreicht, so ist die Geschwindigkeit in Abhängigkeit der Bremstafeln gem. § 41 herabzusetzen.

Der Fdl / Zl Basdorf verständigt den betroffenen Zug über die Fahrplanmitteilung gem. Anlage 7 (Vordruck V408.2415V01)

§ 44
Fahrt auf der Strecke

Zu § 44 (7) **Überfahren von Hauptsignalen**
Die Weiterfahrt nach Überfahrt eines haltzeigenden Signals ist nur auf Befehl 2 möglich.

Zu § 44 (17) **Vorsichtige Einfahrt**

Bei allen Fahrten im **Bf Klosterfelde** hat der Tf festzustellen, ob die Vorzugslage (gerader Strang nach Gl. 901) der Weichenlagemelder (Signal Wn 1 - km 9,132 / km 9,393) an den elektrisch ortsbedienten Weichen W931 und W933 angezeigt wird.
Sollte das Signal Wn 1 nicht angezeigt werden ist gemäß der Bedienungsanweisung MC EOW-2M Bahnhof Klosterfelde (siehe hierzu Teil D: Betriebs- / Bedienungsanweisungen: Bedienungsanleitung - Klosterfelde Anlage 4) zu verfahren.

Im **Bf Groß Schönebeck** ist darauf zu achten, ob der Einfahrweg frei sowie die Einfahrweiche nach Gleis 1 richtig liegt.

Zu § 44 (19) **Festlegen von Zügen oder Zugteilen**
Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen ist dem Fdl / ZL Basdorf zu melden.

§ 45
Fahrgeschwindigkeiten

Zu § 45 (3) **Zulässige Geschwindigkeit**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit aufgrund der Zugart und der Betriebs- sowie Bremsverhältnisse beträgt jeweils:

Streckenabschnitt	**$V_{zul.}$**
Berlin-Karow – Wensickendorf	80 km/h
Basdorf – Groß Schönebeck	80 Km/h
Wensickendorf – Schmachtenhagen	50 km/h

Zu § 45 (4) **Geschwindigkeitsbeschränkung**

c) 40 km/h

Wird bei Annäherung an eine elektrisch ortsbediente Weiche (Klosterfelde; W931/W933) die **Vorzugslage** der Weichenlagemelder angezeigt (gerader Strang nach Gl. 901), so darf die Weiche mit **40 km/h** befahren werden.

f) 20 km/h

Befindet sich der **Tf auf dem Fahrzeug an der Spitze** des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h

g) 10 km/h

Befinden sich die Weichen (Klosterfelde; W931/W933) **nicht in Vorzugslage** so sind die EOW mit einer Geschwindigkeit von **10 km/h** zu befahren (siehe hierzu öZ des Bf Klosterfelde FV-NE - § 51 (13) – Örtliche Besonderheiten).

Befindet sich der **Tf auf dem Fahrzeug <u>nicht</u> an der Spitze** des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 10 km/h. Dabei muss so langsam gefahren werden, dass er jederzeit angehalten werden kann.

§ 47
Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Verletzung von Personen und Schäden an Fahrzeugen

Zu § 47 (7) **Stehenlassen eines Zugteils**

Hand- oder Feststellbremse sind entsprechende der Neigungsverhältnissen anzuziehen, und zwar unabhängig davon, wie lange der Zugteil stehen bleibt.
EVU sind hierbei für das Abstellen und Festlegen von Zügen bzw. Zugteilen selbst verantwortlich. Die Neigungsverhältnisse können anhand der Sägelinien im Geschwindigkeitsheft ermittelt werden.

Anzahl der Sägelinie:	**Maßgebende Neigung**
keine	0 ‰ bis 10 ‰
eine	mehr als 10 ‰ bis 20 ‰
zwei	mehr als 20 ‰

(Siehe hierzu Ril 915.0107 8(6) - abgestellte Fahrzeuge, Züge oder Zugteile; Neigung größer 2,5 ‰)

Zu § 47 (10) **Zurücksetzen des Zuges**

Die Zustimmung zum zurücksetzen eines liegengebliebenen Zuges erfolgt mit schriftlichem Befehl.

Hierbei sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen gem. § 45 (4) beachtet werden.

§ 48
Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Störungen an der Infrastruktur

Zu § 48 (2) **Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen**
Zum Einschalten der technischen Sicherung von Bahnübergängen durch das Zugpersonal muss „NEB-Schlüssel 6“ verwendet werden.

Zu § 48 (4) **Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge**
Muss ein Zug zwischen dem Signal Bü 2 - Rautentafel und Bahnübergang mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage

a) **außer an einem Halt zeigendem Hauptsignal (auch an der Trapeztafel) anhalten**, oder
b) ist die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt **niedriger als 20 km/h**,

darf auf die erneute technische Sicherung verzichtet werden.

Der betreffende BÜ ist unter Beobachtung mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, ist der Bahnübergang schnellstens zu räumen.
Bei Bedarf sind die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.
Die genannten Maßnahmen sind nicht erforderlich, wenn der Zug zwischen der Rautentafel und dem Bahnübergang an einem Bahnsteig hält und ein hinter dem Bahnsteig befindlicher Überwachungssignalwiederholer bei der Vorbeifahrt das Signal BÜ 1 zeigt.

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 51
Allgemeines

Zu § 51 (13) **Örtliche Besonderheiten**
Sind in den öZ festgelegt (siehe zudem § 59 (1) – Benutzen der Hauptgleise.)

§ 53
Durchführung

Zu § 53 (2) **Geschwindigkeit**
Die Geschwindigkeit, mit der höchstens rangiert werden darf, beträgt **25 km/h**.

Ausgenommen ist hierbei der **Streckenrangierbezirk** zwischen Awanst Schönwalde – Bln-Wilhelmsruh mit einer maximalen Rangiergeschwindigkeit von **30 km/h**.

Im **gesamten Betriebsgelände der NEB** (ab Weiche 21) darf die Geschwindigkeit von **maximal 5 Km/h (Schrittgeschwindigkeit)** nicht überschritten werden.

Wird bei Annäherung an eine elektrisch ortsbediente Weiche (Klosterfelde; W931/W933) die **Vorzugslage der Weichenlagemelder** angezeigt (gerader Strang nach Gl. 901), so darf die Weiche mit **25 km/h** befahren werden.

Befinden sich die Weichen **nicht in Vorzugslage** so sind die EOW mit einer Geschwindigkeit von **10 km/h** zu befahren.
(Siehe hierzu öZ des Bf Klosterfelde FV-NE - § 51 (13) – Örtliche Besonderheiten)

Näheres regeln die öZ. Zusätzliche Geschwindigkeitseinschränkungen können zudem durch Dienstanweisungen oder Signale vorgeschrieben werden.

Zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**
Betriebsstellen mit einem Neigungsverhältnis von mehr als 2,5 ‰ sind in den öZ wiederzufinden.

Zu § 53 (9) **Verantwortung**
Werden innerhalb des durch dem Fdl / ZL Basdorf nicht einsehbaren Gleisbereiches Rangierarbeiten durchgeführt, hat der Tf bzw. der Rangierbegleiter nach Beendigung der Rangierarbeiten das Freisein des Gleises zu melden.

Zu § 53 (10) **Verschieben ohne Rangierpersonal**
Ohne Rangierpersonal darf <u>nicht</u> verschoben werden.

Zu § 53 (11) **Rangieren mit Seil oder Kette**
Rangieren mit Seil oder Kette ist auf den Gleisen der NEB AG <u>nicht</u> zugelassen.

Zu § 53 (12) **Verschieben mit Rangierhilfsmitteln und Rangieranlagen**
Das Verschieben mit Rangierhilfsmitteln ist auf den Gleisen der NEB AG verboten.

Zu § 53 (13) **Verschieben durch Menschen, Tiere und straßenfahrbare Geräte, Kraftfahrzeuge**
Rangieren durch Menschenkraft, Tiere, straßenfahrbare Geräte (Flurförderzeuge, Wagenschieber usw.) und Kraftfahrzeugen ist auf den Gleisen der NEB AG nicht zugelassen.

Zu § 53 (14) **Mithilfe von Bahnfremden**
Die Mithilfe von Bahnfremden beim Rangieren von Wagen ist auf den Gleisen der NEB AG nicht zugelassen.

§ 55
Befahren von Übergängen

Näheres regeln die öZ.

§ 56
Abstoßen und Ablaufen

Zu § 56 (1) **Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise**
Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist auf den Gleisen der NEB AG verboten.

§ 58
Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Zu § 58 (2) **Festlegemittel**
Das rangierende EVU ist für die Vorhaltung der Hemmschuhe oder Radvorleger selbst verantwortlich.

§ 59
Rangieren auf den Hauptgleisen

Zu §59 (1) **Benutzen der Hauptgleise**
Zum Rangieren auf Hauptgleisen ist die Unterrichtung und Zustimmung

des Fdl Basdorf (aus Richtung Berlin-Karow vom Fdl BKAR)	des ZL Basdorf

erforderlich.

Die Zustimmung wird als Rangiererlaubnis erteilt.

Rangiererlaubnismeldung:
Rangieren in (Name d. Zuglaufstelle) erlaubt.
Sie wird vom Zf eingeholt.
Das Rangieren auf Hauptgleisen gilt als beendet und damit auch die Rangiererlaubnis als aufgehoben, wenn nach Einstellen der Rangierarbeiten die Abstellmeldung erfolgte.

Abstellmeldung:
„Zug / Rangierfahrt (Nummer) in Gleis (Nummer) in (Name der Zuglaufstelle) abgestellt“

Zu §59 (2) **Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus**
Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über die Rangierhalttafel, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, ist nur mit schriftlichem Befehl des Fdl / ZL Basdorf gestattet.

Zu § 59 (5) **Zusätzliche Bestimmungen für Bahnhöfe ohne Einfahrsignal**
Das Rangieren auf den Hauptgleisen ist spätestens 10 Minuten vor der planmäßigen Ankunftszeit einer Zugfahrt einzustellen.

Kürzere Zeiten sind für den Kreuzungsbahnhof Klosterfelde zulässig, wenn der zweite Zug nach Halt vor der Trapeztafel den Auftrag zur Einfahrt durch den im Bf Klosterfelde stehenden Zug erhält.

§ 60
Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

Zu § 60 (1) **Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt**
Die Stelle, an der die Zugfahrt beginnt, ist in den Bahnhöfen Basdorf und Schönerlinde das Ausfahrsignal.

Zu § 60 (2) **Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt**
Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz ist nicht zulässig.

Anlagen SbV - FV-NE

Anlagenverzeichnis

		Seite
LA-VORDRUCK	ANLAGE 1	28
DIENSTÜBERGABEBUCH	ANLAGE 2	32
BELEGBLATT FÜR DEN ZL BASDORF	ANLAGE 3	32
TANKBUCH / FERNSPRECHBUCH	ANLAGE 4	33
FUNKORDNUNG DER NEB AG	ANLAGE 5	34
VORDRUCK BEFEHLE - V408.2412V01	ANLAGE 6.1	47
VORDRUCK BEFEHLE - V408.2412V01	ANLAGE 6.2	48
VORDRUCK FAHRPLAN-MITTEILUNG - V408.2415V01	ANLAGE 7	49
VORDRUCK ÜBERMITTLUNGSNACHWEIS FÜR DIKTIERTE BEFEHLE MIT GLEICHEM INHALT - V408.0411V02	ANLAGE 8	50

La-Vordruck **Anlage 1**

La

**Zusammenstellung
der vorübergehenden Langsamfahrstellen
und anderen Besonderheiten**

La – NEB AG

Monat Jahr

**gültig vom tt.mm.jjjj - hh:mm Uhr
bis tt.mm.jjjj - hh:mm Uhr**

Vorbemerkungen

1. Durch die La wird das Zugpersonal über vorübergehende Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten unterrichtet.

2. Die La ist nach Strecken und Fahrtrichtungen a und b fortlaufend gegliedert. Wird auf eingleisigen Strecken auf eine Unterteilung der Fahrtrichtung verzichtet, ist die zutreffende Richtung durch einen senkrechten Pfeil in der Spalte 5 dargestellt. Innerhalb der Strecken sind die Stellen in kilometrischer Folge aufgeführt.

3. Die Bedeutung der Angaben in den Spalten 1 bis 8 ist nur im Kopf des Spaltenbaus der ersten Seite der fortlaufenden La-Tabelle angegeben.

4. Werden Änderungen oder Ergänzungen bekannt gegeben, so ist die La vom Inhaber **unverzüglich** zu berichtigen.

5. Werden Langsamfahrstellen oder Schwungabschnitte vorzeitig aufgehoben oder nicht eingerichtet, erfolgt keine gesonderte Berichtigung der La.

6. Der zugehörige La-Eintrag ist ungültig, wenn die Signale Lf 1, Lf 1/2 durch ein weißes Kreuz mit schwarzen Rand gekennzeichnet sind, Lf 2 und Lf 3 nicht aufgestellt oder verdeckt sind.

7. Die Personaleinsatzstellen werden mit Druckstücken beliefert und liegen zur Mitnahme bzw. als Kopiervorlage aus.

8. Triebfahrzeugführer die keine aktuelle La besitzen, müssen sich rechtzeitig bei der **EVU-Leitstelle (033397/ 68790-311)** bzw. beim **Fdl. Basdorf (033397 / 78-511)** melden.

Bearbeitung: Name
Funktion
☎ 033397- 68790-xxx
E-Mail: name@neb.de

La - NEB AG Monat Jahr – gültig vom tt.mm.jjjj, 00:00 Uhr – tt.mm.jjjj,23:59 Uhr

- 3 -

Es gelten die Abkürzungen der FV-NE und Ril 301 sowie nachfolgende Symbole und Abkürzungen

Symbol/ Abkürzung	Spalte	Bedeutung
+	1	die Stelle ist neu hinzugekommen oder es ist eine Änderung gegenüber der letzten Ausgabe der La eingetreten
100 m ↑	3	Signal wurde um …m **in** Fahrtrichtung versetzt
↓ 50 m	3	Signal wurde um …m **entgegen** der Fahrtrichtung versetzt
ÜS	3	Überwachungssignal (Zuggesteuerter BÜ)
	4	Signal ungültig oder abgebaut
(bleibt frei)	5	Keine Angabe zu Gleisen in Spalte 5, der La-Eintrag gilt für beide Gleise und alle Züge
	8	Verkürzter Abstand nachfolgender Signale
	8	Arbeiten am oder in unmittelbarer Nähe des Gleises

La - NEB AG Monat Jahr – gültig vom tt.mm.jjjj, hh:mm Uhr – tt.mm.jjjj, hh:mm Uhr

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben

521 a Berlin-Karow – Basdorf – Wensickendorf – Schmachtenhagen

keine Einträge

521 b Schmachtenhagen – Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow

keine Einträge

522 a Basdorf – Klosterfelde – Groß Schönebeck

keine Einträge

522 b Groß Schönebeck – Klosterfelde – Basdorf

keine Einträge

Streckenrangierbezirk a Berlin-Wilhelmsruh – Awanst Schönwalde

1	2	3	4	5	6	7	8
1	Berlin-Wilhelmsruh - Awanst Schönwalde	8,914 - 8,954	**10**		12.10. 2012		Brückenmängel

Streckenrangierbezirk b Awanst Schönwalde – Berlin-Wilhelmsruh

1	2	3	4	5	6	7	8
2	Awanst Schönwalde - Berlin-Wilhelmsruh	8,954 - 8,914	**10**		12.10. 2012		Brückenmängel

La - NEB AG Monat Jahr – gültig vom tt.mm.jjjj, hh:mm Uhr – tt.mm.jjjj, hh:mm Uhr

Dienstübergabebuch — Anlage 2

1	2	3	4	5	6
Lfd. Nr.	Tag	Mitteilungen und Besonderheiten z. B. Angaben über besondere Vorfälle, Unregelmäßigkeiten im Zuglauf, Besetzung der Hauptgleise, Verkehren von Sonderzügen usw., Störungen und Arbeiten an den Gleis-, Oberleitungs- und Signalanlagen, noch nicht erledigte Rangier- und andere Aufträge.	Bescheinigung der Dienstübergabe u. Dienstübernahme. Erledigungsvermerk zu Spalte 3		
			Tag	Uhrzeit	Unterschrift

Belegblatt für den ZL Basdorf — Anlage 3

Belegblatt Zugleiter Basdorf — **Datum:**

Uhrzeit	Basdorf 0,00 (Bas)	Wandlitz Anst 4,0 (Wanz)	Wandlitzsee Hp 5,5 (Wans)	Klosterfelde 9,4 (Klf)	Lottschesee Hp 12,3 (Los)	Ruhlsdorf-Zerpenschleuse 16,8 (Ruz)	Klandorf 20,9 (Kld)	Groß Schönebeck 24,1 (Gsk)	Meldungen und Vermerke
	●	○	○	○	○	○	○	○	
5									
6									
7									
8									
9									

Revision Stand 08.03.2010

Anlage 1 Belegblatt Zugleiter Basdorf

Tankbuch / Fernsprechbuch

Anlage 4

1	2	3	4	5
		Sprechstelle und Name		Wortlaut des Gespräches
Datum	Uhrzeit	Abgegeben	Aufgenommen	

Funkordnung der NEB AG — Anlage 5

Inhaltsverzeichnis — Seite

1	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN ZU DEN RICHTLINIEN FÜR DEN FUNKSPRECHVERKEHR (ANLAGE 9 – FV-NE)	35
2	FUNKSTELLE (FDL / ZL BASDORF)	37
2.1	GRUNDSÄTZLICHE FUNKTIONSWEISE	37
2.2	BETRIEBSBEREITSCHAFT DER ANLAGE	37
2.3	STÖRUNGSMANAGEMENT	37
2.4	GESPRÄCHSFÜHRUNG FDL → TF	38
2.4.1	GESPRÄCHSAUFBAU DURCH FDL	38
2.4.2	GESPRÄCHSANFORDERUNG DURCH TF	38
2.4.3	NOTHALTAUFTRAG DURCH FDL	39
2.4.4	GESPRÄCHE ÜBER ORTSFUNK	40
3	ZUGFUNKANLAGE „NEB“ (TFZ)	40
3.1	BETRIEBSBEREITSCHAFT	40
3.1.1	ZUGFUNKANLAGE	40
3.1.2	HANDFUNKGERÄT - UFH 971	40
3.2	BEDIENELEMENTE	41
3.2.1	ZUGFUNKANLAGE	41
3.2.2	HANDFUNKGERÄT - UFH 971	43
3.3	GESPRÄCHSFÜHRUNG TF → FDL	44
3.3.1	GESPRÄCHSAUFBAU DURCH TF	44
3.3.2	GESPRÄCHSAUFBAU DURCH FDL	45
3.3.3	NOTHALTAUFTRAG DURCH FDL	45
3.3.4	GESPRÄCHE ÜBER ORTSFUNK (ZUGFUNKANLAGE)	46
4	HINWEISE ZUM FUNKBETRIEB	46

1 Zusätzliche Bestimmungen zu den Richtlinien für den Funksprechverkehr (Anlage 9 – FV-NE)

I. Allgemeines, Begriffe, Betriebsarten

Zu Abs. (1) Umschaltpunkte zwischen den einzelnen Zugfunkarten werden im Buchfahrplan / Geschwindigkeitsheft bekannt gegeben.
Störungen im Zug- bzw. Zugleitfunk sind dem Fdl / ZL Basdorf zu melden. Dieser verständigt das Betriebsbüro und die LST der NEB AG.

Telefonanschluss — Bei Ausfall bzw. das nicht vorhanden sein des Zug- bzw. Zugleitfunk müssen Meldungen mittels Mobilfunktelefon (Tf) und dem Telefonanschluss des Fdl / ZL Basdorf erfolgen.

Zu Abs. (2) **Zugleitfunk (ZLF)**

NEB (Bündelfunk)
Auf den Streckenabschnitten Basdorf – Schmachtenhagen sowie Basdorf – Groß Schönebeck verfügt die Infrastruktur der NEB AG über einen Zugleitfunk der Betriebsart: **Bündelfunk**

Verlassens- bzw. Zuglaufmeldungen werden im Buchfahrplan / Geschwindigkeitsheft bzw. in Fahrplanmitteilungen bekannt gegeben und definiert.

Zu Abs. (3) **Rangierfunk**
Für Rangierbewegungen bzw. Arbeitsaufträge steht der vorhandene Bündelfunk (Ortsfunkkanal) zur Verfügung.
Dieser muss bei Rangierbewegungen auf dem Betriebsgelände der NEB, Werkstatthalle, Tankstelle oder im Bf Basdorf eingeschalten sein.

Für Rangierbewegungen auf dem Streckenrangierabschnitt zwischen Bln-Wilhelmsruh und Awanst Schönwalde müssen Meldungen mittels Mobilfunktelefon (Tf) und dem Telefonanschluss des Fdl / ZL Basdorf erfolgen.

Zu Abs. (4) **Zugbahnfunk (ZF)**
NEB (Bündelfunk)
Ab der Infrastrukturgrenze (DB/NEB - km 46,5; Esig 138, Berlin-Karow) verfügt die Infrastruktur der NEB AG über einen Zugfunk der Betriebsart: **Bündelfunk**.

ZF E 61
Der Streckenabschnitt zwischen Schönerlinde (km 51,2) und Awanst Schönwalde (km 54,8) verfügt über einen analogen Zugfunk der Betriebsart: **E 61**. (MESA: E; Überwachungsgruppe: 61)

GSM-R D
Der Streckenabschnitt ab Infrastrukturgrenze (DB/NEB - km 46,5; Esig 138, Berlin-Karow) in Richtung Berlin-Karow verfügt über einen digitalen Zugfunk (GSM-R D).

II. Durchführung des Funksprechverkehrs

Zu Abs. (12) **Fernmeldeanlagen / Sprechstellen**
Fernsprechverbindungen sind zu folgenden Standorten vorhanden:

Schönerlinde
- DZR Sl - km 51,106

Alternativ sind Meldungen mittels Mobilfunktelefon zu tätigen.

Zu Abs. (14) **Fahranfrage und Fahrerlaubnis**
Auf den Zuglaufmeldestellen Wandlitzsee und Klosterfelde darf die Fahrerlaubnis für den eigenen Zug, ergänzend auch während der Fahrt eingeholt werden. Die Reglungen nach FV-NE § 10 (4) bleiben im vollen Umfang gültig. Für Züge, welche auf den jeweiligen Zuglaufmeldestellen enden, darf die Fahranfrage für die folgende Zugfahrt, weiterhin nur im Stillstand nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz, erfolgen.

Ankunftsmeldung
Auf der Zuglaufmeldestelle Klosterfelde darf die Ankunftsmeldung für Klosterfelde während der Fahrt abgegeben werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Fahrtrichtung Basdorf – Klosterfelde
- Eine sichere Durchführung der Zugfahrt ist hierdurch nicht gefährdet (Ablenkung etc.)
- Der Zug muss vollständig am Signal Ne 1 in Kilometer 8.980 vorbeigefahren sein
- Auf der Betriebsstelle wird nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz nicht rangiert

Fahrtrichtung Groß Schönebeck – Basdorf
- Eine sichere Durchführung der Zugfahrt ist hierdurch nicht gefährdet (Ablenkung etc.)
- Der Zug muss vollständig am Signal Ne 1 in Kilometer 9,774 vorbeigefahren sein
- Auf der Betriebsstelle wird nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz nicht rangiert

Sonstige Meldungen nach dem Zugleitverfahren
Alle weiteren Zuglaufmeldungen, mit Ausnahme der Verlassensmeldung, dürfen nur im Stillstand des Zuges abgegeben werden.

2 Funkstelle (Fdl / ZL Basdorf)

2.1 Grundsätzliche Funktionsweise

Die Leitstelle (Fdl / ZL Basdorf) besteht aus dem Leitstellenfunkgerät, dem Tischmikrofon, dem Dokumentations-Recorder und dem Leitstellen-PC mit der Leitstellensoftware „FCS3 Version NEB“.

Grundsätzlich wird der Rufaufbau durch die Leitstellensoftware gesteuert. Gleichzeitig werden alle Funkaktivitäten protokolliert. Eine Bedienung durch PC-Eingabegeräte (Maus, Tastatur) ist für den Funkverkehr nicht erforderlich. Der Gruppenruf wird automatisch generiert.

Der Dokumentations-Recorder zeichnet den Sprachverkehr auf.
Änderungen an den Einstellungen der Leitstellensoftware sind nur durch die Betriebsleitung der NEB bzw. durch die Betriebsleitung autorisierte Personen durchzuführen.

2.2 Betriebsbereitschaft der Anlage

Die Anlage arbeitet nach dem Einrichten im Dauerbetrieb.
Durch die Displayanzeige im Funkgerät „ NEB 29 / Zentrale“ wird signalisiert, dass das Leitstellen-Funkgerät funktionsbereit („eingebucht“) ist.
Die Datenanbindung des PC an das Funkgerät ist an der Anzeige der entsprechenden COM-Schnittstelle am unteren Bildschirmrand des Monitors erkennbar.

<u>Dabei bedeuten:</u>

NOS	Datenverbindung gestört Funkgerät nicht eingebucht
Link	Schnittstelle bei der Verbindungsaufnahme
00000	Datenverbindung betriebsbereit, Funkgerät eingebucht

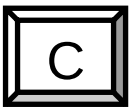
2.3 Störungsmanagement

Im Störungsfall der Anlage sind die entsprechenden Bereitschaftsdienste zu informieren.
Bei PC-Ausfall ist der Funkbetrieb durch manuelle Bedienung am Funkgerät gewährleistet.

2.4 Gesprächsführung Fdl → Tf

2.4.1 Gesprächsaufbau durch Fdl

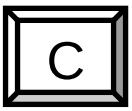
Auslösen des Gruppenrufes
Durch **kurzes Betätigen** der Sprechtaste



am Tischmikrofon.

Alle stationären Sender (Gateways) an der Strecke übertragen den Anruf.
Alle aktiven Teilnehmer erhalten die Anrufsignalisierung sowohl akustisch als auch optisch durch Anzeige im Funkgerätedisplay.

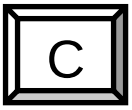
Gesprächsbeginn
Betätigen der Sprechtaste



und in das Mikrofon sprechen.

Alle Teilnehmer hören mit.

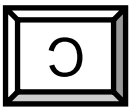
Umschalten auf Gegenstelle
Lösen der Sprechtaste



Gegenstelle antwortet.

Fahrdienstleiter und alle anderen Teilnehmer hören mit.

Gesprächsende
Fdl beendet Gespräch durch Betätigen der Löschtaste



am Tischmikrofon.

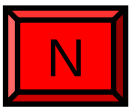
Achtung! Das Gespräch wird automatisch durch die Infrastruktur (Bündelfunknetz) beendet, wenn die durch den Netzbetreiber freigegebene Gesprächszeit (Standard 1 Minute) abgelaufen ist. Für weitere Gesprächszeit Ruf neu aufbauen.

2.4.2 Gesprächsanforderung durch Tf

Der Tf löst durch Betätigen der Sprechtaste (> 2 Sek.) an seinem Funkgerät den Rufaufbau aus. Am Funkgerät des Fdl / ZL wird der ankommende Ruf kurz akustisch signalisiert.
Am Bildschirm des Monitors wird eine Anrufmeldung in Form des Dialogfensters **„Anruf“** generiert. In diesem Fenster wird das rufende Gateway im Klartext (z.B. Klosterfelde) und die laufende Gesprächszeit abgebildet.
Die Sprachverbindung wird automatisch hergestellt. Der rufende Teilnehmer meldet sich mit dem entsprechenden Meldungstext.
Das Gespräch wird durch den **Fahrdienstleiter**, wie oben beschrieben, beendet.

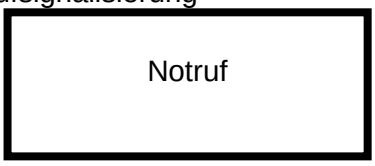
2.4.3 Nothaltauftrag durch Fdl

Auslösen des Nothalteauftrages
(speziell eingerichteter Gruppenruf)
Durch längeres betätigen (> 1 Sek.)
Not-Taste „N“



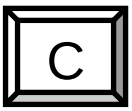
am Tischmikrofon
(rote Taste).

Alle stationären Sender (Gateways) an der Strecke übertragen den Anruf.
Alle aktiven Teilnehmer erhalten die Anrufsignalisierung
sowohl akustisch als Sondersignal
(markanter Ton), als auch optisch
durch Anzeige im Funkgerätedisplay.



Die eingeblendete Zahl zeigt das Gateway an, welches das Zugfunkgerät angesprochen hat.

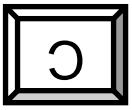
Durchsage
Betätigen der Sprechtaste



und in das Mikrofon sprechen.

Alle Teilnehmer hören mit.

Gesprächsende
Fdl beendet Gespräch durch Betätigen der Löschtaste



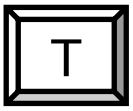
am Tischmikrofon.

Achtung! Das Gespräch wird automatisch durch die Infrastruktur (Bündelfunknetz) beendet, wenn die durch den Netzbetreiber freigegebene Gesprächszeit (Standard 1 Minute) abgelaufen ist. Für weitere Gesprächszeit Ruf neu aufbauen.

2.4.4 Gespräche über Ortsfunk

Gespräche über „Ortsfunk“ sind nur im Nahfeld des Triebfahrzeuges möglich (Direktfunk).

Gesprächsbeginn
Betätigen der Ortsfunktaste

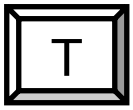


NEB

und in das Mikrofon sprechen.

Alle Teilnehmer hören mit.

Umschalten auf Gegenstelle
Lösen der Sprechtaste



NEB

Gegenstelle kann antworten.

Fahrdienstleiter und alle anderen Teilnehmer hören mit.

Hörer der Zugfunkanlage wird durch Tf auflegt.
Grundzustand der Funkanlage ist hergestellt.

3 Zugfunkanlage „NEB“ (Tfz)

3.1 Betriebsbereitschaft

3.1.1 Zugfunkanlage

Die Zugfunkanlage wird mit Anschalten der Triebfahrzeugbatterie eingeschaltet.
Es wird zuerst ein Selbsttest durchgeführt. Hierbei werden alle Anzeigen / Tasten nacheinander angesteuert (Lauflicht).
Nach erfolgreichem Selbsttest werden die Funkgeräte in der Anlage angeschaltet und sind damit betriebsbereit.
Bei negativem Selbsttest blinken alle Anzeigen / Tasten.

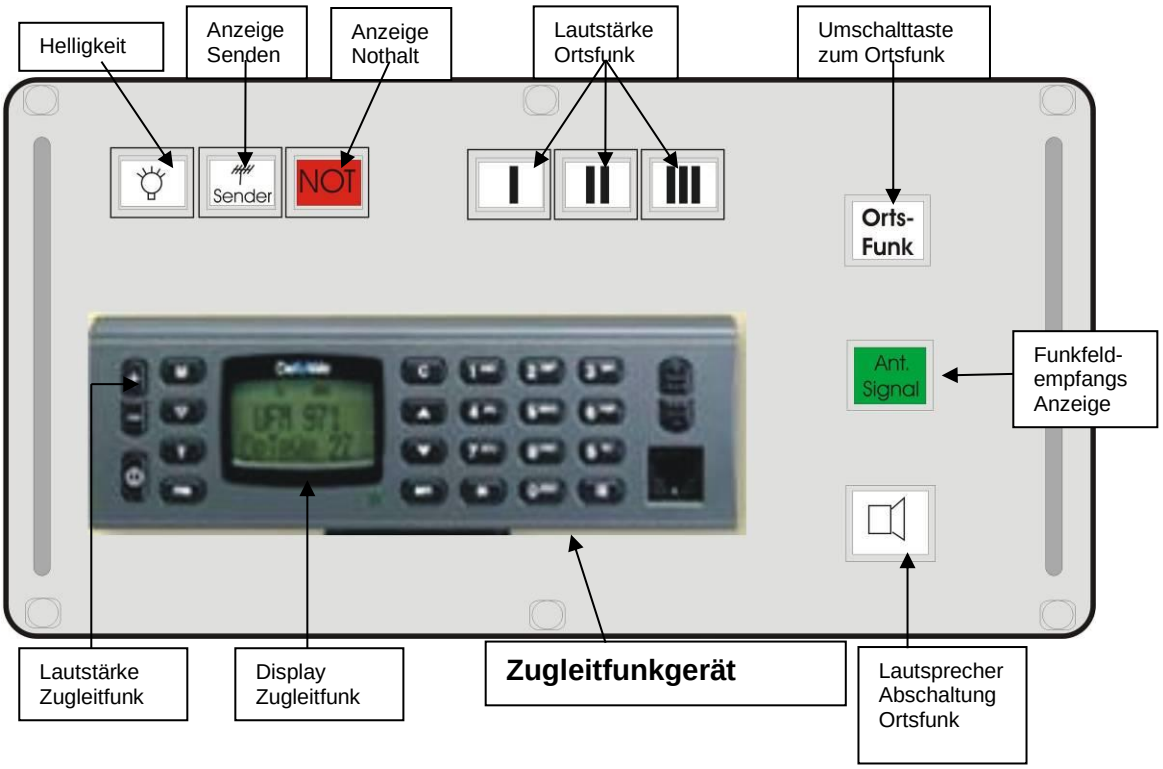
3.1.2 Handfunkgerät - UFH 971

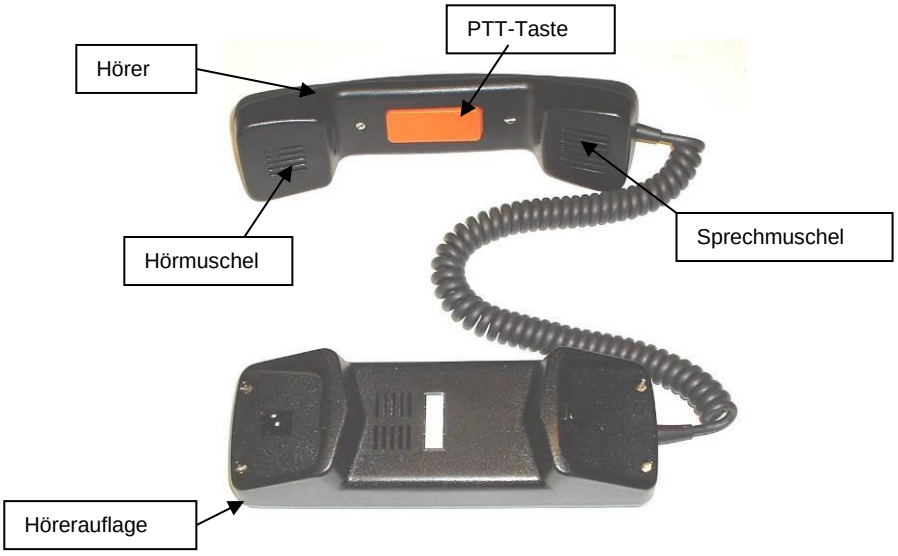
Das Handfunkgerät kann als Ersatz für das Zugfunkgerät genutzt werden. In diesem Fall ist das externe Netzteil im Zug mitzuführen.

Vor dem Einsatz des Handfunkgerätes (Zugfunkgerät) ist dessen Batteriezustand (Akku) zu kontrollieren. Dafür ist das Funkgerät über die „Ein“ - Taste einzuschalten. Im Display wird der Batteriezustand angezeigt. Bei zu geringem Ladezustand ist das Handfunkgerät an das externe Netzteil anzuschließen.

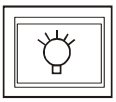
3.2 Bedienelemente

3.2.1 Zugfunkanlage

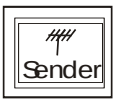




Tasten- und Anzeigenerklärung:

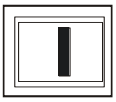


Regelt die Beleuchtung der Tasten



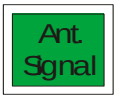
Leuchtet hell bei Betätigen der Sendetaste (PTT-Taste)

Blinkt hell, wenn „Nothaltauftrag“ empfangen wird

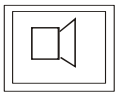


Tasten I, II, III ändern die Lautstärke im „Ortsfunk“- Lautsprecher

Umschalttaste zum „Ortsfunk“; Taste leuchtet hell, wenn aktiv

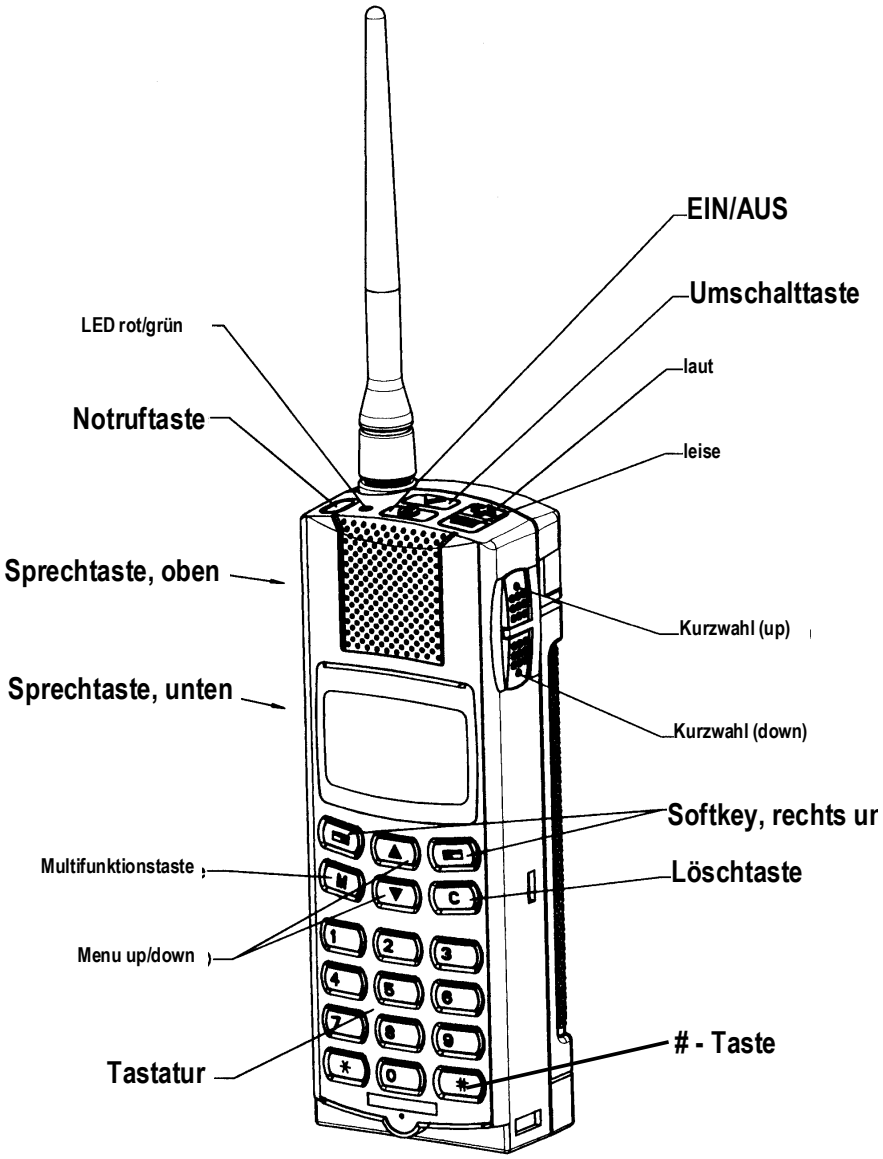


Leuchtet, wenn der Zug sich im Empfangsbereich des Zugleitfunks befindet



Manuelle Abschaltung der Funkanlagenlautsprecher

3.2.2 Handfunkgerät - UFH 971



Handsprechfunkgerät UFH 971
Bedienelemente

Tastenerklärung:

PPT — Sprechtaste, unten

EIN / AUS

3.3 Gesprächsführung Tf → Fdl

3.3.1 Gesprächsaufbau durch Tf

Senden der Gesprächsanforderung
Hörer abnehmen (Anlagenlautsprecher schalten ab):

Betätigen der Sprechtaste PPT ohne zu sprechen.

Betätigung am Hörer > 2 sek
Automatischer Gesprächsaufbau (typische Aufbauzeit 2 sek).

Gesprächsbeginn
Fahrdienstleiter meldet sich mit Meldung *„Fdl / ZL Basdorf“.*
Der Tf antwortet mit seinem Meldetext.

Betätigen der Sprechtaste PPT und in die Sprechmuschel sprechen.

Alle Teilnehmer hören mit.

Umschalten auf Gegenstelle
Lösen der Sprechtaste PPT , Gegenstelle antwortet.

Alle Teilnehmer hören mit.

Gesprächsende
Fahrdienstleiter beendet Gespräch durch Löschen des Rufes. Das Gesprächsende wird akustisch und optisch durch Anzeige im Funkgerätedisplay signalisiert.

ENDE

Die eingeblendete Zahl zeigt das Gateway an, welches das Zugleitfunkgerät angesprochen hat.
Hörer auflegen
(Anlagenlagenlautsprecher schalten wieder an).

Achtung! Das Gespräch wird automatisch durch die Infrastruktur (Bündelfunknetz) beendet, wenn die durch den Netzbetreiber freigegebene Gesprächszeit (Standard 1 Minute) abgelaufen ist. Für weitere Gesprächszeit Ruf neu aufbauen.

3.3.2 Gesprächsaufbau durch Fdl

Der ankommende Ruf wird an der Zugfunkanlage akustisch und optisch signalisiert.
Anzeige im Display des Zugleitfunkgerätes.

Anruf

Die eingeblendete Zahl zeigt das Gateway an, welches das Zugleitfunkgerät angesprochen hat.
Die Verbindung wird automatisch aufgebaut.

Zugfunkanlage	Handfunkgerät - UFH 971
Hörer abnehmen (die Anlagenlautsprecher schalten ab). Gespräch nur noch über Hörer.	

Gesprächsbeginn
Fahrdienstleiter beginnt Gespräch mit Meldungstext.

Antwort
Zum Antworten, **Betätigen** der Sprechtaste

PPT

und in die Sprechmuschel sprechen.

Alle Teilnehmer hören mit.

Gesprächsende
(siehe Gesprächsende - Fahrdienstleiter beendet Gespräch)

3.3.3 Nothaltauftrag durch Fdl

Der ankommende Ruf wird an der Zugfunkanlage/-gerät sowohl akustisch als **Sondersignal** (markanter Ton) als auch optisch

Zugfunkanlage	Handfunkgerät - UFH 971
über **rot blinkende** Anzeige	

und im Display „Notruf“ signalisiert.

! Nach Ertönen des Sondersignals:
Zug sofort anhalten und auf Durchsage achten!

Anzeige im Display des Zugleitfunkgerätes

Notruf

Die eingeblendete Zahl zeigt das Gateway an, welches das Zugleitfunkgerät angesprochen hat.
Die Verbindung wird automatisch aufgebaut.

Gesprächsbeginn
Fahrdienstleiter beginnt mit Durchsage. Alle Teilnehmer hören mit.

Gesprächsende
(siehe Gesprächsende - Fahrdienstleiter beendet Gespräch)

3.3.4 Gespräche über Ortsfunk (Zugfunkanlage)

Gespräche über „Ortsfunk“ sind nur im Nahfeld des Triebfahrzeuges möglich (Direktfunk).
Ankommende „Ortsfunk“- Gespräche sind im linken Anlagenlautsprecher zu hören.

Gesprächsbeginn
Taste Ortsfunk

betätigen.

(Hörer wird auf „Ortsfunk“ umgeschaltet, Taste leuchtet)

Achtung! Der Anlagenlautsprecher für den Zugleitfunk bleibt zum Mithören aktiv!

Hörer abnehmen
Betätigen der Sprechtaste

und in die Sprechmuschel sprechen.

Umschalten auf Gegenstelle
Lösen der Sprechtaste

, Gegenstelle antwortet.

Gesprächsende
Taste Ortsfunk

betätigen.

(Hörer wird auf „Zugleitfunk“ umgeschaltet)
Hörer auflegen

Grundzustand der Funkanlage ist hergestellt.
Beide Anlagenlautsprecher sind aktiv.

4 Hinweise zum Funkbetrieb

Im Gesprächsfall verbleibt das Mobile Funkgerät auf dem empfangenen Gateway-Kanal, bis der Gateway-Sendebereich verlassen wird. Das Gespräch wird automatisch auf dem nächsten empfangswürdigen Kanal weitergeführt (Handover-Betrieb).
Bei der Gesprächsweiterführung ist zu beachten, dass nach 8 Sek. Sprechpause (beidseitig, kein NF-Signal auf dem Gesprächskanal) der Suchlauf des mobilen Gerätes beginnt und die Verbindung eventuell unterbrochen wird.
Durch das Gruppenrufsystem mit automatischem Rufaufbau kann Funkverkehr zwischen zwei oder mehreren Teilnehmern geführt werden.

Vordruck ..... von .....

Befehle 1 - 14 — **Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt** .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

1 **Sie dürfen** - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst
..... weiterfahren - einfahren.

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**

Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....

5 **Sie** - fahren / schieben nach - **von** .....
in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

6 **Sie dürfen vom Gegengleis**
ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**
ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**
ab km ..... in den Bf/Bft ..... **ein- und ausfahren,**
ab km ..... in den Bf/Bft ..... **einfahren.**

6.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

7 **Sie müssen auf dem Gegengleis** - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig - .....
in km ..... des Bf/Bft / der Abzw/Üst ..... **halten.**

8 **Sie müssen** - zwischen Zmst ..... und Zmst .....
- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
/km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km .....
Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.

9 **Schalten Sie die LZB von Zmst** ..... **bis Zmst** ..... **ab.**

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart** .....

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**

km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.4 PZB - am .....sig ..... - in km ..... - ständig wirksam / unwirksam.

12.5 Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**

14 .....
.....
.....
.....

Übermittlungscode: .....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

V408.0411V01 / V408.2411V01 Befehl A4q Bk 50 12.16

Vordruck ..... von .....

Befehle 14.1 – 14.35 **Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt** .....

Standort: ..... in Rgl/Ggl/Gl .....
(km/Signal/Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

14.1 **Rangieren im Bf/Bft** ..... **auf Einfahrgleis aus Richtung** ..... über Signal Ra 10/ Einfahrweiche Nr. ..... **hinaus bis** ..... **Uhr erlaubt.**

14.2 **Sie fahren in ein** - besonders kurzes - **Stumpfgleis.**

14.3 **Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.**

14.4 **Halten Sie an vor** - gestörtem - ..... - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)

14.5 **Fahren Sie bis zur gestörten** - LZB-Bk / ETCS-Bk - ..... **mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch** - bei LZB-Fahrt / ETCS-Fahrterlaubnis - **an.**

14.6 **Bleiben Sie halten.**

14.7 **Sie dürfen Trittstufen in** ..... **nicht ausfahren.**

14.8 **Stellen Sie VMZ 200 von** ..... **bis** ..... **ein.**

14.9 **Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.**

Übermittlungscode:.....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

14.35 **Befehl** ..... **ist zurückgezogen.**
(Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls)

Übermittlungscode:.....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

Grund Nr.	Anlass für Befehl 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2
Gleisbelegung, Zugfolge		
1	Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2	Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12	Reisendenübergang nicht gesichert	5 km/h
Arbeiten, La		
20	Bauarbeiten	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22	Zustand nach Bauarbeiten	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	auf Sicht
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen		
30	Mängel am Oberbau	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	auf Sicht
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5 km/h
37	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	auf Sicht
Besonderheiten am Zug		
40	Engstelle für Lü-Sendungen	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	*)
42	Spitzensignal unvollständig	40 km/h
43	Windwarnung	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Vordruck Fahrplan-Mitteilung - V408.2415V01

Anlage 7

Fahrplan-Mitteilung

Triebfahrzeugführer - Zug - Sperrfahrt - .Sperrfahrt Kl ....am ....

Zuggattung/ Zuggattungsnummer	von	bis	über

1 **fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben:**

Buchfahrplan	Seite	Spalte, Linie, Zug	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten/ Strukturnummer

Bei Ersatzfahrplan: Zulässige Geschwindigkeit .... km/h

Bremsstellung ....

Bei Umleitung gelten die größte zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.

2 **Sie müssen von [Bst] .... bis [Bst] ....**

- wegen fehlender Bremshundertstel (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) – gültig bei ……………. vorhandenen Bremshundertsteln in Bremsstellung ………….

- wegen Fahrzeugen mit bauartbedingt niedrigerer Geschwindigkeit – fahren

Zwischen (Zugmeldestelle)	und (Zugmeldestelle)	mit höchstens ...... km/h	nach Buchfahrplan Nr. ...., Seite ....

V408.0415V01/V408.2415V01 Fahrplan-Mitteilung

3 **Sie dürfen trotz fehlender Bremshundertstel mit nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten von [Bst] .... bis [Bst] ....fahren**

. Gültig bei ………… vorhandenen Bremshundertsteln in Bremsstellung ……….

4 **Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren**

zwischen	und	von km	bis km	Länge [m]	[km/h]	Sonstiges

5 **Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:**

zwischen	und	EL 1 In km	EL 3 In km	EL 4 In km	EL 5 In km	Oberstrombegrenzung (A)	von km	bis km

6 ....

....

....

....

....

....

....

....

.... (Ort) .... (Datum) .... (Uhr) .... (Minuten)

.... (Anordnende Stelle) .... gez. (Name) .... i. A. (Name)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen. ☒ Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil schräg durchstreichen.

❑

Vordruck Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt - V408.0411V02

Anlage 8

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

für Befehl mit Übermittlungscode: .....

Blatt .....

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	**Standort**	**Name**	**Tätigkeit des MA**	**Datum Uhrzeit**	**Übermitt-lungsart**	**Übermittlung gemeldet an / von Stelle** ..... **Name**	**Uhrzeit**	**Befehl zurückgezogen** (Uhrzeit, Namenszeichen)

V408.0411V02 Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

Beispiel zu V408.0411V02

Beispiel 1

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert mehrere Befehle mit gleichem Inhalt an Triebfahrzeugführer (408.0411 2 (2) a)

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

für Befehl mit Übermittlungscode: FLD-362 Blatt 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermitt-lungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle ..... Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Wittenberg	Tf	20.12.2015, 9.55	ZF			
23457	Sig N 303 Gl.3 Bf Linksdorf	Brandau	Tf	20.12.2015, 10.16	ZF			
~~76543~~	~~Sig N 301 Gl.13 Bf Linksdorf~~	~~Jourdan~~	~~Tf~~	~~20.12.2015, 10.30~~	~~ZF~~			10.38 Me

Beispiel 2

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert mehrere Befehle mit gleichem Inhalt jeweils an einen im Betriebsstellenbuch genannten anderen Mitarbeiter, der den Triebfahrzeugführern die Befehle aushändigt und dem Fahrdienstleiter anschließend die Aushändigung bestätigt (408.0411 2 (2) b) und 408.0411 2 (7)

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

für Befehl mit Übermittlungscode: FLD-392 Blatt .....

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermitt-lungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle ..... Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345		Mayerling	P 26	21.12.2016, 23.55	Fspr	Mayerling	23.58	
23456		Mayerling	P 26	22.12.2016, 0.15	Fspr	Mayerling	0.17	
35791		Mayerling	P 26	22.12.2016, 0.32	Fspr	Mayerling	0.35	

Beispiel 3

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert im Auftrag des Fahrdienstleiters Rechtsheim in eigener Zuständigkeit mehrere Befehle 8, 11, 12 oder 14 mit gleichem Inhalt an Triebfahrzeugführer und bestätigt anschließend die Übermittlung an Fahrdienstleiter Rechtsheim (408.0411 2 (2) d) und 408.0411 2 (9)

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehlen mit gleichem Inhalt

für Befehl mit Übermittlungscode: FRH-333 Blatt 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermitt-lungsart	Übermittlung gemeldet an / ~~von~~ Stelle Fdl Rechtsheim Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Lichtwardt	Tf	22.12.2015, 16.27	ZF	Erlauer	16.29	
45677	Sig N 305 Gl.5 Bf Linksdorf	Goldmann	Tf	22.12.2015, 16.35	ZF	Erlauer	16.36	
56789	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Rieger	Tf	22.12.2015, 16.42	ZF	Erlauer	16.45	

Quelle: Ril 408.0411 (10) - Züge fahren; Befehle - Diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

II. EBO „Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung“, ESO „Eisenbahn Signalordnung“

Bedienung Sandstreueinrichtung

Aufgrund der vom Eisenbahnbundesamt am 08.08.2013 erlassenen Allgemeinverfügung „Erweiterte Regelung zur Bedienung der Sandstreueinrichtung“ (Az. 34.10-34aüt/038-3418#003) entfällt die Eingrenzung der folgenden Regelungen auf bestimmte Zugkonstellationen. Es werden nachstehende Regelungen zur Bedienung von Sandstreueinrichtung für alle Zugkonstellationen in Kraft gesetzt:

1. Bei Geschwindigkeiten von 25 km/h oder weniger ist das Sanden zur Unterstützung eines Bremsvorgangs oder zum Anhalten zu vermeiden. Die Bremsvorgänge sind deshalb bei den oben genannten Zug- und Rangierfahrten entsprechend früher einzuleiten, z.B. in der Art, dass die Geschwindigkeit rechtzeitig vor dem Anhaltepunkt auf die niedrigste mögliche Fahrgeschwindigkeit begrenzt wird, von der aus dem Fahrzeug dann mit einer Betriebsbremsung mit geringer Bremskraft zum Stillstand gebracht werden kann.

2. Abweichend von Ziffer 1. ist die Sandstreueinrichtung im Notfall jedoch zu betätigen, insbesondere wenn ein Unfall oder ein gefährliches Ereignis (z.B. eine Vorbeifahrt am Haltsignal oder ein Auffahren auf andere Fahrzeuge) dadurch verhindert oder im Schadensausmaß reduziert werden kann.

3. Wurde die Sandstreueinrichtung in Verbindung mit einem Anhalte- oder Bremsvorgang bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder weniger dennoch betätigt oder ist davon auszugehen, dass sie durch eine automatische Einrichtung (z.B. Gleitschutz) ausgelöst wurde, ist der Fahrdienstleiter hierüber sofort mit Ortsangabe des Sandstreuens zu verständigen. Gelingt die sofortige Kontaktaufnahme nicht, ist der Fahrdienstleiter unverzüglich mit einem Notruf zu rufen.

4. Bei allen Fahrten – wenn die Betätigung der Sandstreueinrichtung mit einer mechanischen Raststufe eines Schalters oder mit einer elektrischen Antastung dauerhaft erfolgt – diese nach Wegfall der Notwendigkeit des Sandens sofort in die Grundstellung (kein Sanden) zurückzulegen und die Grundstellung bei jedem Anhaltevorgang zu überwachen, so dass ein nicht beabsichtigtes und unbemerktes Sanden vermieden wird. Diese zusätzliche Überwachung der Grundstellung ist nicht erforderlich, sofern der Triebfahrzeugführer auf die Stellung „Sanden“ ohnehin durch ein akustisches Signal und / oder einen auffälligen Leuchtmelder hingewiesen wird.

III. Ril 301 (Signalbuch), Bekanntgabe 11

Vorbemerkungen zum Signalbuch

Zu 301.0001 Vorbemerkungen zum Signalbuch (5) - DV 301, Geltungsbereich

Auf den Strecken der NEB AG kommen die Signale der Ril 301 (DS 301) zur Anwendung.

Von dieser Regelung bestehen folgende Ausnahmen zur weiteren befristeten Anwendung nach DV 301:

Signal Pf 2 - Pfeiftafel vor Bahnübergängen (DV 301)
Signal Lf 1/2 - Langsamfahrbeginnscheibe (DV 301)

Streckenabschnitt - Bln-Wilhelmsruh - Schönwalde
Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel (DV 301)
Signal Lf 5 - Eckentafel (DV 301)

Zu 301.0001 Vorbemerkungen zum Signalbuch (6) - Wechsel der Geltungsbereiche

Auf den Strecken der NEB AG kommt es zu keinem Wechsel der betrieblichen Regeln zwischen den der DS 301 und DV 301.

Zu 301.0002 Abschn. 2 (3) – Standort der Signale

Ständige Ausnahmen zu den Bestimmungen zu Signalstandorten werden im Fahrplan oder in den öZ bekannt gegeben.
Vorübergehende Ausnahmen oder Ausnahmen bei Bauzuständen werden in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) über das Betriebsbüro-Basdorf bekannt gegeben.

Zu 301.0102 Abschn. 1 (1) - Lichtsignale

Auf der Infrastruktur der NEB AG erfolgt die Signalisierung der Strecke ausschließlich mit Lichtsignalen der Bauart Kombination-Signalsystem (Ks-Signale).

Zu 301.0102 Abschnitt 1 (2) – Hauptsignal mit Vorsignalfunktion

Signal KS 2 – „Halt erwarten“ kann in Verbindung mit Signal Zs 3v – „Geschwindigkeitsvoranzeiger“ angezeigt werden, wenn die Herabsetzung der Geschwindigkeit, ab dem Signal Zs 3 – „Geschwindigkeitsanzeiger“ bis zum Signal Hp 0 – „Halt“, betrieblich notwendig ist.

Zu 301.0501 Abschn. 1 (4) - Geltung

„Langsamfahrsignal“ (Lf 1, Lf 2 und Lf 3) werden im Einvernehmen mit dem Eisenbahnbetriebsleiter aufgestellt. In dringenden Fällen ist seine Zustimmung nachträglich einzuholen.

Zu 301.0601 Abschn. 4 (2) + Abschn. 4 (9) Beleuchtung

Die Ausführung des Signals Sh 2 – „Schutzhalt“ (Sh 2 - Scheibe) wird rückstrahlend ohne Nachtzeichen aufgestellt.

Zu 301.0601 Abschn. 4 (8) - Aufheben des Haltauftrags

Der Haltauftrag (Signals Sh 2) in Wensickendorf wird durch Entfernen des Signals aufgehoben. Hierbei gilt der Fahrplan von und nach Schmachtenhagen als Zustimmung für das EVU, das Signal Sh 2 eigenmächtig abzulegen bzw. aufzustellen.
Nach dem Aufstellen des Signals Sh 2 ist der ZL-Basdorf zu verständigen.

Zu 301.1401 Abschn. 1 (4) - Aufstellung

Trapeztafeln stehen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignale sowie auf Betriebsstellen der freien Strecke, auf denen Zuglaufmeldungen abgegeben werden können.

Zu 301.1401 Abschn. 1 (5) - Beleuchtung

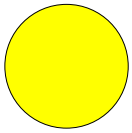
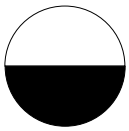
Die Trapeztafeln sind rückstrahlend.

Zu 301.1401 Abschn. 5 (4) – Reisezüge mit Verkehrshalt

Bei besetzten Reisezugtriebwagen **der Baureihe VT 643** in Doppeltraktion, ist bis zum Signal Ne 5 - Haltetafel mit einem Zusatzschild „2 X“ heranzufahren, damit sich alle Einstiegstüren für den Fahrgastwechsel am Bahnsteig befinden.

Zu 301.9001 Abschn. 17 (5) Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen

In den **Bahnhöfen Basdorf, Schönerlinde, Groß Schönebeck und Mühlenbeck** haben Hebelgewichte an ortsfesten Weichen folgende Farbanstriche gemäß Spalte 2 wie folgt:

1	**2**
Bedeutung	Darstellung
Keine Grundstellung erforderlich	
Grundstellung	

IV. Ril 915; VDV 757 Teil B „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift“; Aktualisierung 10

Zu 915.0107 Abschn. 5 (1) Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Auf der Infrastruktur der NEB AG wird grundsätzlich mit allen wirkenden Luftdruckbremsen rangiert.

Beim Rangieren im Bereich der Werkstatt Basdorf müssen alle Fahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung oder die sie ersetzende Einrichtung anschließen.

Ausfall der Bremseinrichtung

Fahrzeuge deren Bremseinrichtungen nur eingeschränkt wirksam sind, dürfen nur mit besonderer Vorsicht bewegt werden.
Fahrzeuge dürfen hierbei maximal mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden.

V. Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

NEB Niederbarnimer Eisenbahn AG
NIEDERBARNIMER EISENBAHN

Unfallmeldetafel I

- Niederbarnimer Eisenbahn AG -

Strecke (Netz):	Berlin Karow – Basdorf (RB27) Basdorf – Groß Schönebeck (RB27) Basdorf – Schmachtenhagen (RB27) Bln-Wilhelmsruh – Awanst Schönwalde	**Service-einrichtung:**	Basdorf (RB27) Küstrin-Kietz (RB26) Templin, Gleis 16 (RB12) Wriezen, Gleis 3 (RB60)

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Triebfahrzeugführers

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: Notruf absetzen

Unfallmeldestelle: **Fdl / ZL Basdorf (BBAS)**

Funk Kanal: ZLF NEB
ZF E 61

Telefon: 033397 – 785 - 12
033397 – 785 – 11 (alternativ)

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))?

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, so sind diese Personen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Berlin, Datum: 11.05.2017

A. Schulze

Eisenbahnbetriebsleiterin
A. Schulze

FO-B029 NEB AG – Unfallmeldetafel I
Revisionsstand: 02.12.2016
Freigabe: 05.12.2016

Seite 1 von 1

CAPTRAIN

VI. Leit- und Sicherungstechnik

Die Anlagen der PZB werden nach den Bestimmungen der DB-AG geplant und betrieben. Gleismagnete, die nicht der Ril 482 entsprechen, werden im Buchfahrplan gesondert bekannt gegeben.

VIII. Unfallverhütungsvorschrift – Schienenbahnen BGV D30

Arbeiten im Gleisbereich finden **grundsätzlich im gesperrten Gleis** und in Absprache mit dem

Fdl Basdorf	ZL Basdorf.

statt. (Tel.: 033397 / 7 85 11)

Für die Abwendung von Gefahren aus dem Schienenbahnbetrieb bei Arbeiten im Gleisbereich (Tätigkeiten zum Bau und zur Instandhaltung von Schienenbahn- und anderen Anlagen, soweit dabei Gefährdungen durch Schienenbahnen auftreten) gilt die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (BGV D33).

Zu § 2 BGV D33 **Arbeiten im Gleisbereich** sind alle Tätigkeiten, die zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung und Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich durchgeführt werden, einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeiten.

Gleisbereich ist der von bewegten Schienenfahrzeugen in Anspruch genommene Raum sowie der Raum unter, neben oder über Gleisen, in dem Versicherte durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können.

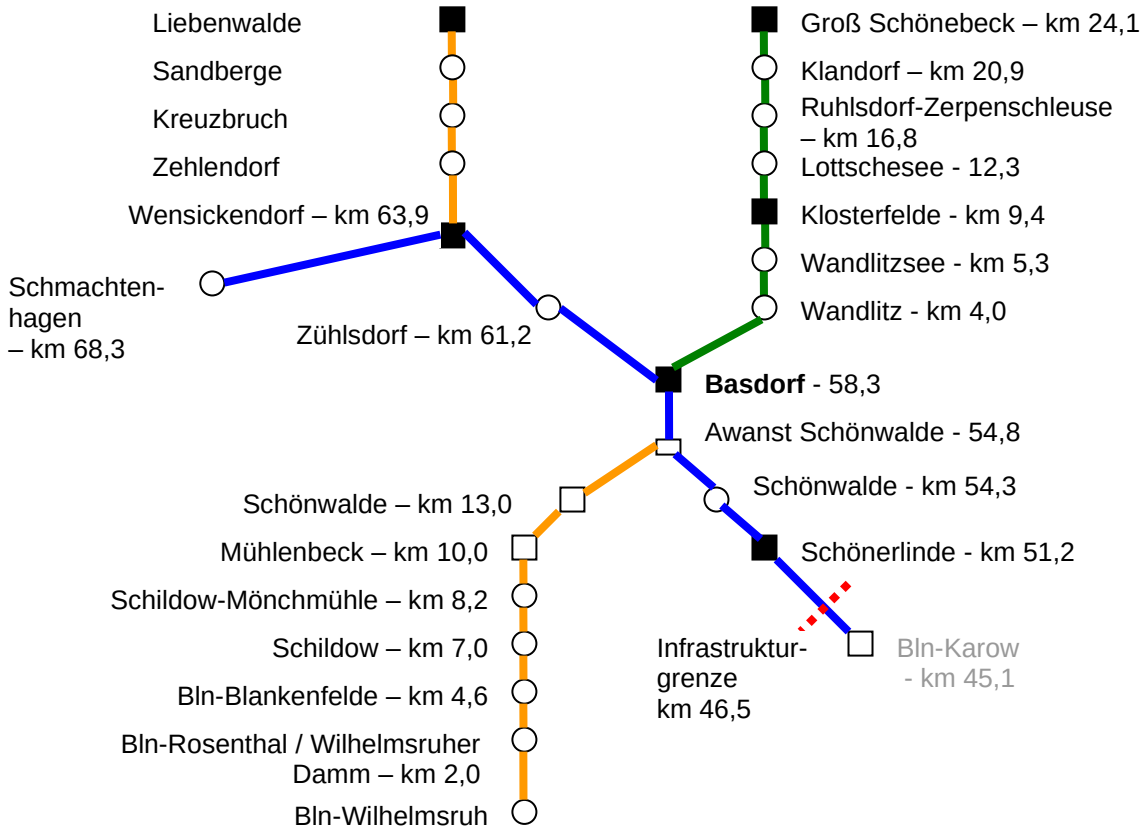
Für Arbeiten im Gleisbereich siehe auch § 15 UVV „Bauarbeiten“ (VBG 37).

Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse

Inhaltsverzeichnis Seite

STRECKENNETZ DER NEB AG (SEIT 01.07.2000) 65
ÜBERSICHT DER BAHNÜBERGÄNGE – NEB AG 66
NETZKARTE DER NEB AG 67
BF BERLIN KAROW (BKAR) 68
BF SCHÖNERLINDE (BSL) 69
HP SCHÖNWALDE (BSWH) / AWANST SCHÖNWALDE (BSWA) 70
BF BASDORF (BBAS) 71
HP ZÜHLSDORF (BZUH) / BF WENSICKENDORF (BWSD) 72
HP SCHMACHTENHAGEN (BSHN) 73
BF BASDORF (BBAS) RICHTUNG GROß SCHÖNEBECK 74
HP / AWANST WANDLITZ (BWAZ) / HP WANDLITZSEE (BWAS) 75
BF KLOSTERFELDE (BKLF) 76
HP LOTTSCHESEE (BLOS) 77
HP RUHLSDORF-ZERPENSCHLEUSE (BRUZ) 78
HP KLANDORF (BKLD) / BF GROß SCHÖNEBECK (BGSK) 79
BLN-WILHELMSRUH (BWM) (PANKOWPARK / STADLER) RICHTUNG BASDORF 81
HP BLN-BLANKENFELDE (BMK) / BF SCHILDOW (BSCW) 82
HP SCHILDOW-MÖNCHMÜHLE (BSCM) / BF MÜHLENBECK (BMK) 83
AWANST SCHÖNWALDE / HP SCHÖNWALDE (BSWH ALT) 84
ÜBERSICHT SERVICEEINRICHTUNGEN DER NEB AG (BASDORF) 85
ÜBERSICHT SERVICEEINRICHTUNGEN DER NEB AG (KÜSTRIN-KIETZ) 86
ÜBERSICHT SERVICEEINRICHTUNGEN DER NEB AG (WRIEZEN, GLEIS 3) 87
ÜBERSICHT SERVICEEINRICHTUNGEN DER NEB AG (TEMPLIN) 88

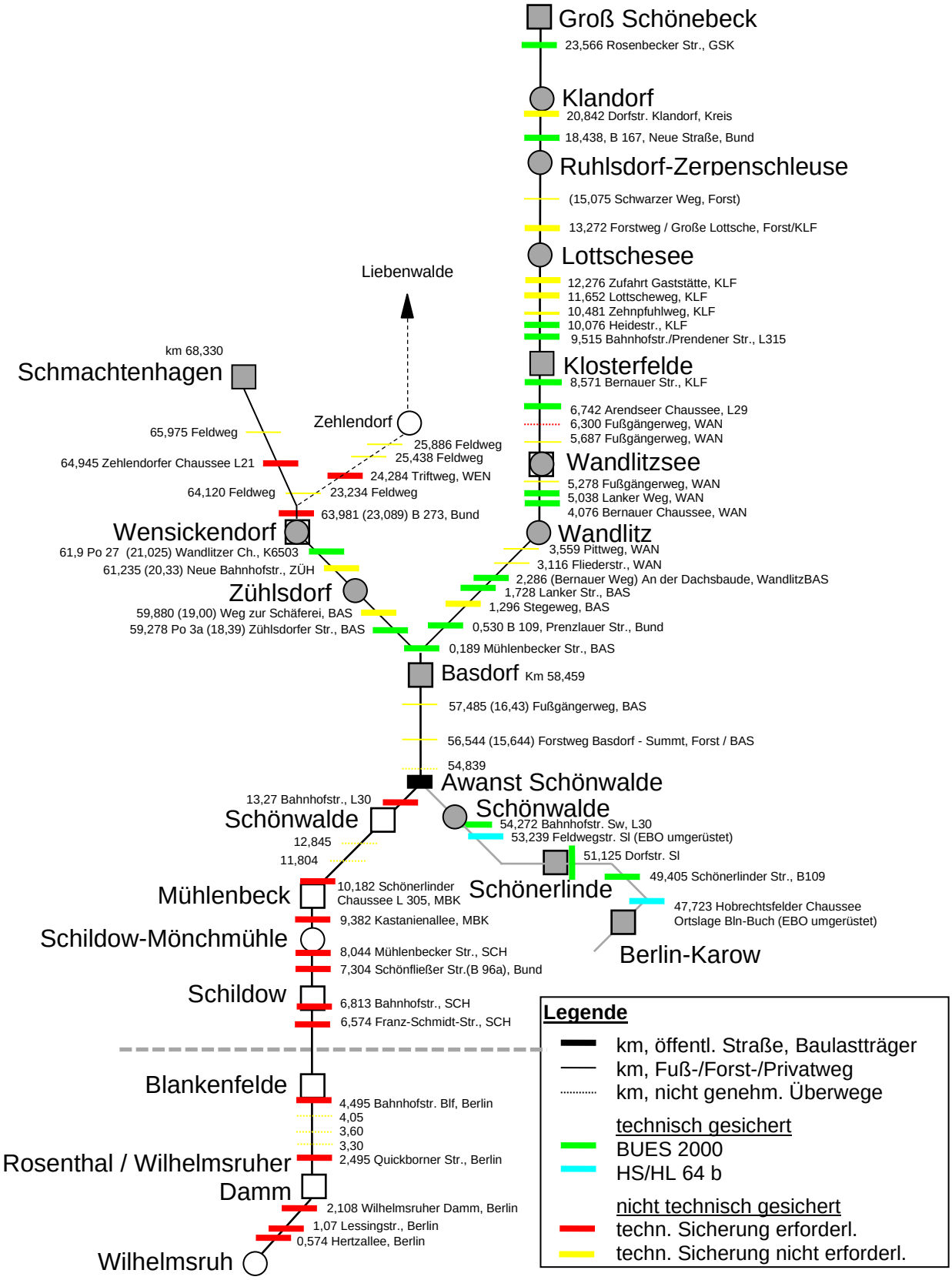
Streckennetz der NEB AG (Seit 01.07.2000)



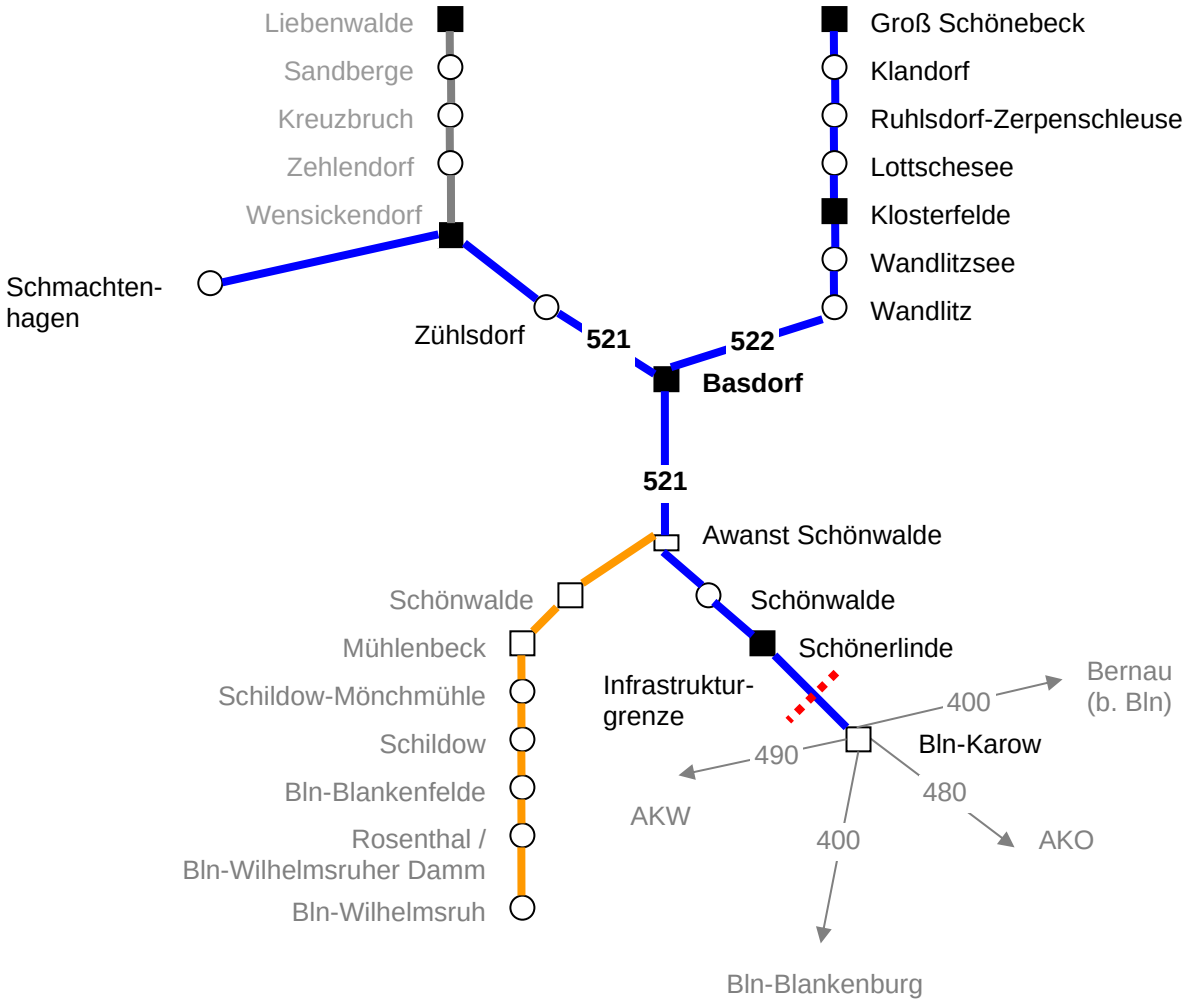
Strecken-abschnitt-kilometrierung	Streckenlänge	
	Bln-Karow – Awanst Schönwalde	9,7 km
	Awanst Schönwalde – Basdorf	3,5 km
	Basdorf – Groß Schönebeck	24,1 km
	Basdorf – Wensickendorf	5,6 km
	Wensickendorf – Schmachtenhagen	4,4 km
		47,3 km
	Bln-Wilhelmsruh – Awanst Schönwalde	13,9 km
	Wensickendorf – Liebenwalde	13,3 km

Übersicht der Bahnübergänge – NEB AG

Stand: 10.11.2015



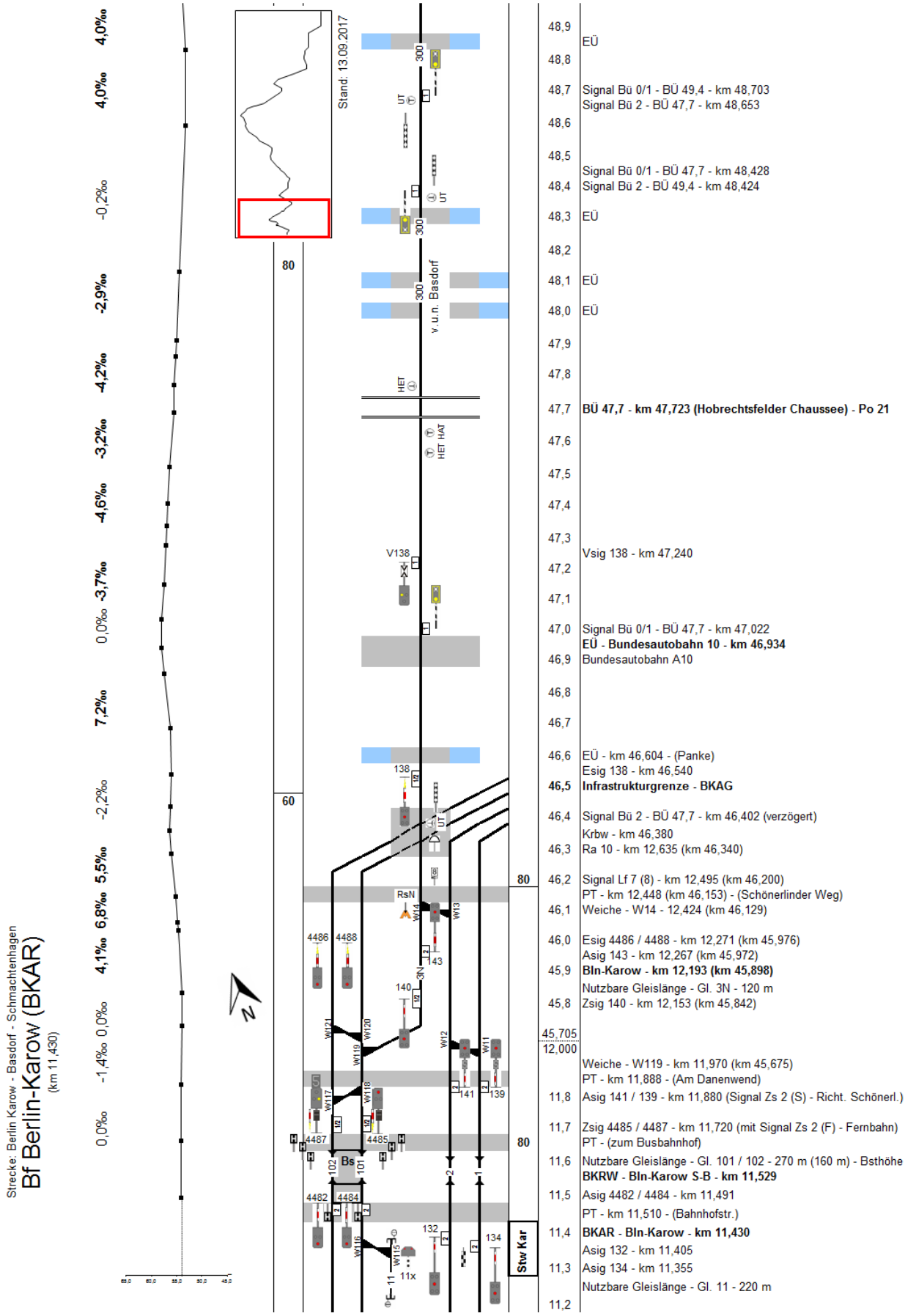
Netzkarte der NEB AG
(Heidekrautbahn)



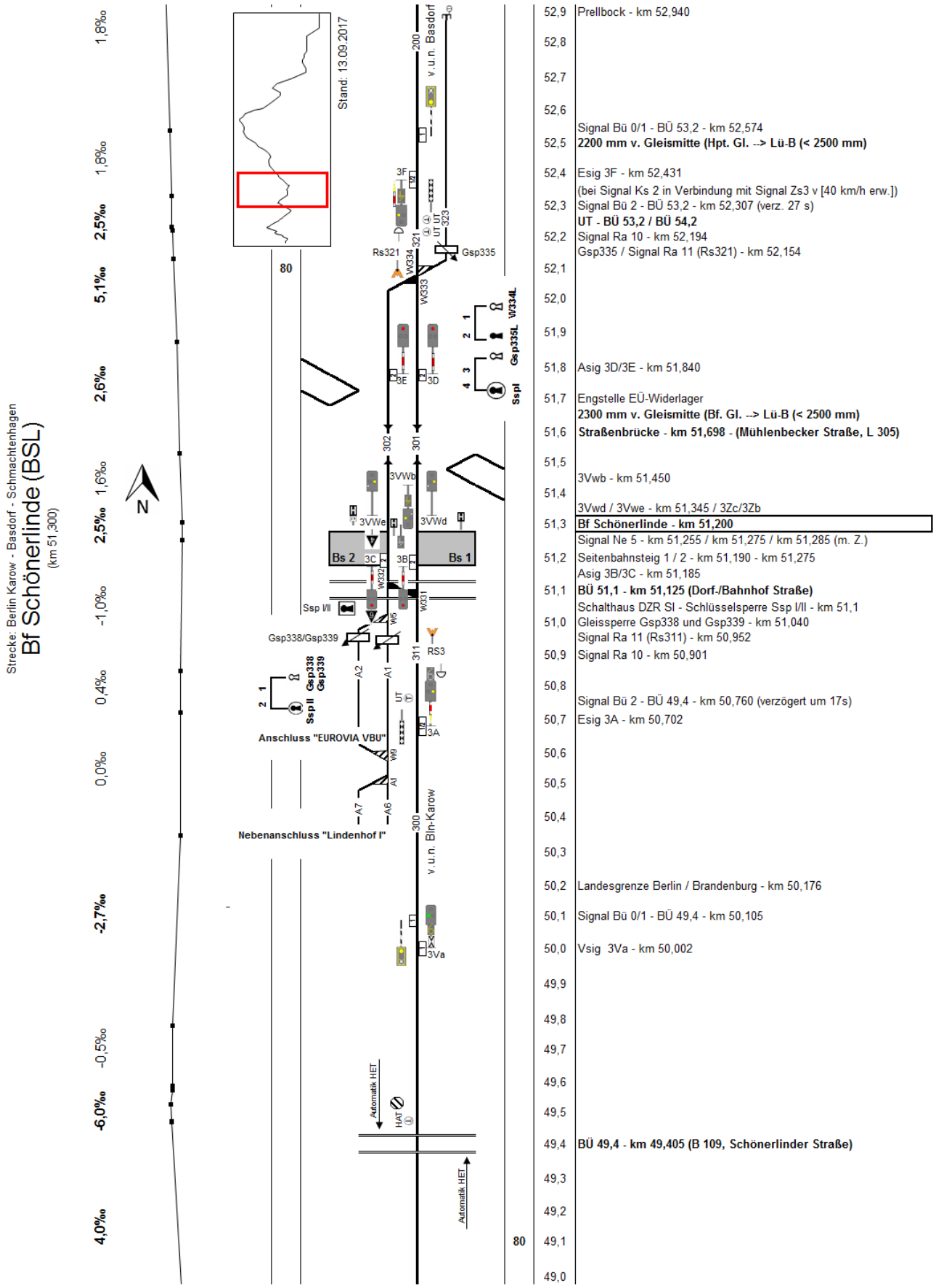
Legende

- Regionalbahnverkehr: RB27 (NEB BG)
- Streckenrangierabschnitt (Strecke mit Planung für die Wiederaufnahme SPNV)
- Strecke (NEB AG) zurzeit betrieblich nicht genutzt

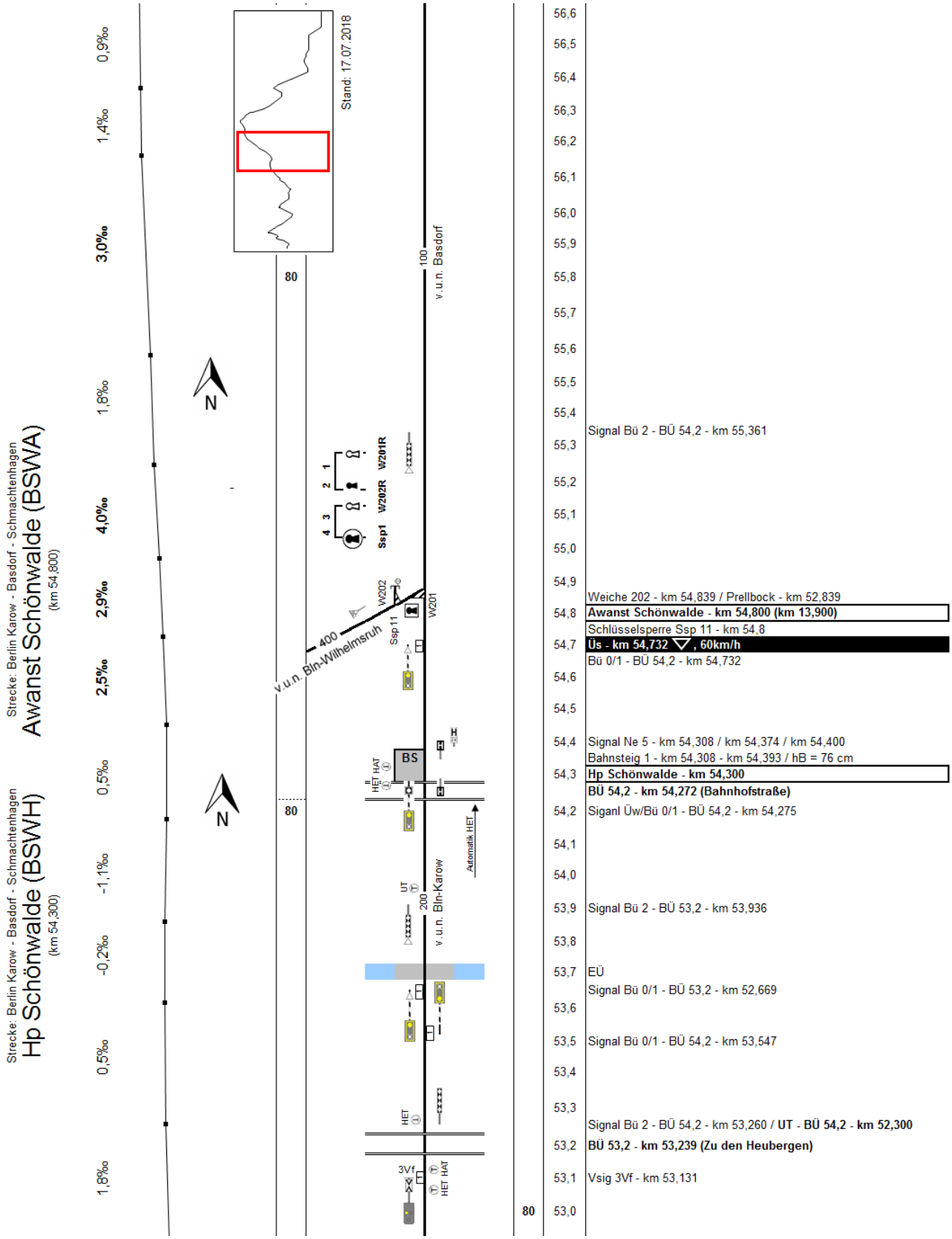
Bf Berlin Karow (BKAR)



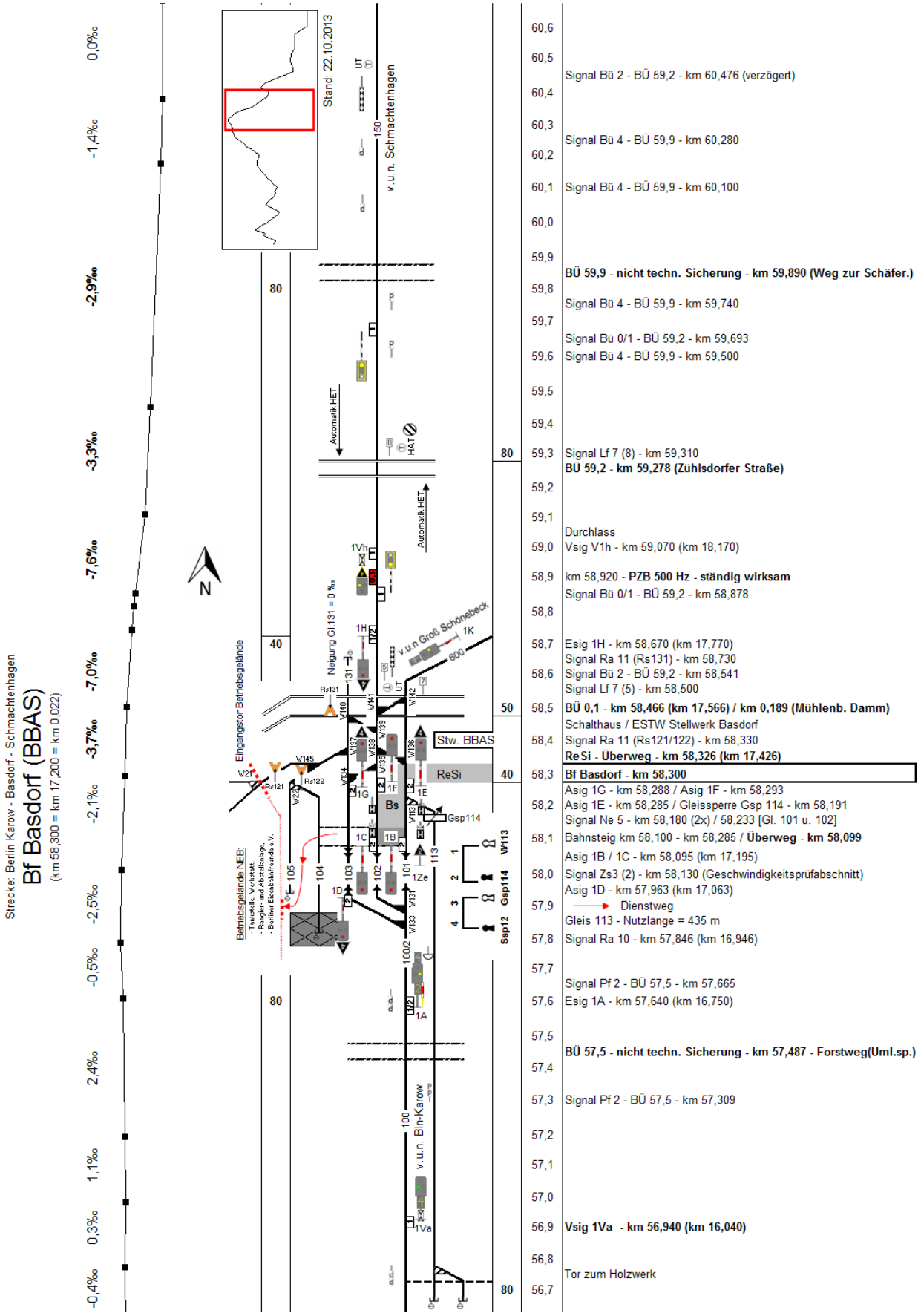
Bf Schönerlinde (BSL)



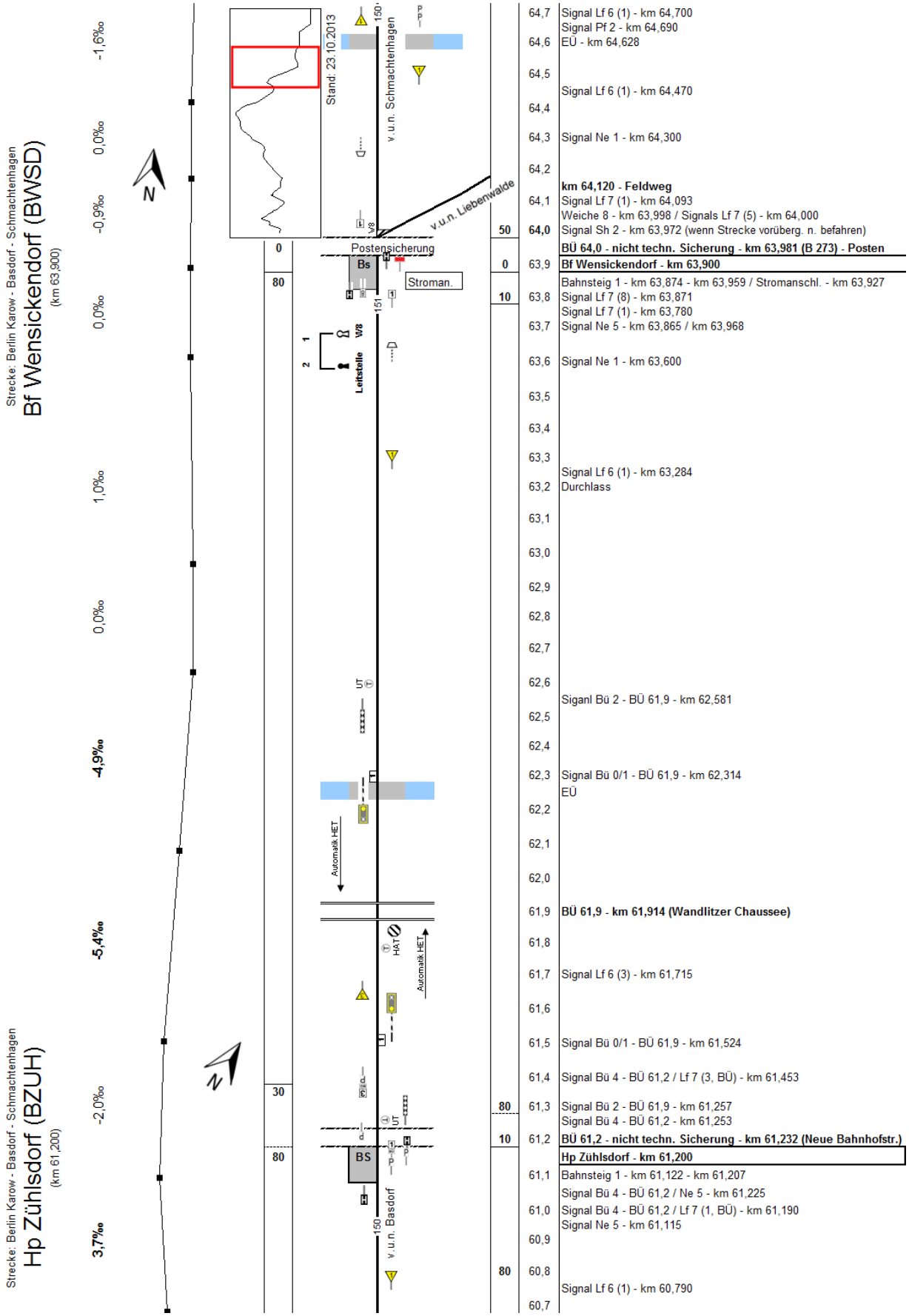
Hp Schönwalde (BSWH) / Awanst Schönwalde (BSWA)



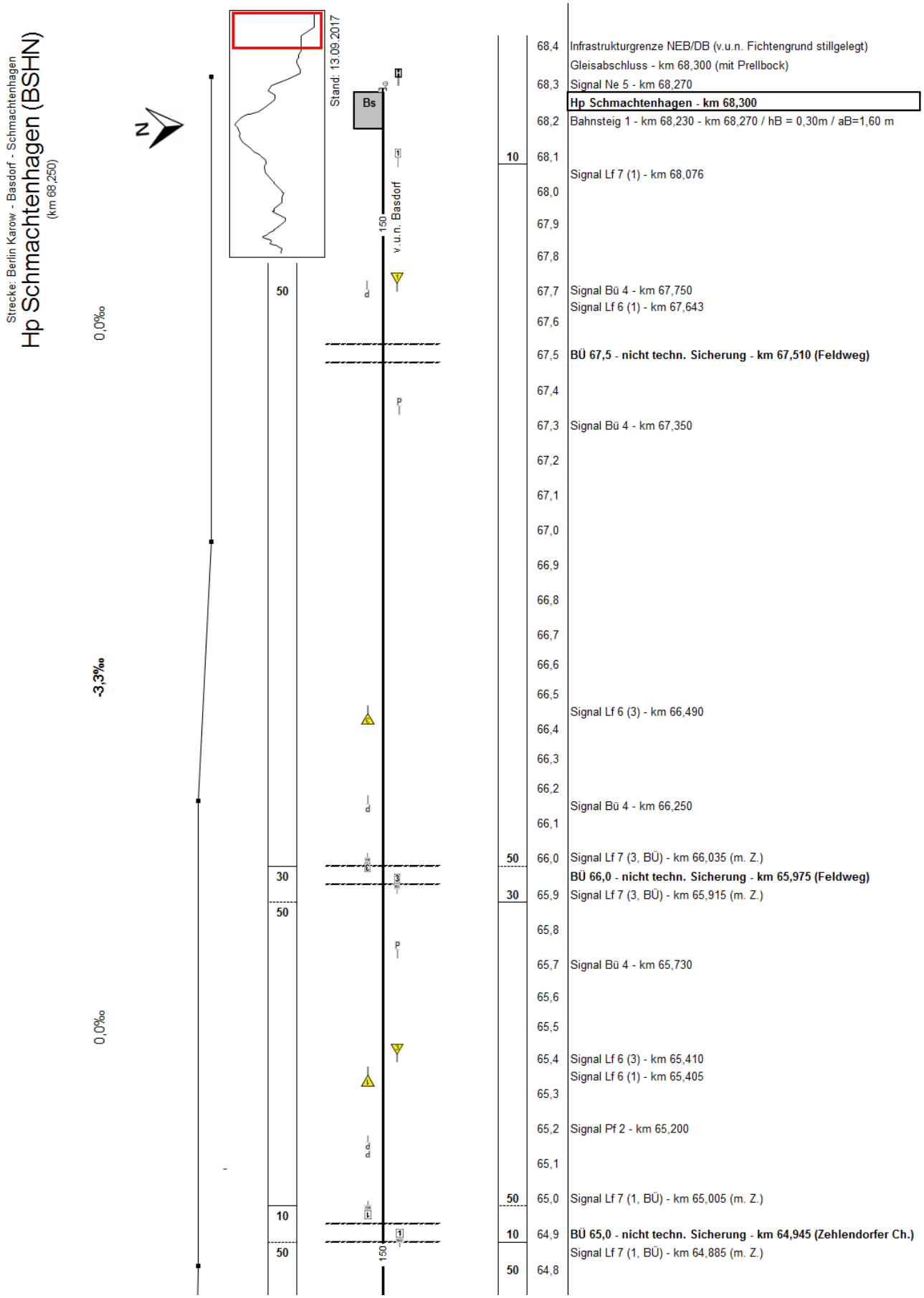
Bf Basdorf (BBAS)



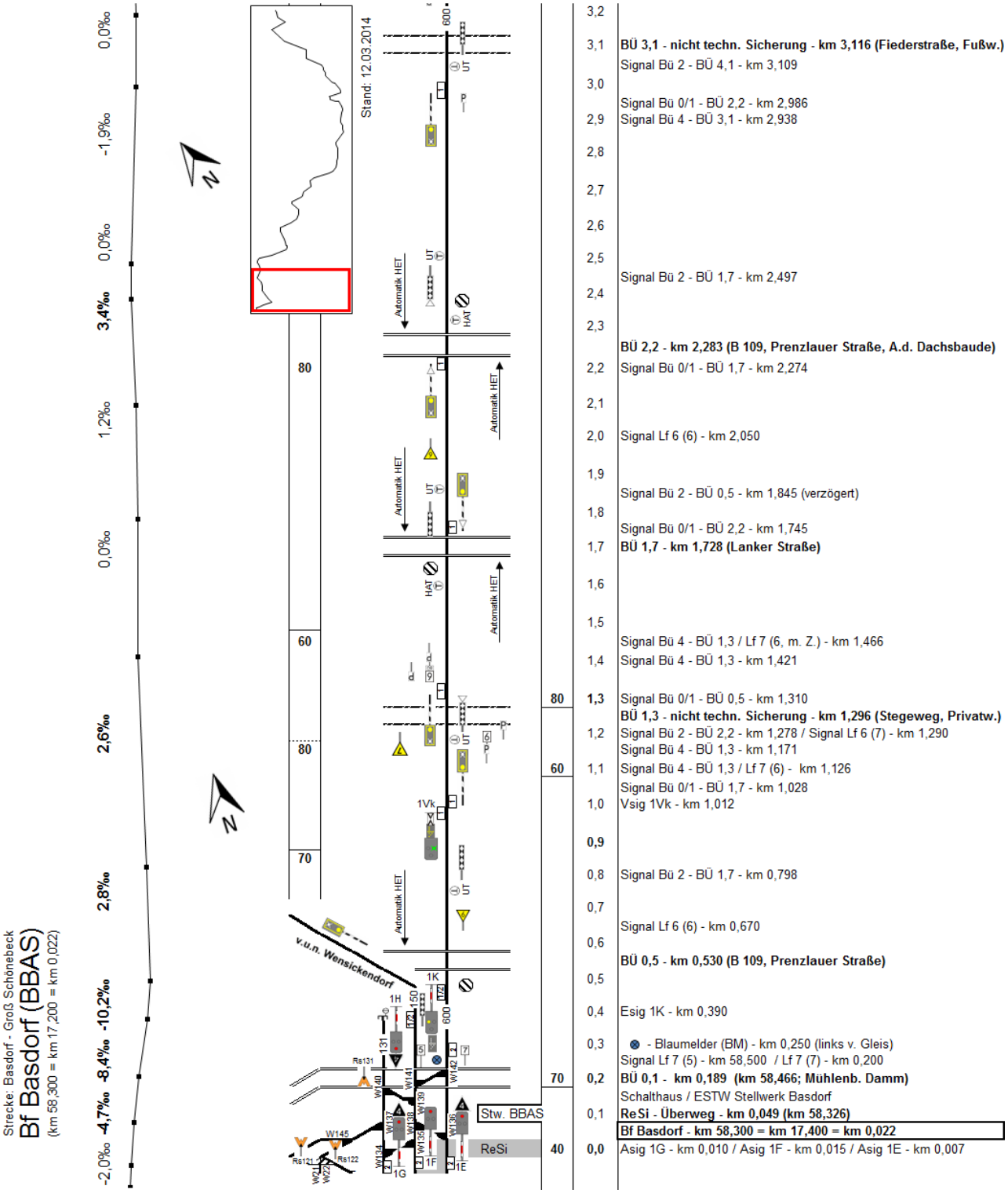
Hp Zühlsdorf (BZUH) / Bf Wensickendorf (BWSD)



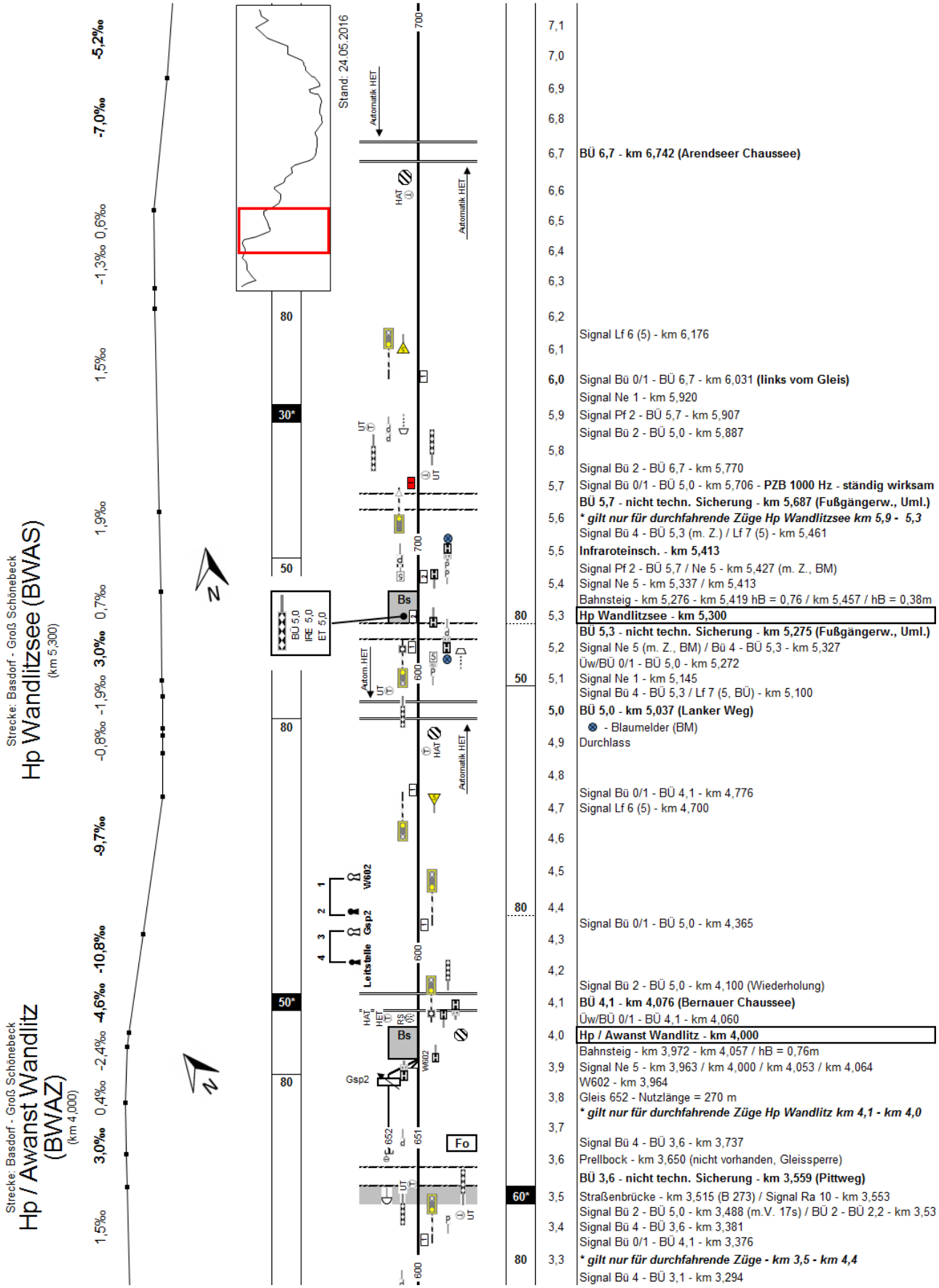
Hp Schmachtenhagen (BSHN)



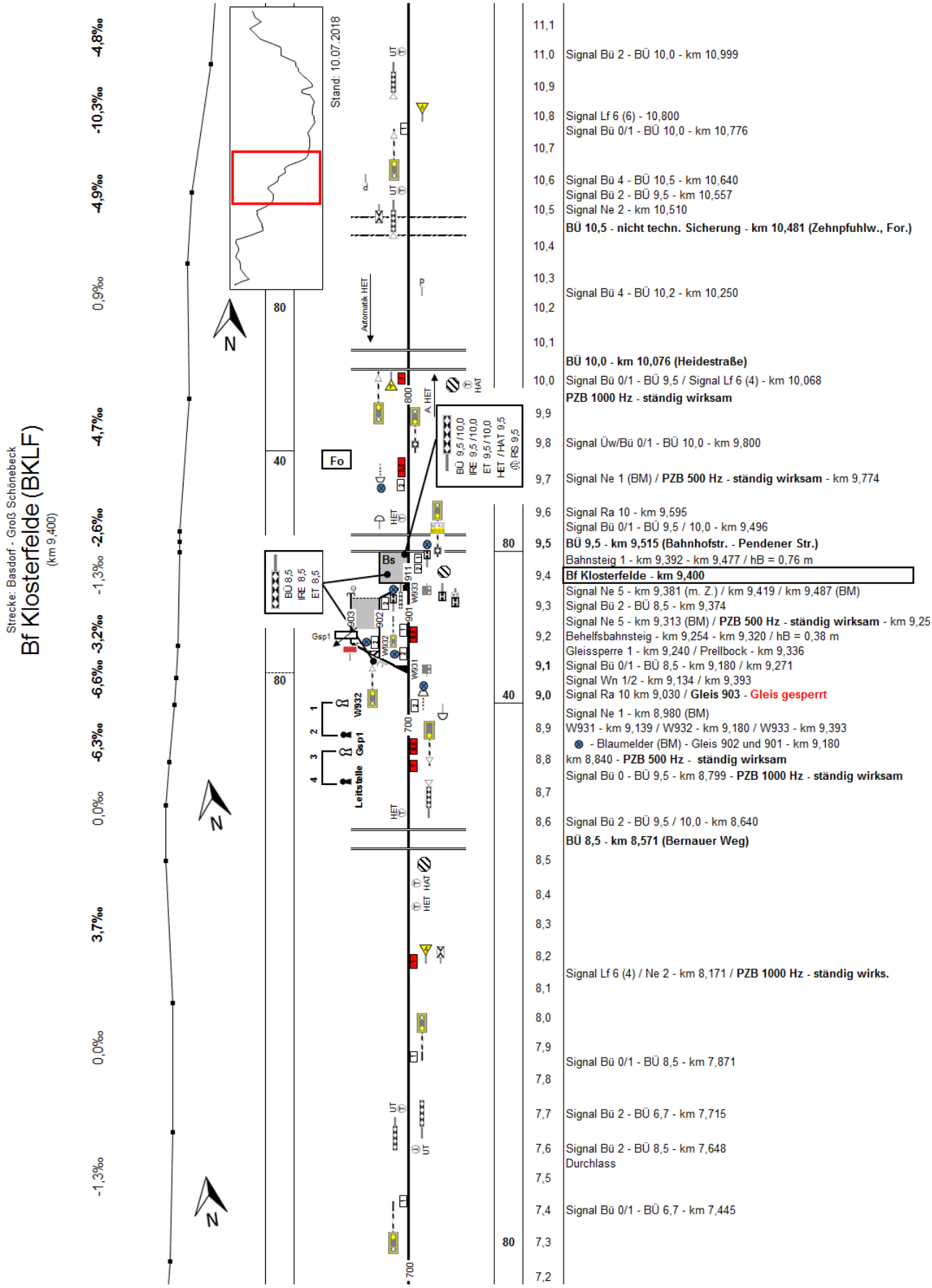
Bf Basdorf (BBAS) Richtung Groß Schönebeck



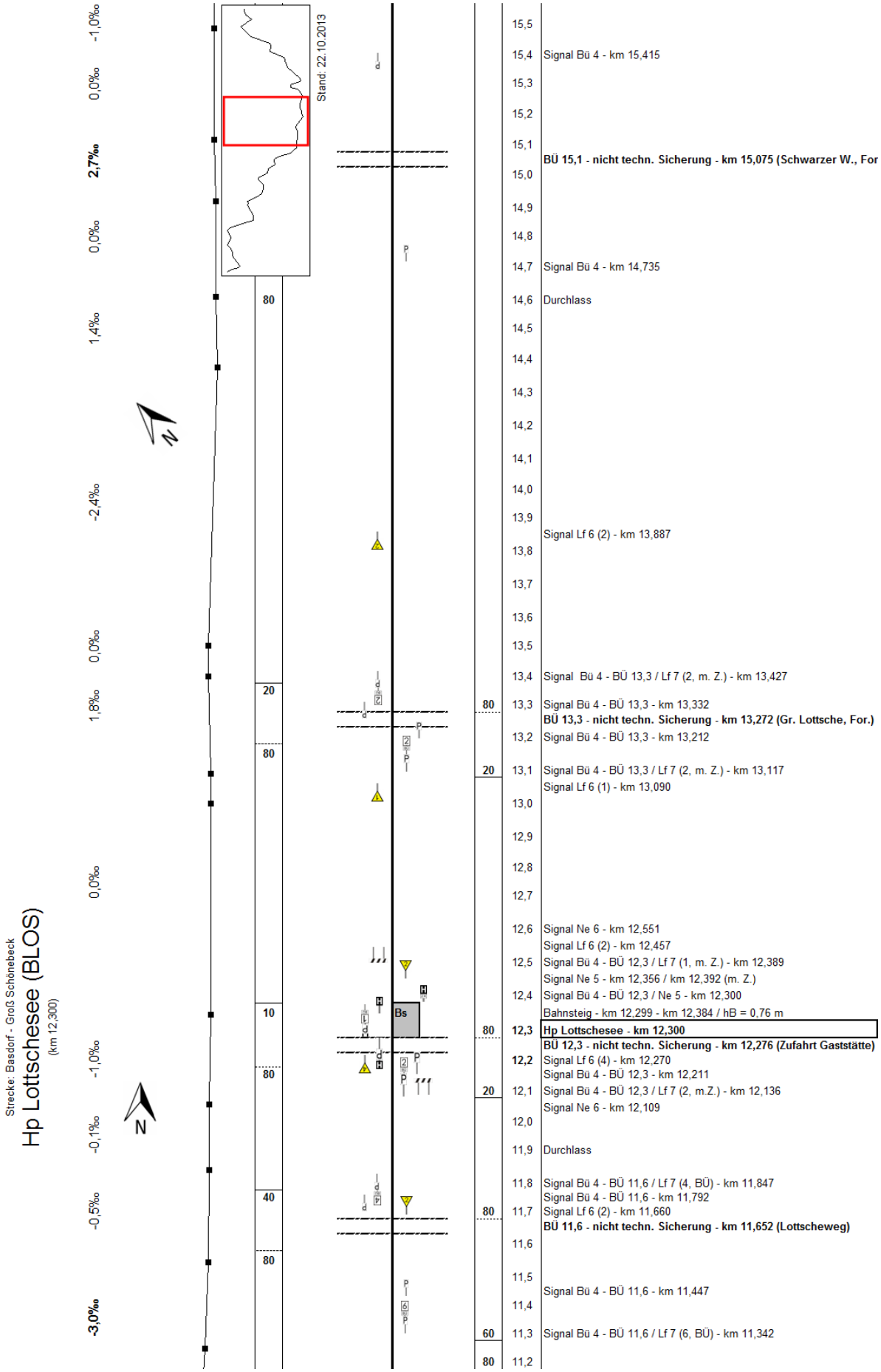
Hp / Awanst Wandlitz (BWAZ) / Hp Wandlitzsee (BWAS)



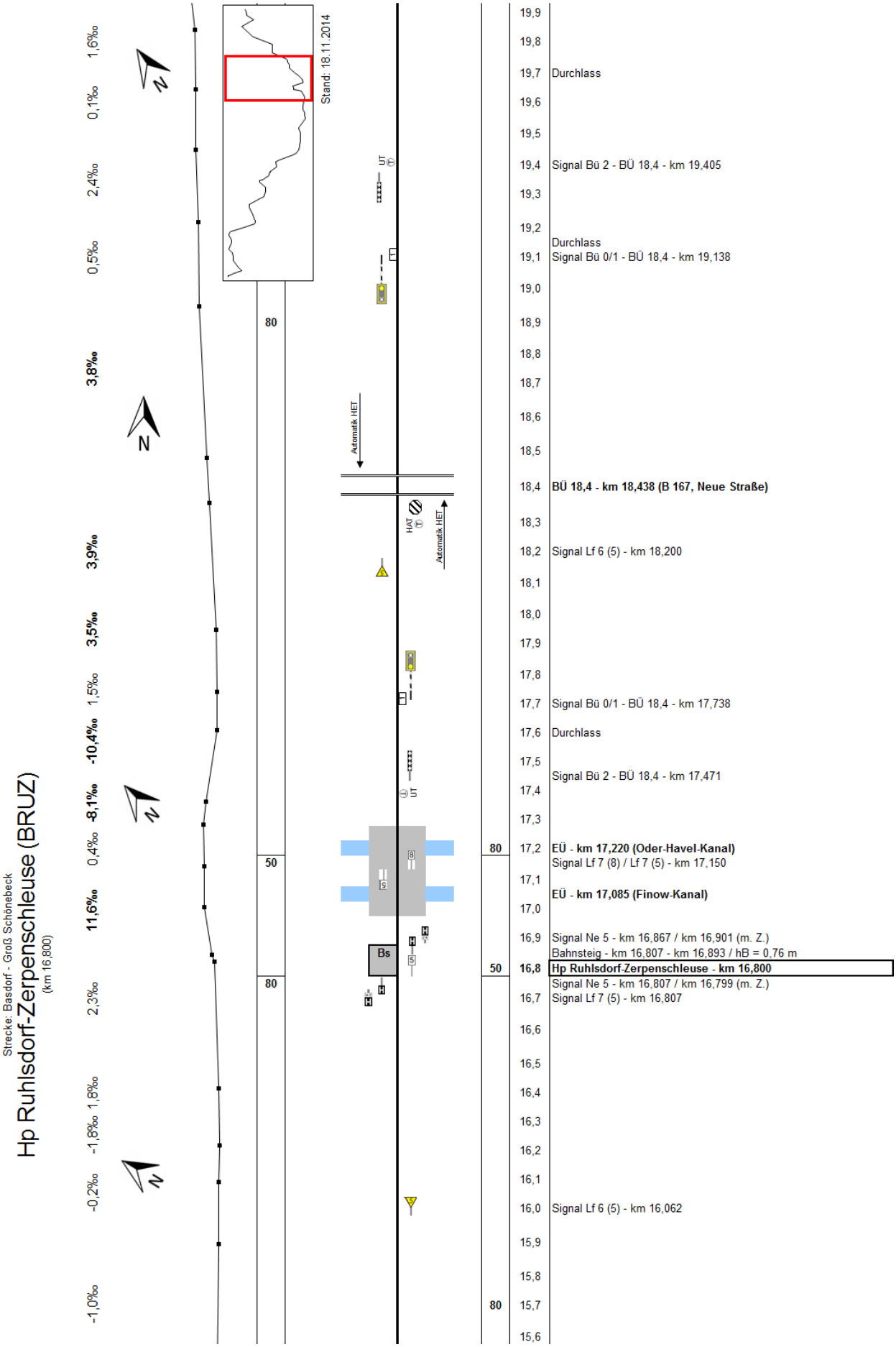
Bf Klosterfelde (BKLF)



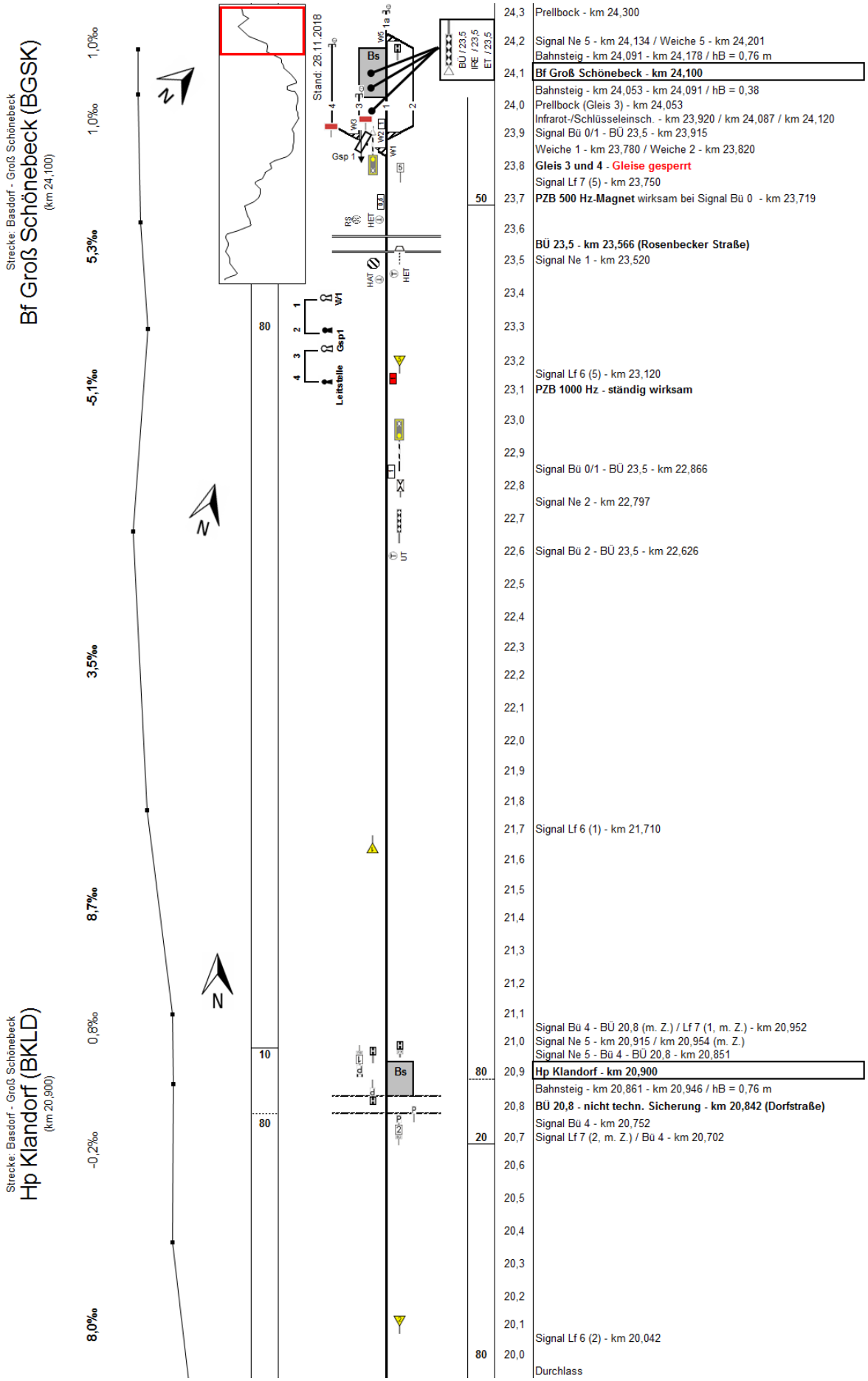
Hp Lottschesee (BLOS)



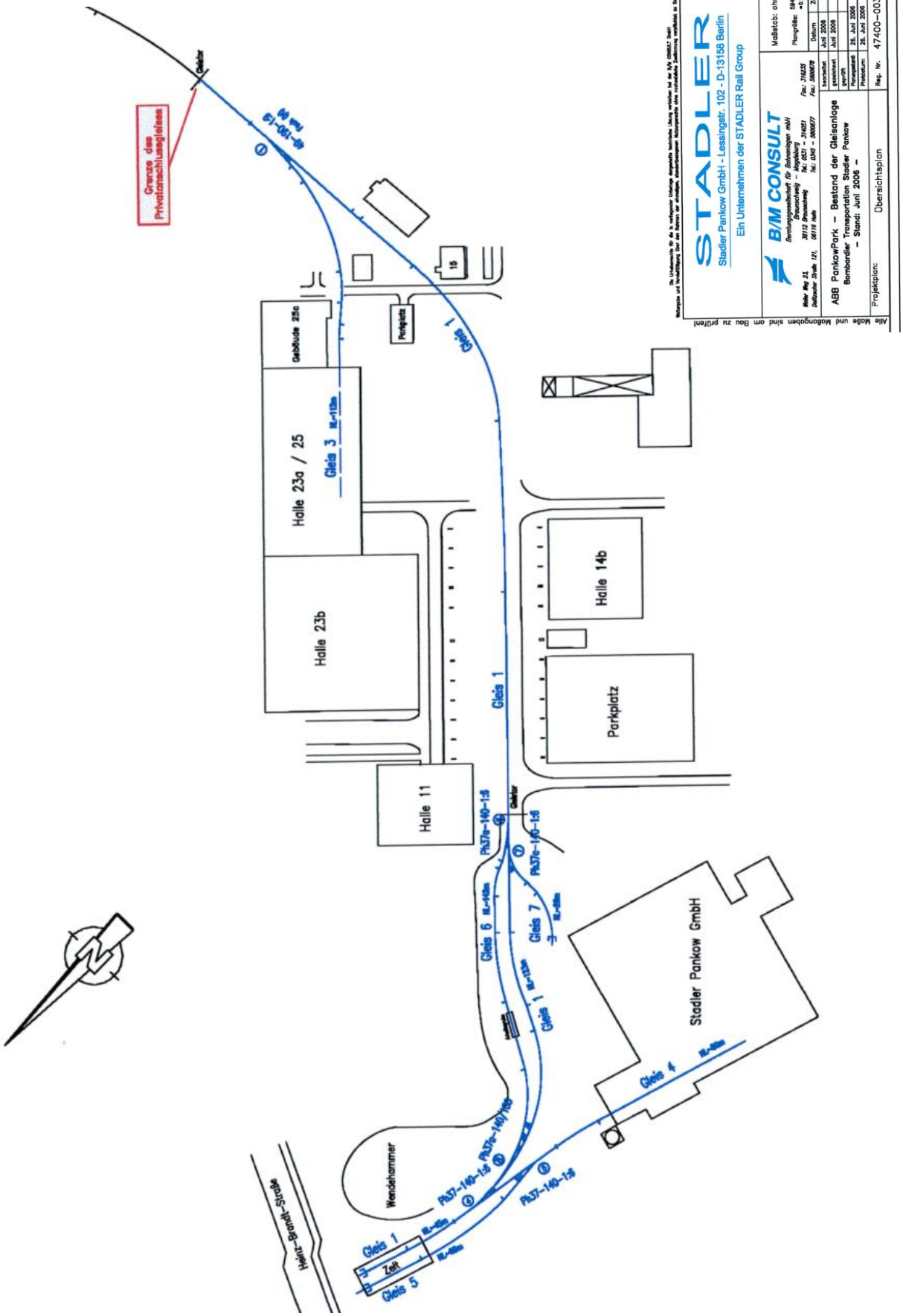
Hp Ruhlsdorf-Zerpenschleuse (BRUZ)



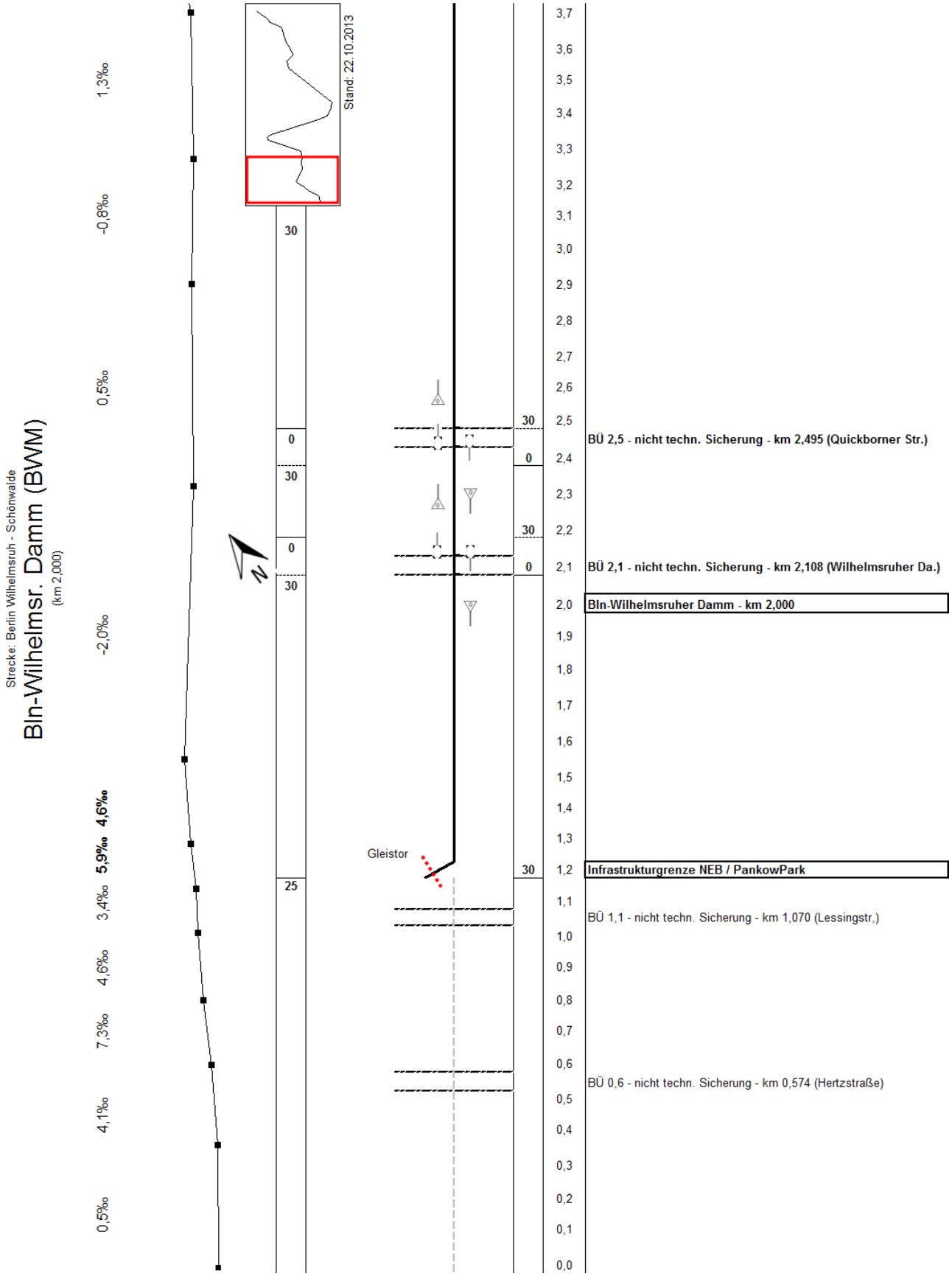
Hp Klandorf (BKLD) / Bf Groß Schönebeck (BGSK)



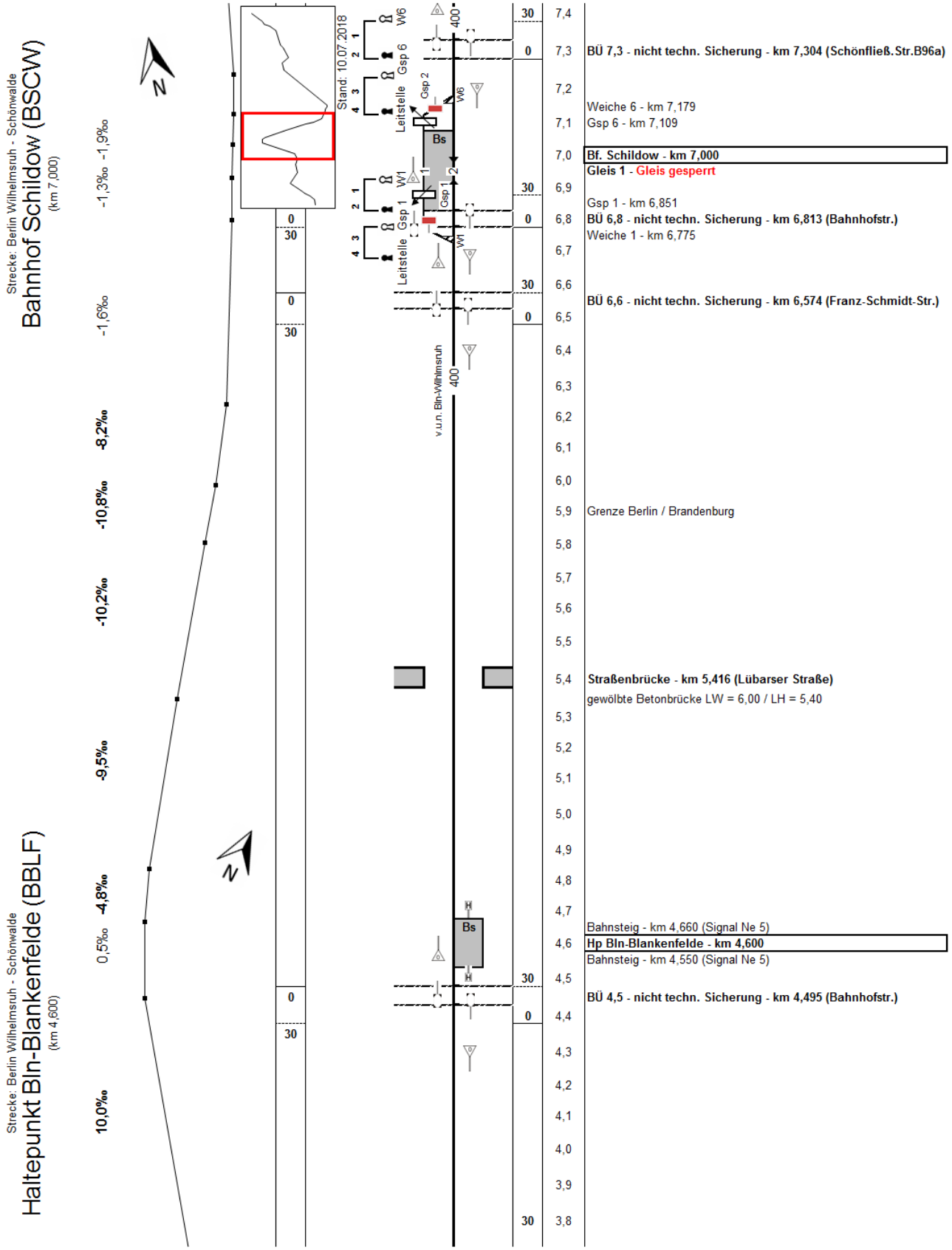
Übersichtsplan Pankow Park



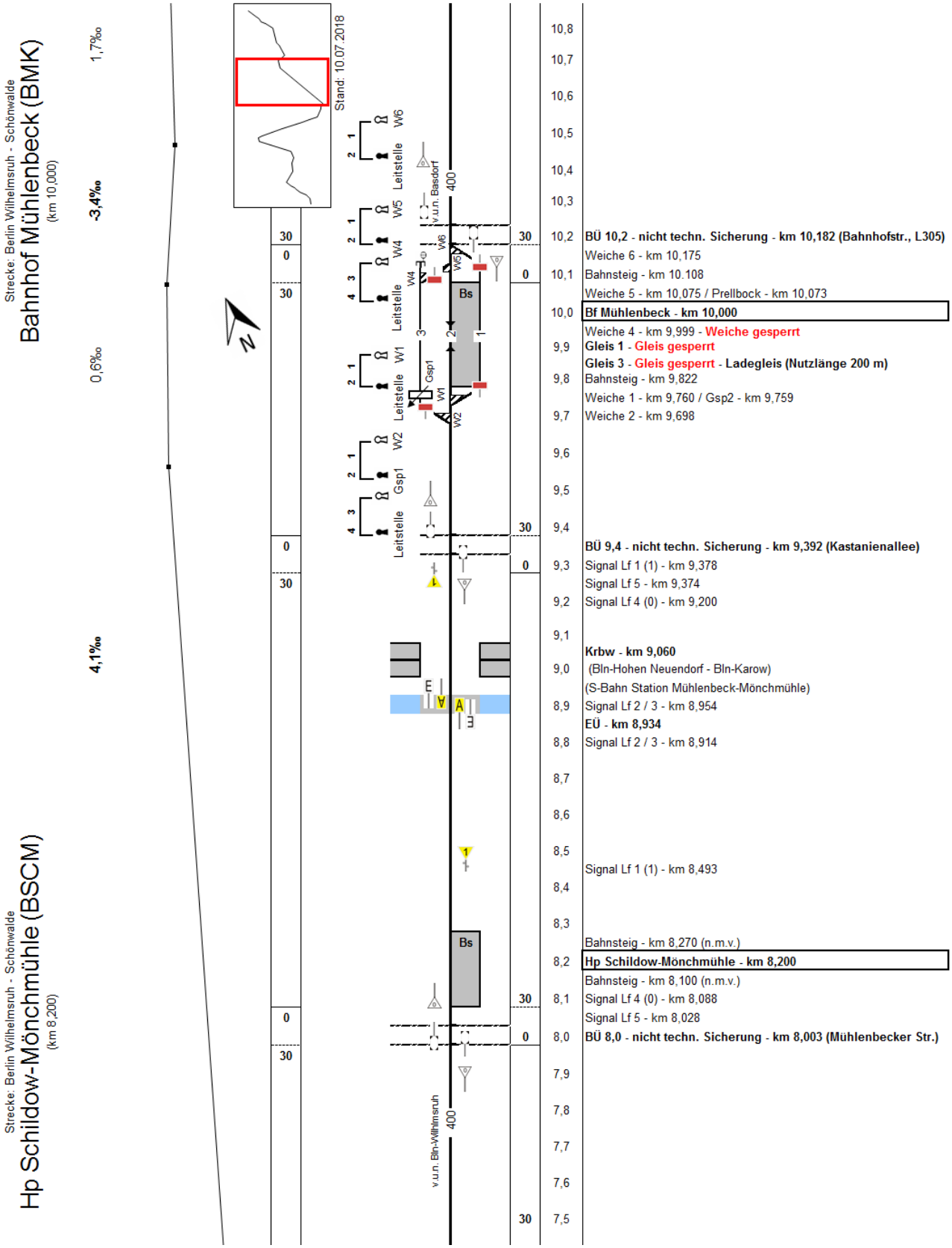
Bln-Wilhelmsruh (BWM) (Pankow Park / Stadler) Richtung Basdorf



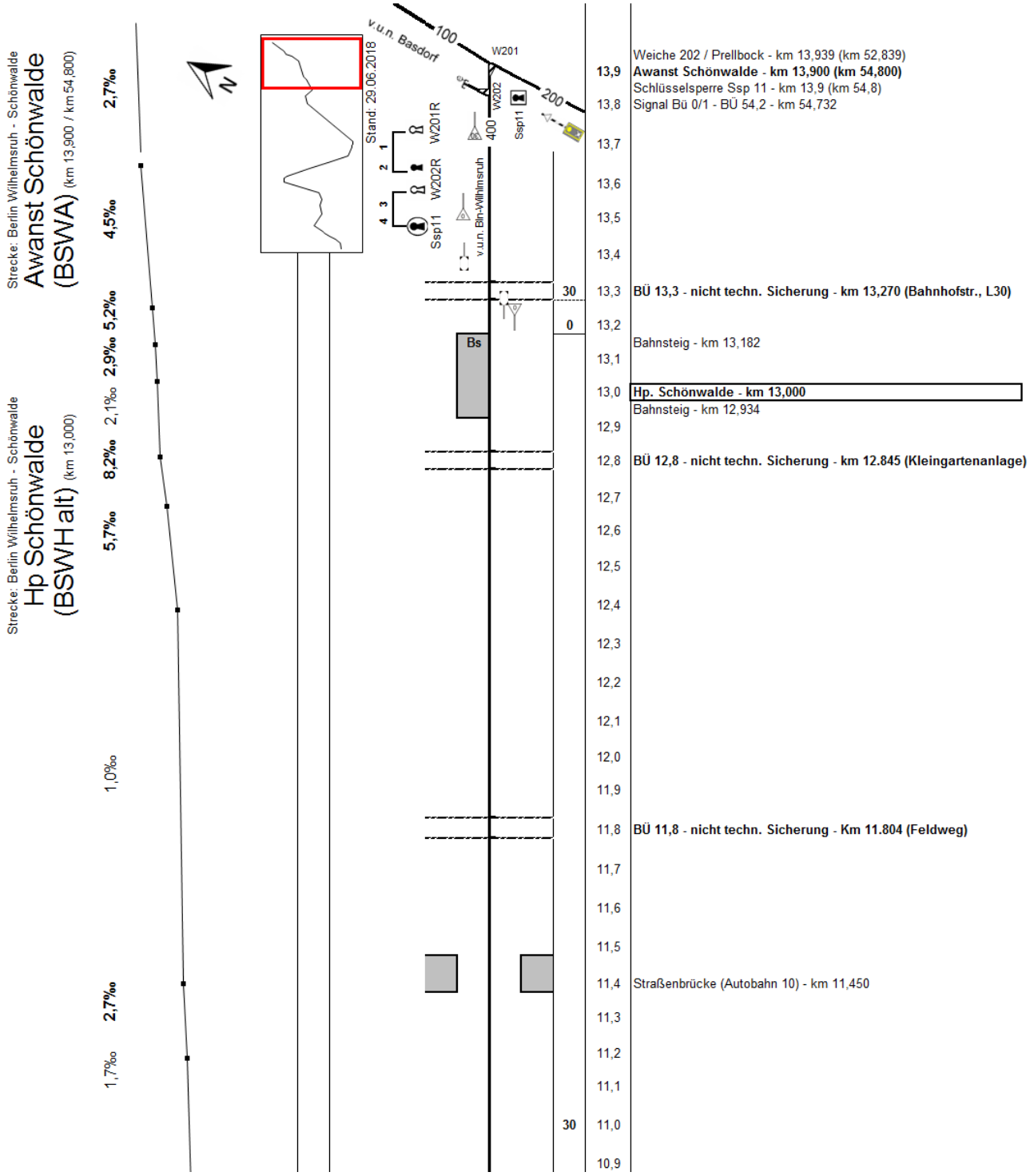
Hp Bln-Blankenfelde (BMK) / Bf Schildow (BSCW)



Hp Schildow-Mönchmühle (BSCM) / Bf Mühlenbeck (BMK)

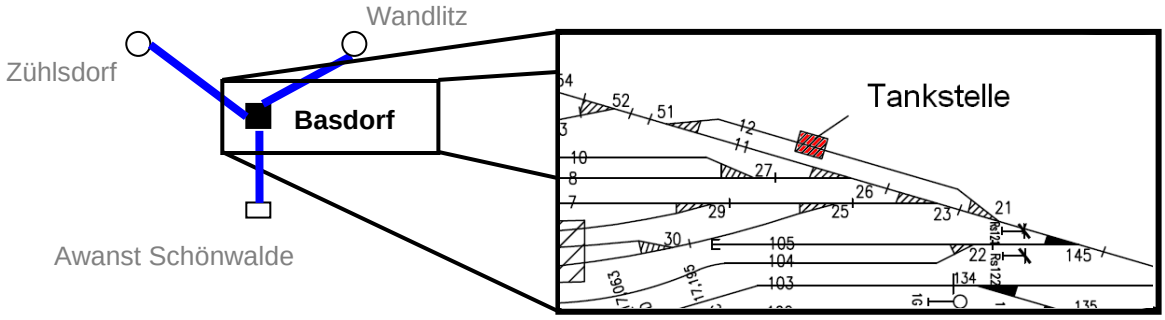


Awanst Schönwalde / Hp Schönwalde (BSWH alt)



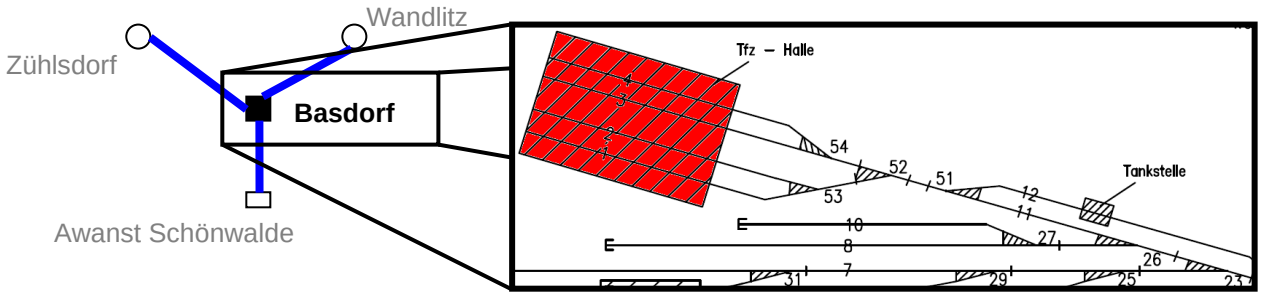
Übersicht Serviceeinrichtungen der NEB AG (Basdorf)

Tankstelle



Legende
Streckennetz NEB AG
Tankstelle

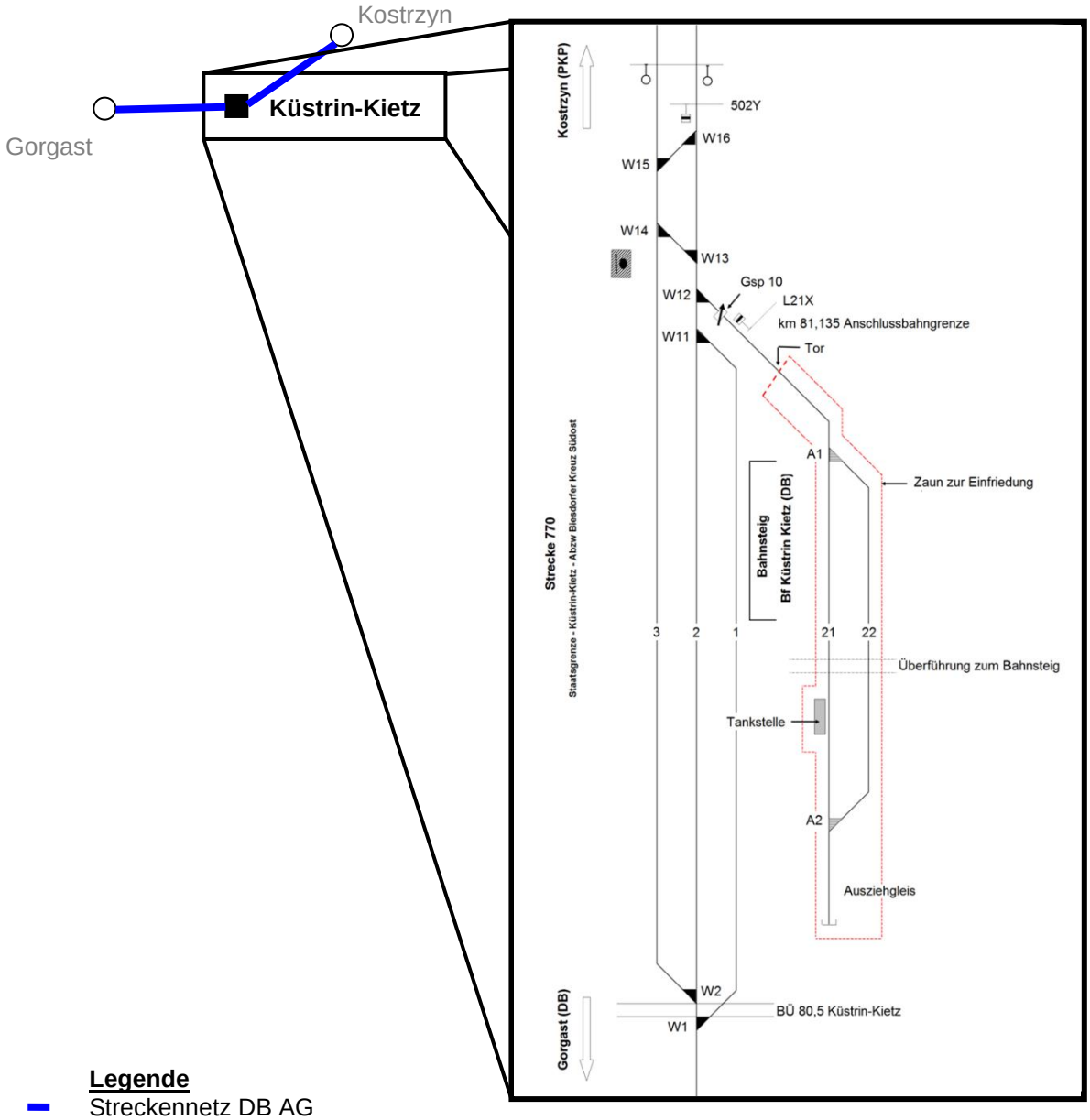
Werkstatthalle



Legende
Streckennetz NEB AG
Werkstatt

Übersicht Serviceeinrichtungen der NEB AG (Küstrin-Kietz)

Tankstelle / Abstellanlage

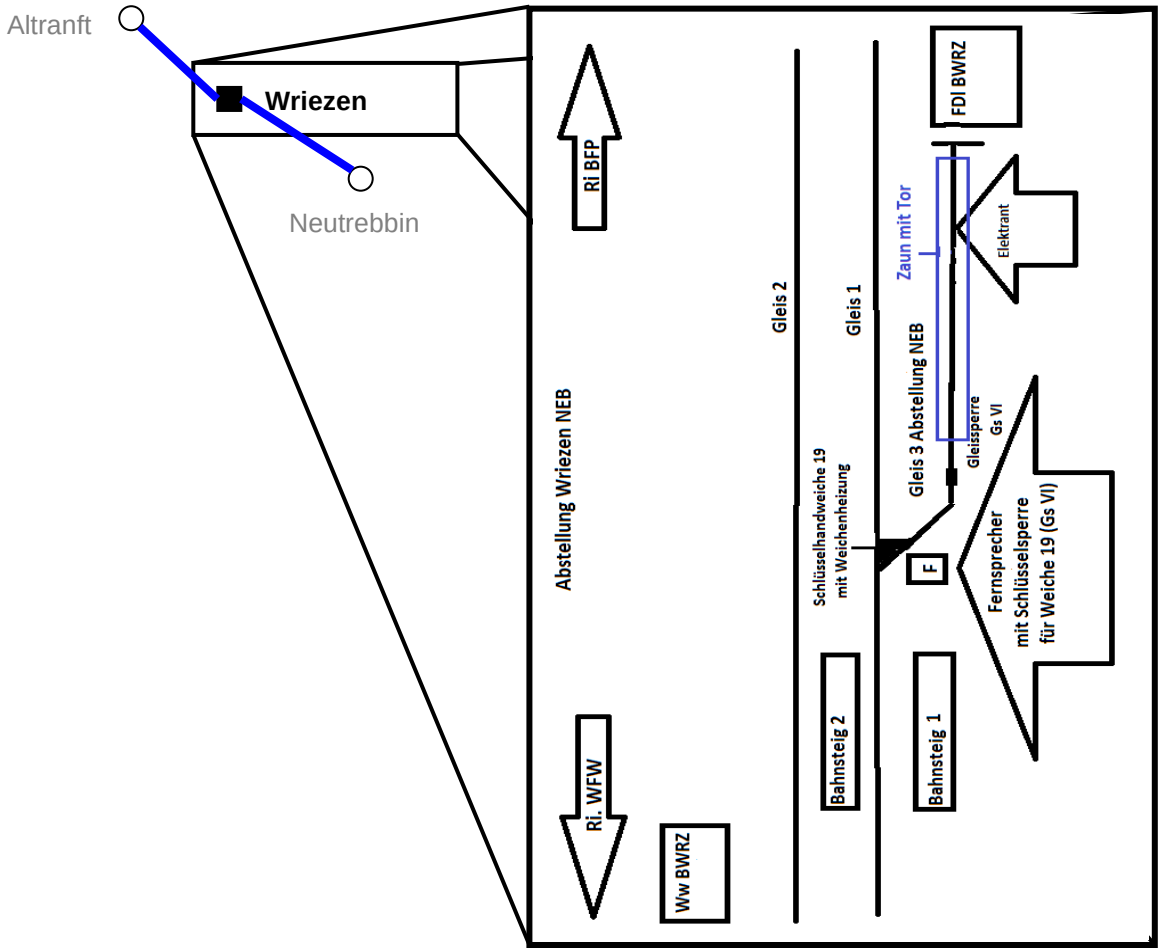


Legende

- Streckennetz DB AG
- Tankstelle

Übersicht Serviceeinrichtungen der NEB AG (Wriezen, Gleis 3)

Abstellanlage

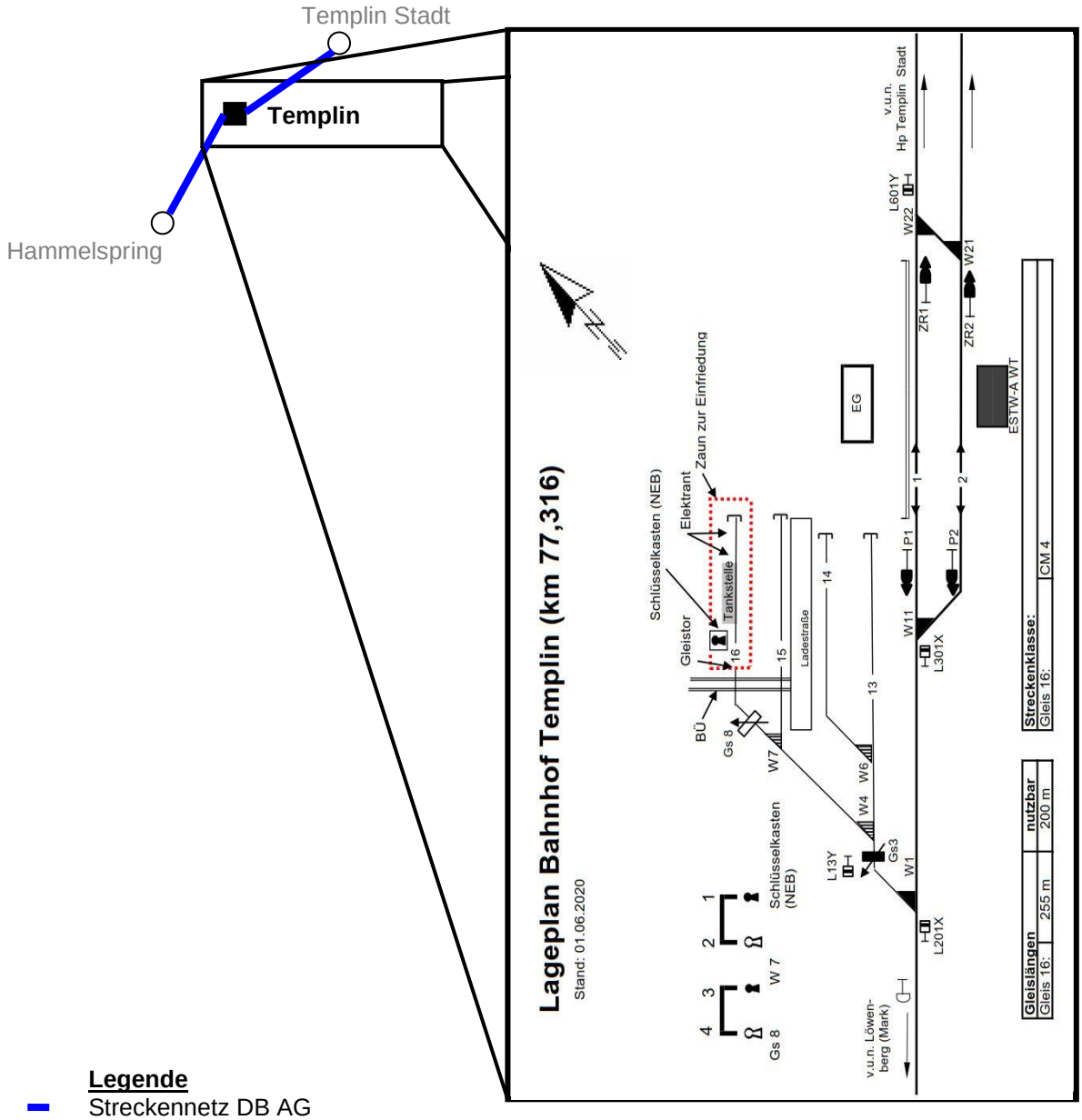


Legende

Streckennetz DB AG

Übersicht Serviceeinrichtungen der NEB AG (Templin)

Tankstelle / Abstellanlage



Legende

- Streckennetz DB AG
- Tankstelle / Abstellanlage

Teil C: Örtliche Zusätze

Inhaltsverzeichnis Seite

HINWEISE FÜR DIE BENUTZUNG DER ÖZ FV-NE 91

ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN ZU DEN RICHTLINIEN FÜR DAS BEDIENUNG VON MECHANISCH ORTSGESTELLTEN WEICHEN UND GLEISSPERREN, ELEKTRISCH ORTSGESTELLTEN WEICHEN UND RÜCKFALLWEICHEN (ANLAGE 16 – FV-NE) 92

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - BF SCHÖNERLINDE (BSL) 93

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HP SCHÖNWALDE (BARNIM) (BSWH) 101

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - AWANST SCHÖNWALDE (BARNIM) (BSWA) 102

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - BF BASDORF (BBAS) 109

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HP ZÜHLSDORF (BZUH) 118

ÖRTLICHE ZUSÄTZE DES BF WENSICKENDORF (BWSD) 119

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HP SCHMACHTENHAGEN (BSHN) 121

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HALTESTELLE WANDLITZ (BWAZ) 122

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HP WANDLITZSEE (BWAS) 125

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - BF KLOSTERFELDE (BKLF) 127

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HP LOTTSCHESEE (BLOS) 130

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HP RUHLSDORF-ZERPENSCHLEUSE (BRUZ) 132

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - HP KLANDORF (BKLD) 133

ÖRTLICHE ZUSÄTZE - BF GROß SCHÖNEBECK (BGSK) 134

Hinweise für die Benutzung der öZ FV-NE

Die Örtlichen Richtlinien enthalten für jede Strecke sowie Betriebsstelle unter

Abschnitt 1: Allgemeines
Abschnitt 2: Fahrdienst auf den Betriebsstellen
Abschnitt 3: Zugfahrdienst
Abschnitt 4: Rangierdienst

¤	=	Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage, auch mit Halbschranke
IRE	=	Einschaltung mit Infrarot-Fernsteuer-System IRE unmittelbar vor der Abfahrt bedienen; die IRE-Empfänger-Meldelampe muss aufleuchten, bevor der Zug abfahren darf. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln der ET.
ET	=	Einschalttaste mit NEB-Schlüssel 6 unmittelbar vor der Abfahrt bedienen; die Meldelampe muss blinken, bevor der Zug abfahren darf. Die Anlage wird zugbewirkt ausgeschaltet.
HET	=	Hilfseinschalttaste unmittelbar vor Befahren des BÜ mit NEB-Schlüssel 6 bedienen; Straßensignal muss rot blinken oder leuchtet oder die Schrankenbäume sind gesenkt, bevor der Zug abfahren darf. Die Anlage wird zugbewirkt ausgeschaltet. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln der FV-NE § 44 (7) – Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen.
AutomHET	=	Das Tfz muss bis zum Schild „Automatik HET“ heranfahren; Straßensignal muss rot leuchten und die Schrankenbäume sind gesenkt, bevor der Zug abfahren darf. Die Anlage wird zugbewirkt ausgeschaltet. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln der FV-NE § 44 (7) – Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen.
Posten	=	Das Tfz darf mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert und die Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden. Siehe hierzu FV-NE Anlage 13 (17) – Postensicherung.
RS	=	Rangierschalter unmittelbar vor Befahren des BÜ mit NEB-Schlüssel 6 bedienen; die Meldelampe muss leuchten, bevor die Rangierfahrt fortgesetzt wird. Sofort nach Befahren des BÜ die Anlage ausschalten.
HAT	=	Hilfsausschalttaste mit NEB-Schlüssel 6 nach dem Anhalten bedienen.
UT	=	Unwirksamtaste vor dem Befahren des Einschaltpunktes mit NEB-Schlüssel 6 bedienen. Wenn die Meldelampe leuchtet, ist der Einschaltkontakt der Anlage für die Fahrt 120 Sek. unwirksam geschaltet.

Die Schlüssel der Tasten und Schalter für die Handschalteinrichtungen sind nach dem Einführen nach rechts bis zum Anschlag umzudrehen und etwa eine Sekunde lang in dieser Stellung festzuhalten. Nach dem Loslassen federn die Schlüssel der Tasten zurück. Die Schlüssel der Schalter sind zum Ausschalten zurückzudrehen. Solange sich Halbschranken bewegen, darf weder geschaltet noch dürfen Ausschaltkontakte am BÜ befahren werden.

Zusätzliche Bestimmungen zu den Richtlinien für das Bedienung von mechanisch ortsgestellten Weichen und Gleissperren, elektrisch ortsgestellten Weichen und Rückfallweichen (Anlage 16 – FV-NE)

I. Allgemeines

Zu Abs. 3 Etwaige Schäden und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Fdl / ZL Basdorf zu melden. Zeitweilige Besonderheiten werden in Verbindung mit einer Betrieblichen Mitteilung bekanntgegeben.

Örtliche Zusätze - Bf Schönerlinde (BSL)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugmeldebetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Berlin Karow – Basdorf – Schmachtenhagen
Streckennummer: 521

Anschlussbetriebstellen:
Richtung Bln-Karow: Bln-Karow (BKAR)
Richtung Basdorf: Hp Schönwalde (BSWH)

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Länge des Bf: km 50,702 - km 52,431

Gleisanlangen

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)	Funktion
Gleis 301	Grenzz. W 331 - Grenzz. W 333 (950 m; zw. Asig 655 m)	dchg. Hauptgleis
Gleis 302	Spitze W 332 - Grenzz. W 333 (805 m; zw. Asig 655 m)	Bahnhofsgleis
Gleis 311	Ra 10 - Rs 311/Ra 11 (51 m)	Rangiergleis
Gleis 321	Ra 10 - Rs 321/Ra 11 (40 m)	Rangiergleis
Gleis 323	Gsp 335 - Prellbock (786 m)	Abstellgleis

Anschlussgleis EUROVIA VBU: Infrastrukturgrenze NEB / Anschluss EUROVIA VBU (km 51,1).
Siehe hierzu Teil D: Betriebs- / Bedienungsanweisungen;
Bedienungsanweisung - EUROVIA VBU

Nebengleisanschluss Lindenhof I (SenStadtUm Abt. X): Nebengleisanschluss über Anschluss EUROVIA VBU (km 51,1) erreichbar. Mitbenutzer des Nebenanschlussgleises ist die Anwendungsgesellschaft für Umweltschutztechniken (AFU).
Siehe hierzu Teil D: Betriebs- / Bedienungsanweisungen;
Bedienungsanweisung - Lindenhof I

Bahnsteige	Seitenbahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
Gleis 301	km 51,190 - km 52,275 (85m)	76 cm
Gleis 302	km 51,190 - km 52,275 (85m)	76 cm

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Bf. Schönerlinde

Wartung der Bahnanlagen: Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (11) **Zugschlussstellen**

Bei der Fahrt des Zuges von	nach	Fahrstraßen- / Signalzugschluss-stellen
Esig 3A	Gl 301	Signal 3B
Esig 3A	Gl 302	Signal 3C
Esig 3F	Gl 301	Signal 3D
Esig 3F	Gl 302	Signal 3E
Asig 3C	Kar	Signal 3A
Asig 3B	Kar	Signal 3A
Asig 3D	Bas	Signal 3F
Asig 3E	Bas	Signal 3F

Zu § 3 (13) **Zugmeldestelle**
Der Bf Schönerlinde ist eine unbesetzte Zugmeldestelle die an dem Fdl / ZL Basdorf angeschlossen ist.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 14
Prüfung des Fahrweges

Zu § 14 (1) **Zeitpunkt und Umfang der Prüfung**
Eine Streckenfreimeldung **zwischen Schönerlinde und Bln-Karow** ist nicht vorhanden.
Aus diesem Grund ist bei Fahrten von Bln-Karow nach Schönerlinde für lokbespannte Züge eine Zugschlussfeststellung durch das Zugpersonal und anschließende Zugvollständigkeitsmeldung (siehe Wortlaut) an den Fdl / ZL Basdorf erforderlich.

Wortlaut „Zug (Nummer) vollständig im Bf Schönerlinde angekommen“

Rückblock Nach Eingang der Zugvollständigkeitsmeldung erfolgt der manuelle Rückblock durch den Fdl / ZL Basdorf.

Streckenblock Der Streckenblock zwischen Schönerlinde und Karow bleibt bestehen (Stw Kar: Relaisblock Bauform GS II).

Gefahrpunktabstand Freizuhaltender Gefahrpunktabstand bei Einfahrten.

aus Richtung	nach Gleis	von Standort	bis Standort	Länge in m
BKAR	302/301	Esig 3A	Ra 10	157
BBAS	302/301	Esig 3F	Ra 10	237

Durchrutschweg

Bei Einfahrten eines im Bf haltenden Zuges ist ein Durchrutschweg freizuhalten.

aus Richtung	nach Gleis	von Standort	bis Standort	Länge in m
BKAR	301	Asig 3D	W 333	140
BKAR	302	Asig 3E	W 333	140
BBAS	301	Asig 3B	W 331	163
BBAS	302	Asig 3C	W 331	163

D-Weg-Auflösekommando

Für Fahrstraßen von Esig 3F nach Asig 3B bzw. 3C ist ein D-Weg projektiert, der den geschlossenen BÜ51.1 berücksichtigt.
Mit dem Befahren der Gleise 301 bzw. 302 wird die Auflösezeit des D-Weges von 200 sec. aktiviert.
Meldet der Tf, dass er ordnungsgemäß vor dem Asig 3B oder 3C zum Halt gekommen ist, kann der Fdl per Doppelkommando – registrierpflichtig – den D-Weg auflösen. Das Auflösen des D-Weges per Kommando ist nur möglich, wenn der Selbststellbetrieb an dem Asig 3B ausgeschaltet ist (für Asig 3C ist kein Selbststellbetrieb vorgesehen).
Das Auflösen des D-Weges – zeitabhängig oder per Kommando - bewirkt auch ein Öffnen des BÜ 51.1, sofern der BÜ nicht anderweitig zusätzlich beansprucht wird.

Zu § 14 (3)

Unbesetzte Bahnhöfe
Der Bf Schönerlinde ist mit einem dezentralen Steuerungsbereich (DZR) in MCDS- Technik ausgerüstet und wird vom Fdl Basdorf geregelt.

§ 15
Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zu § 15 (5)

Handverschluss

Maßnahmen im Störungsfall

Im Fall eines Rechnerausfalls (Weichen nicht stellbar, keine Endlage, Setzen von Umstellsperren nicht möglich) wird die Zugfahrstraße mit Handverschlüssen gesichert.
Dazu sind die bereits an den Weichen 331, 332 und 333 angebauten HV 73 zu verschließen.

Weiche 331 Rechtslage
Weiche 332 Rechtslage
Weiche 333 Linkslage

Der gesicherte Fahrweg führt über Gleis 301.

Sollte das Umstellen einer Weiche erforderlich sein, befindet sich die Weichenkurbel für die Weiche 331 und 332 im Kasten der Schlüsselsperre im blauen Elektrokasten, am Schalthaus „DZR Sl“ (km 51,1).

Weichenkurbel für die Weiche 333 befindet sich im Schlüsselkasten (Höhe Weichenantrieb W333, Schließung: Vierkant)

Der Fdl / ZL Basdorf ist berechtigt den Zf der NEB BG (beachte § 31 Abs. 5 FV-NE) mit dem Umstellen und Verschließen der Weichen zu beauftragen.

Zu § 15 (10) **Aufbewahrung der Schlüssel**

Schlüsselsperre - Ssp I / Ssp 31:
Der unter Verschluss aufbewahrte Gleissperrenschlüssel „Ssp I / Ssp 31“ befindet sich am Schalthaus „DZR Sl“ (km 51,1)

Schlüsselsperre - Ssp II / Ssp 32:
Der unter Verschluss aufbewahrte Gleissperrenschlüssel „Ssp II / Ssp 32“ befindet sich am Schalthaus „DZR Sl“ (km 51,1)

Aufbewahrungsort der Weichenschlüssel 331 und 332 befindet sich im blauer Elektrokasten, am Schalthaus „DZR Sl“ (Schließung: NEB-Einheitsschließung)

Weichenschlüssel für die Weiche 333 befindet sich im Schlüsselkasten (Höhe Weichenantrieb W333, Schließung: Vierkant)

§ 16
Haupt- und Vorsignale

Zu § 16 (2) **Grundstellung**

Während des Regelbetriebes werden die Fahrstraßen automatisch im Selbststellbetrieb eingestellt und der BÜ 51,1 geschlossen.
Bei zwei hintereinanderfahrenden Zügen ist der Selbststellbetrieb auszuschalten. Alle Signale außer 3C sind mit Selbststellbetrieb ausgerüstet.

Zu § 16 (4) **Ausfahrsignal**

Zugfahrten Richtung Bln-Karow sind erst nach den erfolgten Zugmeldungen zuzulassen.

§ 17
Einfahrten, Ausfahrten und Durchfahrten von Zügen

Einfahrten

Einfahrten aus Richtung Bln-Karow erfolgen im Regelfall nach Gleis 302, Einfahrten aus Richtung Basdorf in der Regel nach Gleis 301.
Bei Abweichungen erfolgt die Verständigung der Reisenden durch Lautsprecheransagen oder über die Laufschrift der FIS.

aus Richtung / nach	Art und Bezeichnung	Zusatzsignale
Bln-Karow		
Gleis 301	Vsig 3Va	
	Esig 3A	
Gleis 302	Vsig 3Va	Zs3v (6)
	Esig 3A	Zs3 (6)
Basdorf		
Gleis 301	Vsig 3Vf	
	Esig 3F	Zs3v (4) *(bei Signal Ks 2 - Halt erwarten)*
	Lfsig*3Zb (Lichtsignal)*	*Zs 3 (4) km 51,300*
Gleis 302	Vsig 3Vf	
	Esig 3F	Zs3v (4)
	Lfsig 3Zc (Formsignal)	Zs 3 (4) - km 51,3

Ausfahrten

Ausfahrten in Richtung Bln-Karow beginnen in der Regel in Gleis 301, Ausfahrten in Richtung Basdorf in Gleis 302.

in Richtung / aus	Art und Bezeichnung	Zusatzsignale
Bln-Karow		
Gleis 301	Vsig. Wiederh. 3Vwb	
	Asig. 3B	Sh 1
Gleis 302	Asig. 3C	Zs3 (6) (Formsignal), Sh1
Basdorf		
Gleis 301	Vsig. Wiederh. 3VWd	
	Asig. 3D	Sh1
Gleis 302	Vsig. Wiederh. 3VWe	
	Asig. 3E	Sh 1

Durchfahrten

Durchfahrten sind über Gleis 301 in beide Richtungen zugelassen.

Zu § 17 (12)

Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

Bezeichnung:	**BÜ 51,1**
querende Straße:	Dorfstraße (Schönerlinde)
Bauform:	BUES 2000
BÜSA:	LzH/F-Hp
Ablauf der Sicherung/Weisung:	Siehe Bedienungsanleitung

	In Richtung der Kilometrierung		**In Richtung gegen die Kilometrierung**
Signale	**Esig 3A** km 50,702	**BÜ 51,1** km 51,110	**Asig 3B/3C** km 51,185
Abstand	408 m		75 m (im Durchrutschweg)

Ein-/Ausschalttaste

Das Ein- bzw. Ausschalten des Bahnübergangs ist ausschließlich durch den Fdl Basdorf möglich.

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 51
Allgemeines

Zu § 51 (13)
Umsetzen von Fahrzeugen

Örtliche Besonderheiten
Gleis 311 ist für das Umsetzen von Fahrzeugen bis 51 Meter eingerichtet. Zum Einstellen der Rangierfahrstraße muss BÜ km 51,1 dauereingeschaltet sein.

Abstellgleis 323
Ablauf:
Beginn der Rangierfahrt

I. Freigabe der Schlüsselsperre **Ssp I / Ssp 31** durch den Fdl / ZL Basdorf. (siehe § 15 (10) - Aufbewahrung der Schlüssel)
II. Mit der Freigabe der Schlüsselsperre **Ssp I / Ssp 31** liegt die Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf vor, den **Gleissperrenschlüssel** zu **entnehmen** *(Knopf der Schlüsselsperre drücken und Schlüssel drehen)*

III. Die Gleissperre GS335 sowie Weiche W334 sind ortsbedient **(siehe: Abbildung 1: Lageplan Gleis 323)**
IV. Gleissperre **GS335** muss aufgeschlossen und abgelegt werden
V. Gleissperre GS335 mit **Folgeabhängigkeit** zu Weiche W334
VI. Umstellen der **Weiche W334** Richtung Gl. 323
VII. Erst jetzt kann Rangierfahrstraße durch den Fdl / ZL Basdorf eingestellt werden
VIII. Rangiererlaubnis von und nach Gl. 323 erfolgt durch die mündliche Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf

Ende der Rangierfahrt

IX. Eingestellte und gesicherte **Rangierfahrstraße** von oder nach Gl. 323 wird jeweils nach Befahren **durch den Zug aufgelöst**
X. Nach Beendigung des Rangierens (Zug verbleibt in Gl. 323 oder steht vollständig hinter Asig 3D/3E) ist die Weiche **W334** in Richtung Basdorf umzustellen und die folgeabhängige Gleissperre **GS335** in Sperrlage zu **verschließen**
XI. Gleissperrenschlüssel wird wieder in die Schlüsselsperre **Ssp I / Ssp 31** zurückgesteckt und verschlossen

Abhängigkeit

Durch die Freigabe der Schlüsselsperre **Ssp I / Ssp 31** können im Bf Schönerlinde keine Aus- / Einfahrten nach/aus Basdorf eingestellt werden.

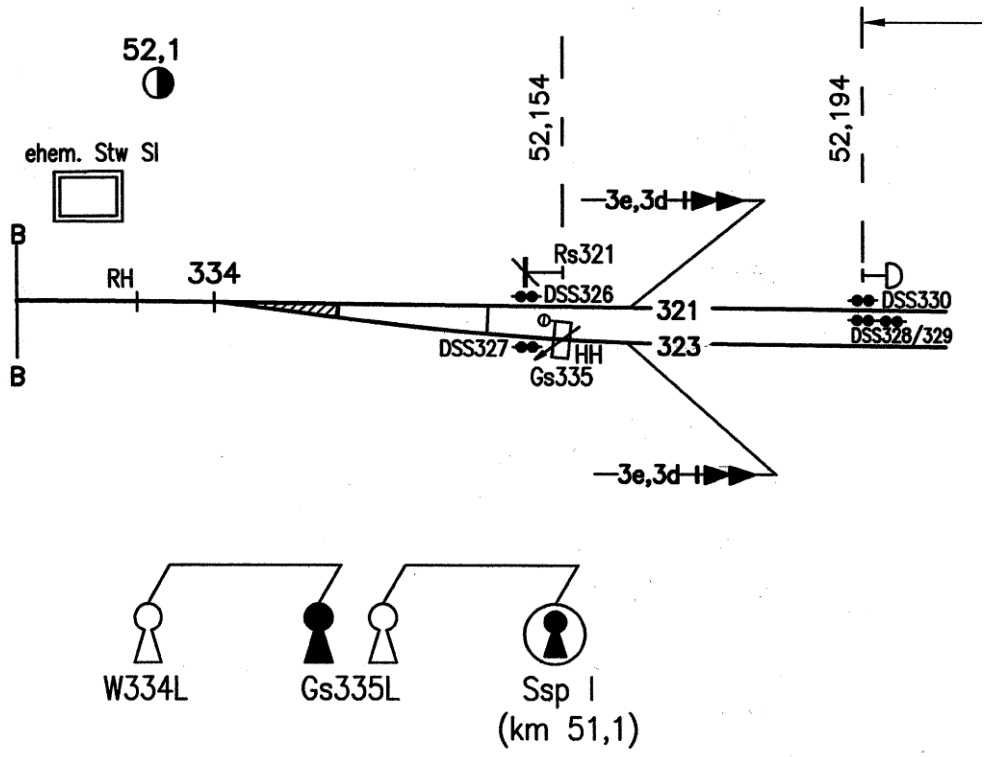


Abbildung 1: Lageplan Gleis 323

Anschlüsse EUROVIA VBU / Lindenhof I

Beschreibung

Im Bereich des Bf Schönerlinde zweigt der Gleisanschluss EUROVIA VBU, mit dem anschließenden Nebenanschluss - Gewerbegebiet Schönerlinde (Lindenhof I), ab. Infrastrukturgrenze zwischen NEB AG und Gleisanschluss EUROVIA VBU liegt in km 51,1.

Bedienung

Die Bedienung des Anschlusses EUROVIA VBU sowie Nebengleisanschluss Lindenhof I erfolgt ausschließlich nachts während der Betriebspause über Gleis 302. Siehe hierzu Teil D: Betriebs- / Bedienungsanweisungen.

Ablauf:
Beginn der Rangierfahrt

I. **BÜ 51.1** muss zunächst dauereingeschaltet werden *(Kommando „**DE**“ – Dauereinschalten EIN)*
II. Einschalten des **Rangierbetriebs** im Bereich VBU *(Kommando „**EBE**“ – Einzelstellbezirk EIN)*
III. Weichen **W332 und W331** (Flankenschutz) werden hierbei in Rechtslage verschlossen und die Schlüsselsperre **Ssp II / Ssp 32** freigegeben (siehe § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel).
IV. Mit der Freigabe der Schlüsselsperre **Ssp II / Ssp 32** *(Leuchtmelder [rechts] zeigt weißes Kennlicht)* liegt die Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf vor den **Gleissperrenschlüssel** zu **entnehmen** *(Knopf [links] der Schlüsselsperre drücken und Schlüssel drehen)*
V. Für die Rangierfahrten ist eine Fahrstraße (c VBU) ohne Rangiersignal eingerichtet.
VI. Die Weiche A5 und Gleissperren GS338 sowie GS339 sind ortsbedient **(siehe Abbildung 2: Lageplan Anschluss VBU)**
VII. Gleissperren **GS338 und GS339** müssen aufgeschlossen und abgelegt werden.
VIII. Rangiererlaubnis in den Rangierbereich einfahren bzw. ausfahren zu können, erfolgt durch die mündliche Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf (kein Signal Sh 1 vorh.)

Während des eingeschalteten Rangierbetriebes kann der Bereich VBU –Gl. 302.2 durch die Rangiereinheit frei befahren werden.

Ende der Rangierfahrt

IX. Nach Beendigung des Rangierens (Zug verbleibt im Anschluss VBU oder steht vollständig hinter Asig 3C) ist die **Gleissperre in Sperrlage** zu **verschließen**
X. Gleissperrenschlüssel wird wieder in die Schlüsselsperre **Ssp II / Ssp 32** zurückgesteckt und verschlossen
XI. **Meldung des Tf an den Fdl / ZL Basdorf** über das Ende der Rangierarbeiten sowie verschlossenen Gleissperre
XII. **Rangierbezirk** kann jetzt ausgeschaltet werden *(Kommando „**EBA**“ - Einzelstellbezirk AUS)*
XIII. **BÜ 51.1** kann nun ebenfalls geöffnet werden (Kommando „**DEL**“ - *Dauereinschalten AUS*)

Abhängigkeiten

Ein Ausschalten des Rangierbetriebes durch den Fdl / ZL Basdorf ist wegen des entnommenen Schlüssels der Schlüsselsperre **Ssp II / Ssp 32** nicht möglich. BÜ51.1 kann bei eingeschaltetem Rangierbetrieb (freigegebener Schlüsselsperre Ssp II / Ssp 32) nicht mittels Kommandos „DEL“ geöffnet werden.
Die Schlüsselsperre **Ssp II / Ssp 32** kann nicht einzeln durch den Fdl / ZL Basdorf bedient werden.
Freigabe und Rücknahme der Freigabe der Schlüsselsperre erfolgt durch die Bedienung des Rangierbereiches (Kommandos „EBE“ bzw. „EBA“).

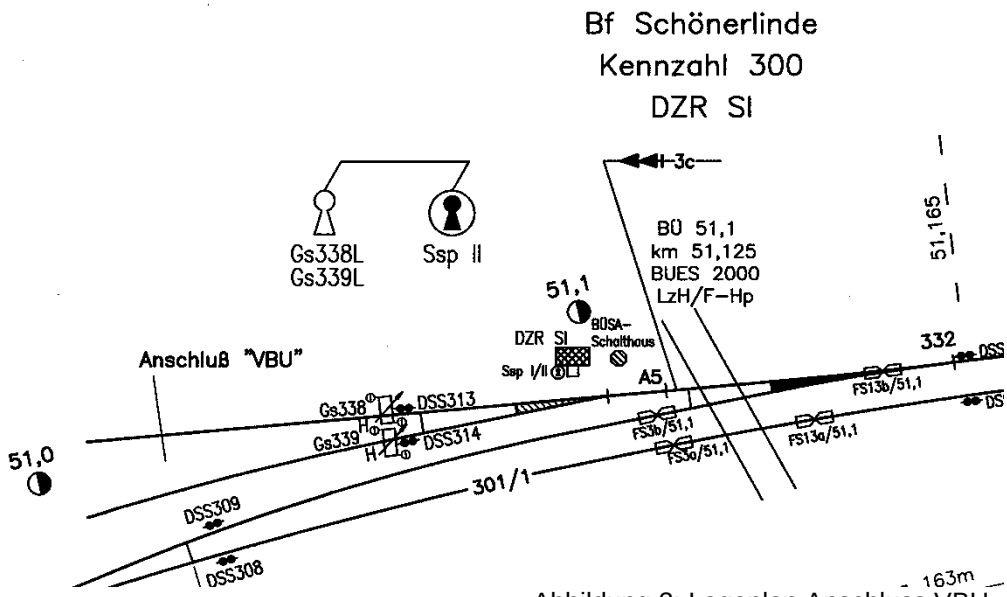


Abbildung 2: Lageplan Anschluss VBU

§ 54
Weichen und Signale

Zu § 54 (6) **Signale**

aus	Art und Bezeichnung	Signal
Gleis 301	Asig 3B	**Sh 1**
Gleis 302	Asig 3C	**Sh 1**
Gleis 301	Asig 3D	**Sh 1**
Gleis 302	Asig 3E	**Sh 1**
Gleis 311	Ra 11/Rs 311	**Sh 1**
Gleis 321	Ra 11/Rs 321	**Sh 1**

§ 55
Befahren von Übergängen

Zu § 55 (1) **Sichern von Bahnübergängen**
Für das Rangieren über BÜ 51,1 muss dieser vom Fdl / ZL Basdorf daueregeschaltet werden (Kommando *„**DE**“ – Daueregeschalten EIN)*.

§ 58
Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Zu § 58 (1) **Abstellen**
Fahrzeuge dürfen nur in Gleis 323 abgestellt werden.

Örtliche Zusätze - Hp Schönwalde (Barnim) (BSWH)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugmeldebetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke Berlin Karow – Basdorf – Schmachtenhagen
Streckennummer: 521

Anschlussbetriebstellen:
Richtung Bln-Karow: Bf Schönerlinde
Richtung Basdorf: Awanst Schönwalde

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Länge des Hp: km 54,308 – km 54,400 (begr. Haltetafeln)

Gleisanlangen: Durchgehendes Streckengleis zwischen Schönerlinde und Basdorf.

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 54,308 - km 54,393 (85 m)	76 cm

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp. Schönwalde

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (7) **Haltepunkte**

Der Hp Schönwalde ist eine unbesetzte Bahnanlage.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

(bleibt frei)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

(bleibt frei)

Örtliche Zusätze - Awanst Schönwalde (Barnim) (BSWA)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugmeldebetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Berlin Karow – Basdorf – Schmachtenhagen
Streckennummer: 521

Anschlussbetriebstellen:
Richtung Bln-Karow: Hp Schönwalde
Richtung Basdorf: Bf Basdorf

Streckenrangierbezirk: Ab der Awanst Schönwalde (ASW) zweigt der Streckenrangierbezirk, das ehemalige Streckengleis zwischen Berlin Wilhelmsruh und Abzw Schönwalde, zum Anschluss Pankow-Park (Bln-Wilhelmsruh) ab.
(Siehe hierzu öZ - Awanst Schönwalde 4. Abschnitt – Rangierdienst)
Anschluss:
- Pankow-Park
- Stadler Pankow GmbH
- Ladestraße Mühlenbeck (Gleis 3)

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Lage der Awanst: Die Awanst Schönwalde liegt in km 54,800 (km 13,900).

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Awanst Schönerlinde

Wartung der Bahnanlagen: Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (6) **Ausweichanschlussstelle**

Die Awanst Schönwalde (ASW) ist eine unbesetzte Bahnanlage der freien Strecke, wo Sperrfahrten das angeschlossene Gleis Richtung Bln-Wilhelmsruh (ehem. Streckengleis) als Rangierfahrt befahren kann, bei der die Blockstrecke zwischen Basdorf und Schönerlinde für einen anderen Zug freigegeben werden kann.
Die Bedienung der Awanst Schönwalde erfolgt als Sperrfahrt vom Bf. Basdorf.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 7
Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

Zu § 7 (2)

Fahrdienstleiter
Der Fdl Basdorf regelt in eigener Verantwortung die Durchführung der Sperrfahrten zwischen Basdorf und Awanst Schönwalde sowie der Rangierfahrten zwischen Awanst Schönwalde und Infrastrukturgrenze NEB / Pankow-Park (Bln-Wilhelmsruh).

§ 15
Weichen, Gleissperren, und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zu § 15 (3)

Flankenschutz
Die Schlüsselsperre Ssp 11 sichert den Schlüssel zur Weichenumstellung der Weichen W201 und W202 für eine Ausweichfahrt von/nach Bln-Wilhelmsruh.

Zu § 15 (10)

Aufbewahrung der Schlüssel

Awanst Schönwalde

Schlüsselsperre - Ssp 11:
Der unter Verschluss aufbewahrte Weichenschlüssel „Ssp 11“ befindet sich in der Schlüsselsperre (km 54,8; Wetterschutzkasten).
Der Schlüssel zum Öffnen des **Wetterschutzkastens** befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Bf Mühlenbeck

Die **Weichenschlüssel 1 und 6** für das Befahren des **Gleises 1** befinden sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Gleissperrenschlüssel - Gsp 1
Der folgeabhängige Gleissperrenschlüssel zur Weiche 2 für das Befahren des **Gleises 3** befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Weichenschlüssel – W4
Der folgeabhängige Weichenschlüssel zur Weiche 5 für das Befahren des **Gleises 3** befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Bf Schildow

Gleissperrenschlüssel - Gsp 2
Der folgeabhängige Gleissperrenschlüssel zur Weiche 6 für das Befahren des **Gleises 1** befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Gleissperrenschlüssel - Gsp 1
Der folgeabhängige Gleissperrenschlüssel zur Weiche 1 für das Befahren des **Gleises 1** befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Anschluss Industrie- und Gewerbepark Pankow-Park

Der Schlüssel für das Gleistor 1 (Infrastrukturgrenze NEB/Pankow-Park) wird beim Fdl / ZL Basdorf aufbewahrt und durch ihn vor Abfahrt jeder Bedienungsfahrt an das Rangierpersonal ausgehändigt. Siehe hierzu Anlagen - öZ Anweisung Stadler Pankow, Abs. 2.3).

§ 27
Sperrfahrten

Zu § 27 (3) **Durchführung**

Die vorliegende Fplo gilt gleichzeitig als Fahrplan und regelt die Durchführung der Sperrfahrt zwischen Bf Basdorf und Awanst Schönwalde.

Vorbedingungen

- Der Fahrweg im Streckenrangierbezirk zwischen Awanst Schönwalde und Infrastrukturgrenze NEB/Stadler Pankow (Bln-Wilhelmsruh) muss **frei von Rangierabteilungen** sein
- **Blockgrundstellung** liegt vor
- **Schlüssel in der Schlüsselsperre** (Ssp 11) eingeschlossen
- **Sperren des Streckengleises** zwischen Schönerlinde und Basdorf durch den Fdl / ZL Basdorf *(Kommando „**GBL 2 BSP**“ –Befahrsperre SETZEN)*
- Der **Selbststellbetrieb** für die Signale des Bf Schönerlinde (Asig 3E und 3D) müssen für Sperrfahrten aus Richtung Basdorf **ausgeschaltet** sein.

<u>Ablauf der Bedienung Awanst Schönwalde</u>

Fahrwegeinstellung

Die Bedienung der Awanst erfolgt als Sperrfahrt vom Bf Basdorf zur Awanst Schönwalde wie folgt:

1. **Rangierfahrstraßeneinstellung** von Bf Basdorf nach Awanst Schönwalde einstellen (Zielelement: Ssp 11; *Kommando „**RF S1B/C/D – Ssp 11**“ – Rangierfahrstraße von Asig nach Schlüsselsperre)*
2. Mit der Rangierfahrstraßeneinstellung werden die **Ausfahrweichen im Bf Basdorf festgelegt**, Anschlusskennungsmelder (AKM) blinkt gelb (Streckenschlüsselsperre Ssp 11 verschlossen)
3. Dabei ist der **Einschaltkontakt** (K5a/K6a) des **BÜ 54,3 <u>nicht</u> wirksam**

Zu § 27 (5) **Zustimmung Fahrerlaubnis**

1. **Ausfahrt** der Sperrfahrt auf **schriftlichen Befehl** vom eingestellten Rangierfahrweg
2. Gleisblock besetzt
3. Mit dem **Freifahren der Rangierfahrstraße** (siehe öZ Basdorf § 3 (11) – Zugschlussstelle) wechselt der gelb blinkende AKM-Melder in Gelb Ruhelicht (AKM ausgeschaltet)
4. **Halt der Sperrfahrt vor Spitze Weiche W201** (km 54,839, siehe Abbildung 3: Lageplan Awanst Schönwalde)

Ablauf Schließung der Awanst

5. Die **Freigabe der Schlüsselsperre Ssp 11** durch den Fdl / ZL Basdorf ist nun möglich (siehe FV-NE § 15 (10) - Aufbewahrung der Schlüssel, öZ) *(Kommando „**Ssp 11 E**“ – Freigeben EIN)*
6. **Achtung!!!** Schlüsselsperre befindet sich verschlossen im **Wetterschutzkasten** (siehe dazu § 15 (10) – Aufbewahrung der Schlüssel)
7. Am Wetterschutzkasten befindet sich ein Knebel zum Öffnen bzw. Schließen des Wetterschutzkastens. Der **Schlüssel Ssp 11 (Asw) für den Knebel** einführen und das Schloss durch Drehung des Schlüssels Ssp 11 (Asw) öffnen.
8. Den **Knebel in Links-Richtung** (↶) um 90° drehen. Die Tür des Wetterschutzkastens kann nun geöffnet werden.
9. Der Weichenschlüssel kann <u>nur</u> bei freigegebener Schlüsselsperre entnommen werden. Eine **Freigabe der Schlüsselsperre** ist ausschließlich durch den Fdl im Bf Basdorf möglich. Die Freigabe der Schlüsselsperre ist an dem **Schauzeichen** der Schlüsselsperre erkennbar.

Schauzeichen zeigt abwechselnd **schwarz-weiße Felder**:
→ Schlüsselsperre ist **freigegeben**
Schauzeichen zeigt nur **schwarze Felder**:
→ Schlüsselsperre ist **nicht freigegeben**

10. Die **Freigabetaste** an der Schlüsselsperre drücken und bis zur Entnahme des Weichenschlüssels gedrückt halten.
11. Durch **Drehung des Weichenschlüssels** in Links-Richtung (↶) um 90° kann der Weichenschlüssel entnommen werden.
12. Die Weichen W201 sowie W202 sind ortsbedient
13. **Weiche W202** muss aufgeschlossen und in Richtung Basdorf umgestellt werden
14. Weiche W202 mit **Folgeabhängigkeit** zu Weiche W201
15. Umstellen der Weiche **W201** in Richtung Bln-Wilhelmsruh

Beginn der Rangierfahrt

16. Mit der Freigabe der Schlüsselsperre Ssp 11 liegt die **Zustimmung** des Fdl / ZL Basdorf vor, **den Streckenrangierbezirk zu befahren**
17. **Einfahrt** der Rangierfahrt in den Rangierabschnitt bis **hinter** die Spitze der Weiche **W 202**

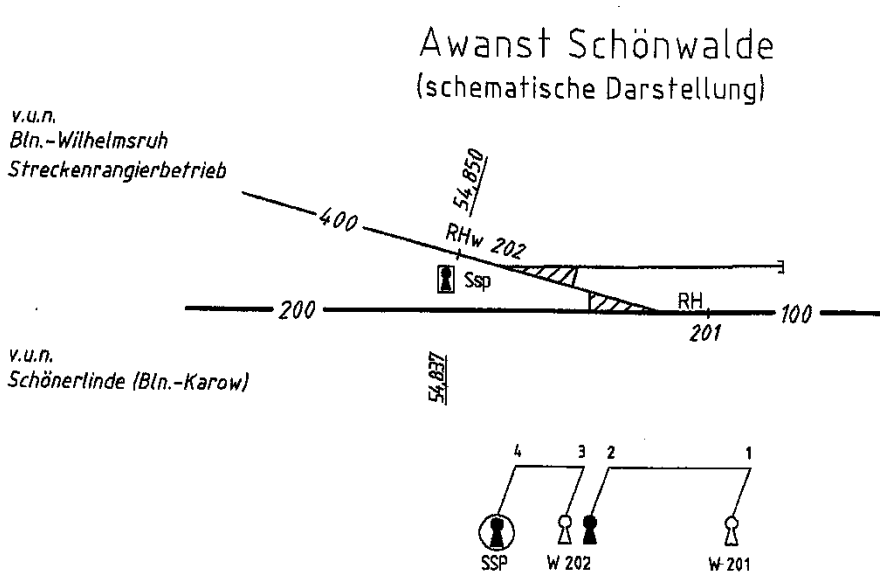


Abbildung 3: Lageplan Awanst Schönwalde

Grundstellung herstellen

18. Nach Beendigung der Rangierfahrt (Zug verbleibt vollständig im Streckenrangierbezirk) ist die Weiche **W201** in Richtung Schönerlinde umzustellen und die folgeabhängige Weiche **W202** in Sperrlage zu **verschließen**
19. Zur Rückgabe ist der **Weichenschlüssel in die Schlüsselsperre** zu stecken und durch Drehung in **Rechts-Richtung** (↷) um 90° wieder zu verriegeln. Die Schlüsselsperre befindet sich nun wieder in **Grundstellung**.
20. Schließen der Tür des Wetterschutzkasten und **Verriegeln der Tür** durch Drehung des Knebels nach RECHTS (↷) um 90°.
21. **Schloss im Knebel** mit Schlüssel Ssp 11 (Asw) wieder **verschließen**. Den Schlüssel Ssp 11 (Asw) wieder beim Fdl / ZL Basdorf hinterlegen.
22. **Zugvollständigkeitsmeldung**:

Zu § 27 (9) **Beendigung**
Wortlaut „Sperrfahrt (Nummer) vollständig in Ausweichanschluss Schönwalde eingeschlossen.
Weichen in Grundstellung.
Schlüssel in Schlüsselsperre 11 verschlossen“

Grundstellung (Fdl)

23. AKM Freimeldung liegt vor
24. Gleisblock kann in Grundstellung gebracht werden (Kommando AZGr)
25. Sperrung des Streckengleises zwischen Schönerlinde und Basdorf kann nun durch den Fdl / ZL Basdorf aufgelöst werden (Kommando: ***GBL 2 BESP -*** *Befahrsperre LÖSCHEN)*

<u>Ablauf in Richtung Basdorf</u>

Zu § 27 (5) **Zustimmung Fahrerlaubnis**
Fdl Basdorf erteilt die Zustimmung zur Abfahrt mit dem **Wortlaut**:

„Sperrfahrt Nr.…. nach Basdorf abfahren“

und gibt die Schlüsselsperre **Ssp 11** frei.

Ablauf Schließung der Awanst: Siehe oben

Ausfahrt der Rangierfahrt

1. **Ausfahrt** der Rangierfahrt **bis hinter die Spitze der Weiche W201**
2. Nach Freifahrt der Weiche W201 (Zug steht vollständig hinter W201) ist die Weiche **W201** in **Richtung Schönerlinde** umzustellen und die folgeabhängige Weiche **W202** in Sperrlage zu **verschließen**

Grundstellung herstellen: Siehe oben

3. **Weiterfahrt** als Sperrfahrt in Richtung Basdorf.

Zu § 27 (9) **Beendigung**
Wortlaut „Sperrfahrt (Nummer) vollständig in Basdorf angekommen“

4. Mit der Vollständigkeitsmeldung der Sperrfahrt kann **Gleisblock in Grundstellung** gebracht werden *(Kommando: AZGr)*
5. **Streckenblock 2** kann per Hand zurück gesetzt werden *(Kommando: Quittieren / Rücksetzen)*
6. **Sperrung** des Streckenabschnitts zwischen Schönerlinde und Basdorf kann wieder **aufgelöst werden**.
(Kommando: ***GBL 2 BESP -*** *Befahrsperre LÖSCHEN)*

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 51
Allgemeines

Zu § 51 (13)
Streckenrangierbezirk

Örtliche Besonderheiten
Die Bedienung des Industrie- und Gewerbeparks Pankow-Park und die Nutzung der dazwischen liegenden Betriebsstellen erfolgt über den Streckenrangierbetrieb zwischen Awanst Schönwalde und Infrastrukturgrenze NEB/Gleistor 1 zum Industrie- und Gewerbepark Pankow-Park (Bln-Wilhelmsruh - km 1,2). Dieser Abschnitt bildet einen Streckenrangierbezirk.

Lage der Betriebstellen

Awanst Schönwalde (BSWA)	km 54,800 (km 13,900)
Hp Schönwalde (BSWH alt)	km 13,000
Bf Mühlenbeck (BMK)	km 10,000
Hp Schildow-Mönchmühle(BSCM)	km 8,200
Bf Schildow (BSCW)	km 7,200
Bln-Blankenfelde (BBLF)	km 4,600
Bln-Wilhelmsruh Damm (BWM)	km 2,000
Infrastrukturgrenze NEB/Pankow-Park (Bln-Wilhelmsruh)	km 1,200

Neigungsverhältnisse

siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Abschnitt zwischen Bln-Wilhelmsruh und Awanst Schönwalde

§ 52
Vorbereiten

Zu § 52 (5)

Zustimmung
Im Streckenrangierbezirk darf grundsätzlich nur eine Rangierabteilung fahren.
Für das Befahren des Streckenrangierbezirks ist die Zustimmung des Fdl Basdorf einzuholen.
Zudem ist eine Streckenfreimeldung nach dem Einschließen der Rangierabteilung im Rangierbezirk Pankow-Park dem Fdl Basdorf zu melden.

§ 54
Weichen und Signale

Zu § 54 (4)

Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten mit Reisenden
Bei Rangierfahrten mit Reisenden besetzte Fahrzeuge werden die Fahrwege auf dem Streckenrangierbezirk der nachfolgenden Bahnhöfe mit einer Grundstellung der Weichen bzw. Gleissperren wie folgt gesichert:

Bf. Mühlenbeck

Die Weichen und Gleissperren des Bf Mühlenbeck sind, im Flankenschutz über das durchgehende Gleis 2, verschlossen.

Bf. Schildow

Die Weichen und Gleissperren des Bf Schildow sind, im Flankenschutz über das durchgehende Gleis 2, verschlossen.

§ 55
Befahren von Übergängen

Zu § 55 (1c) **Bahnübergänge nicht technisch gesichert**

Alle Bahnübergänge innerhalb des Streckenrangierbezirks sind durch Andreaskreuze gekennzeichnet. Vor diesen ist anzuhalten und eine Postensicherung vorzunehmen. (Siehe hierzu FV-NE Anhang 13 (17) - Postensicherung)
Die Übersicht der technisch ungesicherten Bahnübergänge befindet sich im Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Übersicht der Bahnübergänge – NEB AG.

Auflistung BÜ

km	querende Straße
13,270	Bahnhofstraße (L 30)
10,182	Schönerlinder Chaussee (L 305)
9,382	Kastanienallee
8,044	Mühlenbecker Straße
7,304	Schönfließer Straße (B 96 a)
6,813	Bahnhofstraße
6,574	Franz-Schmidt-Straße
4,495	Bahnhofstraße
2,495	Quickborner Straße
2,108	Wilhelmsruher Damm
1,070	*Lessingstraße (Stadler Pankow) – kein Gleis*
0,574	*Hertzallee (Stadler Pankow) – kein Gleis*

§ 58
Abstellen und Feststellen von Fahrzeugen

Zu § 58 (1) **Abstellen vor freizuhaltenden Abschnitten**

Gleisanlangen Bf Mühlenbeck

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)			Funktion
Gleis 1	Grenzz. W1	-	Grenzz. W6 (317 m)	Rangiergleis
Gleis 2	Grenzz. W1	-	Grenzz. W6 (317 m)	Rangiergleis
Gleis 3	Gsp2	-	Spitze W4 (310 m) Ladegleis (160 m)	Ladestraße

Gesperrte Gleise im Bf Mühlenbeck: Gl. 1 und 3

Gesperrte Weiche im Bf Mühlenbeck: W4

Gleisanlangen Bf Schildow

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)			Funktion
Gleis 1	Gsp1	-	Gsp2 (295 m)	Abstellgleis
Gleis 2	(BÜ)	-	Grenzz. W6 (302 m)	Rangiergleis

Gesperrtes Gleis im Bf Schildow: Gl. 1

Örtliche Zusätze - Bf Basdorf (BBAS)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugmeldebetrieb nach FV-NE

In der Leitstelle ist das Rauchen nicht gestattet.

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt
eingleisige Nebenbahnstrecke: Berlin Karow – Basdorf – Schmachtenhagen
Streckennummer: 521
eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522

Anschlusstriebstellen
Richtung Bln-Karow: Awanst Schönwalde
Richtung Schmachtenhagen: Hp Zühlsdorf
Richtung Groß Schönebeck: Awanst Wandlitz

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Länge des Bf
km 57,640 - km 58,670 nach Wensickendorf
(km 16,750 – km 17,770)
km 57,640 – km 58,673 nach Groß Schönebeck
(km 16,750 – km 0,395)

Gleisanlangen

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)	Funktion
Gleis 101	Grenzz. W131 - Spitze W136 (270 m / verfügbar 295 m)	Bahnhofsgleis
Gleis 102*	Grenzz. W131 - Grenzz. W135 (300 m)	Bahnhofsgleis
Gleis 103*	Grenzz. W133 - Spitze W134 (340 m)	Bahnhofsgleis
Gleis 104	Grenzz. W22 - Schuppen (235 m)	Abstellgleis
Gleis 105	Grenzz. W22 - Prellbock (230 m)	Abstellgleis
Gleis 113	Gleissperre 114 - Infrastrukturgrenze NEB / km 56,8) (435 m)	Anschlussgleis Ladestraße
	Gleissperre Gsp114 unter Verschluss (siehe § 51 (13) Örtliche Besonderheiten)	
Gleis 131*	Rs131 - Prellbock (147 m)	Rangiergleis

Bahnsteige	Mittelbahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
Gleis 101/102	km 58,100 - km 58,285 (185 m)	76 cm

* = Fremdstromeinspeisung vorhanden

Betriebsgelände NEB
Hinter dem Grenzzeichen der fernbedienten Rangierweiche W145 gelangt man auf das Betriebsgelände der NEB (siehe hierzu öZ – Bf Basdorf § 51 sowie Bedienungsanweisung - Betriebsgelände Basdorf).

Anschluss:

- Werkstatthalle
- Rangier- und Abstellanlage
- Tankstelle
- Berliner Eisenbahnfreunde e.V.

Werkstatthalle - Hallengleisnutzlänge: 51 m				
Gleis Nr.	**von / bis (Nutzbare Länge)**			**Funktion**
Gleis 1*	Grenzz. W53	-	Radvorleger (75 m)	Waschgleis
Gleis 2*	Grenzz. W53	-	Radvorleger (75 m)	Grubengleis
Gleis 3*	Grenzz. W54	-	Radvorleger (69 m)	Grubengleis
Gleis 4*	Grenzz. W54	-	Radvorleger (69 m)	Abstellgleis

Rangier- und Abstellanlage				
Gleis Nr.	**von / bis (Nutzbare Länge)**			**Funktion**
Gleis 8*	Grenzz. W27	-	BEF (150 m)	Abstellgleis
Gleis 10*	Grenzz. W27	-	Prellbock (116 m)	Abstellgleis
		-	5 m bis Sh 2 Scheibe	
Gleis 11	Grenzz. W26	-	Grenzz. W51 (15 m)	Rangiergleis

Tankstelle				
Gleis Nr.	**von / bis (Nutzbare Länge)**			**Funktion**
Gleis 12	Grenzz. W21	-	Grenzz. W51 (95 m)	Tankstellengleis
Gleis 12 (K)	Grenzz. W21	-	H-Tafel „BEF“ (44 m)	Kohlegleis

Berliner Eisenbahnfreunde e.V.				
Gleis Nr.	**von / bis (Nutzbare Länge)**			**Funktion**
Gleis 7	Grenzz. W29	-	Tor (228 m)	Rangiergleis
Gleis 8	NEB	-	Prellbock (40 m)	Abstellgleis

* = Fremdstromeinspeisung vorhanden

Neigungsverhältnisse — siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Bf. Basdorf sowie Bedienungsanweisung - Betriebsgelände Basdorf.

Wartung der Bahnanlagen — Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

Bedienungsanleitung — Die Bedienungsanleitung des Stellwerkes liegt beim Fdl / ZL Basdorf aus.

Bedienungshandbuch TUZ — Bedienungshandbuch TMC-TUZ (Pintsch Tiefenbach) - NEB Basdorf – Klosterfelde liegt beim Fdl / ZL Basdorf aus.

Sonstiges

Videoüberwachung — Für die Beobachtung des Bahnsteiges und der RESI ist eine Fernbeobachtungsanlage eingerichtet.

Diagnosegerät — Zur Fehlerermittlung und Fehlereingrenzung steht ein Diagnosegerät beim Fdl / ZL Basdorf. Die Bedienung erfolgt ausschließlich durch das Instandhaltungspersonal.

FIS — Für die Fahrgastinformation befindet sich auf dem Bahnsteig eine Lautsprecheranlage sowie Zugzielanzeige.

Fax

Für das Empfangen und Versenden von Anordnungen über den Zugverkehr steht ein Faxgerät beim ZL zur Verfügung, Fax Nr. 033397 / 7 85 70.

Strom und Wasserversorgung

Die **Wasserversorgung** erfolgt in Basdorf über die Stadtwasserversorgung.

NWA – Niederbarnimer Wasser – und Abwasserzweckverband
Alte Dorfstraße 2
16515 Oranienburg OT Zehlendorf
Tel. 0171 / 45 03 572 (Havarie Dienst)

Die **Stromversorgung** erfolgt durch die:
E.Dis AG
Langewahler Str. 60
15517 Fürstenwalde/Spree
Tel.: 03361 / 733-2333 (Entstörungsnummer)
Fax.: 03361 / 733-2339
Störungsmeldungen erfolgen über die Notfallmeldestelle.

Wege zum und vom Dienst / Arbeitsplatz

Der Arbeitsplatz des Fdl / ZL Basdorf ist über öffentliche Straßen und Wege erreichbar.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (11) **Zugschlussstellen**

Bei der Fahrt des Zuges		Signal- /Fahrstraßenzugschlussstelle
von	**nach**	
Esig 1A	Gl 101	Asig 1B
Esig 1A	Gl 102	Asig 1C
Esig 1A	Gl 103	Asig 1D
Gl. 101	Asig 1B	Ra 10 - km 57,846
Gl. 102	Asig 1C	Ra 10 - km 57,846
Gl. 103	Asig 1D	Ra 10 - km 57,846
Esig 1K	Gl. 101	Asig 1E
Esig 1K	Gl. 102	Asig 1F
Esig 1K	Gl. 103	Asig 1G
Esig 1H	Gl. 101	Asig 1E
Esig 1H	Gl. 102	Asig 1F
Esig 1H	Gl. 103	Asig 1G
Gl. 101	Asig 1E	Esig 1H (n. BWSD)
Gl. 102	Asig 1F	Esig 1H (n. BWSD)
Gl. 103	Asig 1G	Esig 1H (n. BWSD)
Gl. 101	Asig 1E	Esig 1K (n. BGSK)
Gl. 102	Asig 1F	Esig 1K (n. BGSK)
Gl. 103	Asig 1G	Esig 1K (n. BGSK)
Basdorf	Awanst Schönwalde	Esig 1A

Rangierfahrstraße (Sperrfahrt)

Zu § 3 (13,14) **Zugmeldestellen / Zugleitstelle**
Der Bf Basdorf ist eine durchgehend besetzte Zugmelde- und Zugleitstelle.

Zu § 3 (16a) **Zugsicherungssystem**
Da keine Durchfahrten im Bf Basdorf zugelassen sind, erhalten alle einfahrenden Züge an den Einfahrsignalen eine 1000 Hz – Beeinflussung.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 14
Prüfung des Fahrweges

Der Bf Basdorf bildet einen Fahrwegprüfbezirk.

Zu § 14 (1) **Zeitpunkt und Umfang der Prüfung**

Gefahrpunktabstand

Freizuhaltender Gefahrpunktabstand bei Einfahrten.

aus Richtung	nach	von	bis	Länge in m
		Standort		
BKAR	BBAS	Esig 1A	Ra 10	206
BWSD	BBAS	Esig 1H	BÜ-Kante – km 57,930	197
BGSK	BBAS	Esig 1H	BÜ-Kante – km 0,197	198

Durchrutschweg

Bei Einfahrten eines im Bf haltenden Zuges ist ein Durchrutschweg freizuhalten.

aus Richtung	nach	von	bis	Länge in m
		Standort		
BKAR	101	Asig 1E	Überwegkante RESI	40
BKAR	102	Asig 1F	Grenzz. W138	60
BKAR	103	Asig 1G	Grenzz. W138	76
BWSD/ BGSK	101	Asig 1B	Ra12 W131	74
	102	Asig 1C	Ra12 W131	74
	103	Asig 1D	Spitze W133	70

Zu § 14 (4) **Indirekte Fahrwegprüfung**
Im Störungsfall ist der nicht einsehbare Gleisbereich als frei anzusehen, wenn er von einem Zug mit Schlusssignal vollständig durchfahren worden ist und dies

a) für Fahrten aus Richtung Wensickendorf mit Hilfe der Achszähleinrichtung und aus Richtung Klosterfelde für Güterzüge vom ZL selbst festgestellt wird oder

b) für Fahrten in Richtung Schönerlinde der Rückblock eingetroffen ist

c) für Fahrten aus Richtung Berlin-Karow bei lokbespannten Zügen grundsätzlich eine Zugvollständigkeitsmeldung dem Fdl Basdorf gegeben wurde

d) von einem Mitarbeiter der NEB das Freisein des Gleises augenscheinlich geprüft und dem Fdl gemeldet wurde

§ 15
Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zu § 15 (5)
Maßnahmen im Störungsfall

Handverschluss
Im Fall eines Rechnerausfalls (Weichen nicht stellbar, keine Endlage, Setzen von Umstellsperren nicht möglich) wird die Zugfahrstraße mit Handverschlüssen gesichert.
Dazu sind die bereits an den Weichen angebauten HV 73 wie folgt zu verschließen:

Weiche 131 Linkslage
Weiche 133 Rechtslage
Weiche 134 Linkslage (Flankenschutz)
Weiche 135 Linkslage
Weiche 136 Rechtslage (Flankenschutz)
Weiche 138 Rechtslage
Weiche 139 Rechtslage
Weiche 140 Rechtslage (Flankenschutz)
Weiche 141 Rechtslage/Linkslage
Weiche 142 Rechtslage

Der gesicherte Fahrweg führt über Gleis 102 von und nach Schmachtenhagen bzw. Groß Schönebeck.
Die richtungsentscheidende Weiche 141 wird in die benötigte Lage gekurbelt und ebenfalls verschlossen.

Auf Verschluss der Flankenschutzweichen wird verzichtet.

Sollte das Umstellen einer Weiche erforderlich sein, befindet sich die Weichenkurbel beim Fdl / ZL Basdorf.
Die Vorbeifahrt der Züge an den gestörten Signalen, die Vorgabe der Geschwindigkeit (20 km/h) und der Halt vor dem entsprechenden BÜ, wird mittels Befehls beauftragt.

Der Fdl / ZL Basdorf ist berechtigt den Zf der NEB BG (beachte § 31 Abs. 5 FV-NE) mit dem Umstellen und Verschließen der Weichen zu beauftragen.

Zu § 15 (10)

Aufbewahrung der Schlüssel
Schlüsselsperre – Ssp12:
Der unter Verschluss aufbewahrte Gleissperrenschlüssel „Ssp12“ befindet sich in der Schlüsselsperre BAS am DZR-Schalthaus (Stw. BBAS).

Aufbewahrungsort der **HV 73-Weichenschlüssel** befindet sich beim Fdl/Z Basdorf

§ 17
Einfahrten, Ausfahrten und Durchfahrten von Zügen

Alle Ein- und Ausfahrten für Güterzüge erfolgen in der Regel über Gleis 103.

Einfahrten

Einfahrten aus Richtung Wensickendorf bzw. Groß Schönebeck erfolgen im Regelfall nach Gleis 101.
Einfahrten aus Richtung Schönerlinde erfolgen im Regelfall nach Gleis 102.

Bei Abweichungen von der Bahnhofsfahrordnung erfolgt die Verständigung der Reisenden durch Lautsprecheransagen oder über die Laufschrift der Fahrzielanzeige.

aus Richtung Schönerlinde		
nach	**Art und Bezeichnung**	**Zusatzsignale**
Gleis 101	Vsig 1Va	
	Esig 1A	Zs3v (2)
	Lfsig 1Ze	Zs3 (2) - km 58,130
Gleis 102	Vsig 1Va	
	Esig 1A	
Gleis 103	Vsig 1Va	Zs3v (4)
	Esig 1A	Zs3 (4)

aus Richtung Wensickendorf		
Gleis 101/102/103	Vsig 1Vh	Zs3v (4) - Formsignal
	Esig 1H	Zs3 (4) - Formsignal
aus Richtung Groß Schönebeck		
Gleis 101	Vsig 1Vk	Zs3v (4)
	Esig 1K	Zs3 (4)
Gleis 102	Vsig 1Vk	
	Esig 1K	
Gleis 103	Vsig 1Vk	Zs3v (4)
	Esig 1K	Zs3 (4)

Ausfahrten

Ausfahrten in Richtung Wensickendorf bzw. Groß Schönebeck erfolgen im Regelfall aus Gleis 102.
Ausfahrten in Richtung Schönerlinde erfolgen im Regelfall aus Gleis 101.
Bei Abweichungen von der Bahnhofsfahrordnung erfolgt die Verständigung der Reisenden durch Lautsprecheransagen oder über die Laufschrift der Fahrzielanzeige.

in Richtung Schönerlinde		
aus	**Art und Bezeichnung**	**Zusatzsignale**
Gleis 101	Asig. 1B	
Gleis 102	Asig. 1C	
Gleis 103	Asig. 1D	Zs3 (4)
in Richtung Wensickendorf		
Gleis 101	Asig. 1E	Zs3 (4)
Gleis 102	Asig. 1F	
Gleis 103	Asig. 1G	Zs3 (4)
in Richtung Groß Schönebeck		
Gleis 101	Asig. 1E	Zs3 (4)
Gleis 102	Asig. 1F	
Gleis 103	Asig. 1G	Zs3 (4)

Durchfahrten

Durchfahrten sind im Bf Basdorf nicht zugelassen.

Zu § 17 (2)

Gleichzeitige Fahrten
Gleichzeitige Einfahrten aus Richtung Schönerlinde sowie Groß Schönebeck oder Wensickendorf (außer nach Gleis 103) sind möglich.

Gleichzeitige Einfahrten aus Richtung Groß Schönebeck und Wensickendorf sind möglich.

Zu § 17 (12) **Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen**

Bezeichnung:	Reisendensicherungsanlage **(ReSi)**
querender Weg:	Zugang für Reisende zum Bahnsteigen 1 und 2 über den niveaugleichen Übergang des Gleises 101
Bauform:	BUES 2000
BÜSA:	LzF-Hp(Fü) - signalabhängig sowie fahrstraßenwirksame geschaltete Fahrzeugschleifen
Ablauf der Sicherung/Weisung	Siehe Bedienungsanleitung

	In Richtung der Kilometrierung		**In Richtung gegen die Kilometrierung**
Aktivierung	Asig 1E (mit Einstellung der Fahrstraße) km 58,285	**ReSi** km 58,326 (km 17,426)	Esig/Rs (Fahrzeugschleifen) nach Gleis 101 km 58,640 (1H) km 0,365 (1K) *km 58,481 (Rs131)*
Abstand	41 m		314 m (1H) 318 m (1K) *314 m (Rs131)*

Ein- /Ausschalttaste: Das Ein- bzw. Ausschalten des Bahnübergangs ist ausschließlich durch den Fdl Basdorf möglich.

Bezeichnung:	**BÜ 0,1**
querende Straße:	Mühlenbecker Damm (innerhalb des Bf)
Bauform:	BUES 2000
BÜSA:	LzHH-Hp
Ablauf der Sicherung/Weisung	Siehe Bedienungsanleitung

	In Richtung der Kilometrierung		**In Richtung gegen die Kilometrierung**
Aktivierung	Asig 1E, 1F u. 1G Km 58,285 (1E) Km 58,293 (1F) Km 58,288 (1G)	**BÜ 0,1** km 58,466 Ri. BWSD km 0,189 Ri. BGSK	Esig/Rs (Fahrzeugschleifen) nach Gleis 101 km 58,670 (1H) km 0,395 (1K) *km 58,481 (Rs131)*
Abstand	181 m (Asig 1E) 173 m (Asig 1F) 178 m (Asig 1G)		204 (Esig 1H) 206 (Esig 1K) 15 m (Rs131)

Ein- /Ausschalttaste: Das Ein- bzw. Ausschalten des Bahnübergangs ist ausschließlich durch den Fdl Basdorf möglich.

Ausfall von Beleuchtungseinrichtungen: Bei Ausfall der Ampelanlage am BÜ 0,1 (Mühlenbecker Damm) ist bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter die geschlossene Schranke durch eine rote abgeblendete Lampe nach jeder Straßenseite hin kenntlich zu machen.

Die Lampen befinden sich beim Fdl / ZL Basdorf.

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 51
Allgemeines

Zu § 51 (13) **Örtliche Besonderheiten**

Der Bf Basdorf bildet einen Rangierbezirk.

Rangierfunk

Zur Verständigung soll in der Regel der Rangierfunk des Bündelfunks benutzt werden. Tf müssen hierbei den Ortsfunkkanal eingeschaltet haben, wenn Sie in der Werkstatt oder Bf Basdorf rangieren.

Rangierfahrt

Alle Rangierfahrten sind beim Fdl Basdorf anzumelden.

Umsetzen von Fahrzeugen in Richtung Schönwalde

Der Gleis 100/2 ist zusätzlich für das Umsetzen von Fahrzeugen (47 m) Richtung Schönerlinde eingerichtet.

Rangierfahrten sind grundsätzlich über das Gleis 131 durchzuführen.

Einfahrt

Mit der Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf (Rangiersignal Rs 131) gelangt man über das Zuführungsgleis 131

- in das Betriebsgelände der NEB AG (Rangierfahrstraße ZP 21) , dass sich hinter dem Eingangstor (zwischen Weiche W21 und dem Rangiersignal Rs121) befindet oder
- auf die Abstellgeleise 4 und 5 (Rangierfahrstraße ZP 22).

Ausfahrt

Rangierfahrten aus

- dem Betriebsgelände sind über Rangiersignal Rs121 nach Gleis 131 sowie
- den Abstellgeleisen 4 und 5 sind über Rangiersignal Rs 122

möglich.

<u>Anschlussgleis / Ladestraße Gleis 113</u>

Das Ladestraßengleis 113 zweigt innerhalb des Bf. Basdorf im km 58,2 vom Hauptgleis 101 ab.
Die Zufahrt nach Gleis 113 erfolgt in Verbindung mit der Schlüsselsperre Ssp12.

Ablauf:
Beginn der Rangierfahrt

I. Freigabe der Schlüsselsperre **Ssp12** durch den Fdl / ZL Basdorf. (siehe § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel)
II. Mit der Freigabe der Schlüsselsperre **Ssp12** liegt die Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf vor, den **Gleissperrenschlüssel** zu **entnehmen** (Knopf der Schlüsselsperre drücken und Schlüssel drehen).
III. Die Gleissperre Gsp114 sowie Weiche W113 sind ortsbedient
IV. Gleissperre **Gsp114** muss aufgeschlossen und abgelegt werden
V. Gleissperre Gsp114 mit **Folgeabhängigkeit** zu Weiche W113

VI. Umstellen der Weiche **W113** Richtung Gl. 113
VII. Erst jetzt kann der **Rangierweg nach Gl. 113** durch den Fdl / ZL Basdorf eingestellt werden
VIII. **Rangiererlaubnis** von und nach Gl. 113 erfolgt durch die mündliche Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf

Ende der Rangierfahrt

IX. Nach Beendigung des Rangierens (Zug verbleibt in Gl. 113 oder steht vollständig hinter der Spitze der Weiche 113) ist die Weiche **W113** in Richtung Gleis 101 umzustellen und die folgeabhängige Gleissperre **Gsp114** in Sperrlage zu **verschließen.**
X. Gleissperrenschlüssel wird wieder in die Schlüsselsperre **Ssp12** zurückgesteckt und verschlossen.

Abhängigkeit

Durch die Freigabe der Schlüsselsperre **Ssp12** können im Bf Basdorf keine Aus- /Einfahrten nach/aus Gl. 101 eingestellt werden.

§ 52
Vorbereitung

Zu § 52 (5)

Zustimmung
Ohne Zustimmung des Fdl / ZL Basdorf dürfen keine Fahrzeuge bewegt werden.

§ 54
Weichen und Signale

Zu § 54 (6)

Signale

aus	Art und Bezeichnung	Signal
Gleis 101	Asig 1E	Sh 1
Gleis 102	Asig 1F	Sh 1
Gleis 103	Asig 1G	Sh 1
Gleis 104 / 105	Rs122	Sh 1
Betriebsgelände	Rs121	Sh 1
Gleis 131	Rs131	Sh 1

§ 55
Befahren von Übergängen

Zu § 55 (1)

Sichern von Bahnübergängen
Werden die BÜ 0,1 (Mühlenbecker Damm - km 0,189) oder die RESI (km 58,326) von Rangierfahrten überfahren, sind die BÜs mittels Dauereinschaltung zu sichern.

BÜ - Richtung Groß Schönebeck

Sollten Rangierfahrten Richtung Groß Schönebeck erforderlich sein, muss zusätzlich der BÜ 0,5 – km 0,530 bei Überfahrt mittels Dauereinschaltung gesichert werden.

BÜ – Richtung Wensickendorf

In Richtung Wensickendorf ist die Einschaltschleife von BÜ 59,2 in km 58,541 auf Grund der Lage unwirksam zu schalten, da sich diese unmittelbar hinter dem BÜ 0,1 (Mühlenbecker Damm) befindet.

§ 58
Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Zu § 58 (1)

Abstellen
Fahrzeuge dürfen nur in den Gleisen 104 / 105 / 113 sowie im Bereich des NEB-Betriebsgeländes abgestellt werden.

Örtliche Zusätze - Hp Zühlsdorf (BZUH)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**
Streckenabschnitt eingleisige Nebenbahnstrecke: Berlin Karow – Basdorf – Schmachtenhagen
Streckennummer: 521
Anschlussbetriebstellen Richtung Bln-Karow: Bf Basdorf
Richtung Schmachtenhagen: Bf Wensickendorf

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**
Länge des Hp km 61,122 – km 61,225 (begr. Haltetafeln)

Gleisanlangen

Durchgehendes Streckengleis zwischen Basdorf und Wensickendorf.

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 61,122 - km 61,207 (85 m)	76 cm

Neigungsverhältnisse siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp. Zühlsdorf

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (7) **Haltepunkte**
Der Hp Zühlsdorf ist eine unbesetzte Bahnanlage.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

(bleibt frei)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 58
Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Zu § 58 (2) **Festlegemittel**
Festlegemittel befinden sich im Notfall beim Fdl / ZL Basdorf.

Örtliche Zusätze - Bf Wensickendorf (BWSD)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Berlin Karow – Basdorf – Schmachtenhagen
Streckennummer: 521

Anschlussbetriebstellen:
Richtung Bln-Karow: Hp Zühlsdorf
Richtung Schmachtenhagen: Hp. Schmachtenhagen

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Länge des Bf: km 63,600 – km 64,300 (begr. Trapeztafeln)

Gleisanlagen

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)	Funktion
Gleis 151	H-Tafel (2x) - H-Tafel (105 m)	dchg. Hauptgleis

Anschluss Streckengleis Richtung Liebenwalde: Ab Weiche 8 zweigt der betrieblich ruhende Streckenabschnitt Richtung Zehlendorf bzw. Liebenwalde ab.

Bahnsteige	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
Gleis 151	km 63,874 - km 63,959 (85 m)	76 cm

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Bf. Wensickendorf

Wartung der Bahnanlagen: Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (15) **Zuglaufstelle**

Der Bf Wensickendorf ist eine <u>unbesetzte</u> Zuglaufstelle, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen der freien Strecke gelten die Trapeztafeln. (siehe hierzu FV-NE § 12 (1) - Verzicht)

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 14
Prüfung des Fahrweges

Zu § 14 (1)
Gefahrpunktabstand

Zeitpunkt und Umfang der Prüfung
Freizuhaltender Gefahrpunktabstand bei Einfahrten.

aus Richtung	nach Gleis	von Standort	bis Standort	Länge in m
BBAS	151	Ne 1	Ne 5	265
BSHN	151	Ne 1	Grenzz. W8	262

Durchrutschweg

Bei Einfahrten eines im Bf haltenden Zuges ist ein Durchrutschweg freizuhalten.

aus Richtung	nach Gleis	von Standort	bis Standort	Länge in m
BBAS	151	Ne 5	BÜ 64,0	30
BSHN	151	Ne 5	Ne 1	265

§ 15
Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zu § 15 (10)

Aufbewahrung der Schlüssel
Weichenschlüssel – W8:
Der Weichenschlüssel W8 befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Zu § 18 (4)
Anlage 13 (17)

Postensicherung

Bezeichnung:	**BÜ 64,0**
querende Straße:	Bundesstraße 273
Bauform:	Technisch nicht gesicherter Bahnübergang (Siehe FV-NE § 18 (4) Anhang 13 (17) - Postensicherung)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 55
Befahren von Übergängen

Zu § 55 (1)

Sichern von Bahnübergängen
Der BÜ 64,0 ist durch Andreaskreuze gekennzeichnet. Vor diesem ist anzuhalten und eine Postensicherung vorzunehmen.

Örtliche Zusätze - Hp Schmachtenhagen (BSHN)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**
Streckenabschnitt eingleisige Nebenbahnstrecke: Berlin Karow – Basdorf – Schmachtenhagen
Streckennummer: 521
Anschlussbetriebstellen Richtung Bln-Karow: Bf Wensickendorf

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**
Länge des Hp km 68,230 – km 68,270 (begr. Bahnsteig)

Gleisanlangen

Durchgehendes Streckengleis aus Wensickendorf.

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 68,230 - km 68,270 (50 m)	30 cm

Neigungsverhältnisse siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp. Schmachtenhagen

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (15) **Zuglaufstelle**
Der Hp Schmachtenhagen ist eine unbesetzte Zuglaufstelle.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

(bleibt frei)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

(bleibt frei)

Örtliche Zusätze - Haltestelle Wandlitz (BWAZ)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522

Anschlussbetriebstellen:
Richtung Basdorf: Bf Basdorf
Richtung Groß Schönebeck: Hp Wandlitzsee

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Länge der Hst: km 3,553 (Signal Ra 10) – km 4,064 (H-Tafel „2 x “)

Gleisanlangen

Durchgehendes Streckengleis zwischen Basdorf und Klosterfelde.

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)	Funktion
Gleis 652	Prellbock - Grenzz. W 605 (270 m)	Abstellgleis

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 3,972 - km 4,057 (85 m)	76 cm

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp / Awanst Wandlitz

Wartung der Bahnanlagen: Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (15) **Zuglaufstellen**

Die Hst Wandlitz ist eine Awanst, die mit einem Hp örtlich verbunden ist.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 15
Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zu § 15 (10) **Aufbewahrung der Schlüssel**
Gleissperrenschlüssel – Gsp 2:
Der folgeabhängige Gleissperrenschlüssel zur Weiche W602 für das Befahren des Gleises 652 befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

Zu § 27 (3) **Durchführung**
Die vorliegende Fplo gilt gleichzeitig als Fahrplan und regelt die Durchführung der Sperrfahrt zwischen Bf Basdorf und Awanst Wandlitz.

Vorbedingung
Übergabe des **Gleissperrenschlüssel Gsp2** an das eingewiesene NEB AG Instandsetzungspersonal durch den Fdl / ZL Basdorf.
(siehe hierzu FV-NE § 15 (10) - Aufbewahrung der Schlüssel)

Zu § 27 (5) **Zustimmung Fahrerlaubnis**
Signalisierte Fahrerlaubnis des Zugleiters für die Sperrfahrt nach Wandlitz.

Ablauf: in Richtung der Kilometrierung

I. Halt des Zuges in km 3,109 vor **Signal Bü 2** - BÜ 4,1.
II. **Unwirksamkeitstastenbedienung** des BÜ 4,1 (km 4,076, Bernauer Chaussee).

Ankunft

III. **Halt des Zuges** am gewöhnlichen Halteplatz.
I. Tf gibt seine **Ankunftsmeldung** („Ak“).
IV. Tf holt seine **Rangiererlaubnis** vom ZL Basdorf zum Rangieren nach Gleis 652.

Beginn der Rangierfahrt

V. Mit der Übergabe des Gleissperrenschlüssel Gsp2 liegt die **Zustimmung** des ZL Basdorf vor, den Fahrweg nach Fplo in Richtung Gl. 652 zu stellen.
VI. Die **Gleissperre Gsp2** ist ortsbedient und muss aufgeschlossen sowie per Hand abgelegt werden.
VII. Gleissperre Gsp2 mit **Folgeabhängigkeit** zu Weiche W602**.**
VIII. Umstellen der **Weiche W602** Richtung Gl. 652.

Ende der Rangierfahrt

I. Nach Beendigung des Rangierens (Zug verbleibt in Gl. 652 oder steht vollständig hinter Spitze Weiche 602 ist die **Weiche W602** in Richtung Basdorf umzustellen und Gleissperre in Sperrlage zu **verschließen**
II. Nach erfolgter **Abstellmeldung** („Ab“) des Tf muss zudem eine **Verschlussmeldung** durch das NEB AG Instandsetzungspersonal an den ZL Basdorf abgegeben werden
III. Der **Gleissperrenschlüssel Gsp2** ist dem ZL Basdorf umgehend zurückzugeben.

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 51
Allgemeines

Zu § 51 (13)
Umsetzen von Fahrzeugen

Örtliche Besonderheiten
Gleis 652 ist für das Umsetzen und Abstellen von Fahrzeugen eingerichtet.

§ 55
Befahren von Übergängen

Zu § 55 (1)

Sichern von Bahnübergängen
Für das Rangieren über BÜ 4,1 (km 4,076, Bernauer Chaussee) ist ein Rangierschalter (RS), zum Ein- und Ausschalten der BÜ-Anlage, auf dem Bahnsteig eingerichtet.

§ 58
Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Zu § 58 (1)

Abstellen
Fahrzeuge dürfen nur in Gleis 652 abgestellt werden.

Örtliche Zusätze - Hp Wandlitzsee (BWAS)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522

Anschlussbetriebstellen:
Richtung Basdorf: Awanst Wandlitz
Richtung Groß Schönebeck: Bf Klosterfelde

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Länge des Hp: km 5,145 – km 5,920 (begr. Trapeztafeln)

Gleisanlangen

Durchgehendes Streckengleis zwischen Basdorf und Klosterfelde.

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 5,276 - km 5,419 (143 m)	76 cm
	km 5,419 - km 5,457 (38 m)	38 cm

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp Wandlitzsee

Wartung der Bahnanlagen: Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (15) **Zuglaufstelle**

Der Hp Wandlitzsee ist eine unbesetzte Zuglaufstelle der freien Strecke. Als Grenze der Betriebsstelle gelten die Trapeztafeln.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

(bleibt offen)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

Streckenabschnitt: Wandlitz - Wandlitzsee

Bezeichnung: **BÜ 5,0**

Ein- / Ausschaltung

Einschaltung des BÜ mit Hilfe des Infrarot-Einschalters IRE 1 / 5,0 (km 5,413) möglich.
Die vollzogene Einschaltung wird durch eine Meldelampe an der IRE angezeigt.

4. Abschnitt - Rangierdienst

(bleibt offen)

Örtliche Zusätze - Bf Klosterfelde (BKLF)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**

Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522

Anschlussbetriebstellen:
Richtung Basdorf: Hp Wandlitzsee
Richtung Groß Schönebeck: Hp Lottschesee

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**

Länge des Bf: km 8,799 - km 9,774 (begr. Trapeztafeln)

Gleisanlangen

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)			Funktion
Gleis 901	Grenzz. W931	-	Grenzz. W 933 (43 m)	Dchg. Hptgl
Gleis 902	Grenzz. W932	-	Grenzz. W 933 (68 m)	Abstellgleis
Gleis 903	Gsp 1	-	Prellbock (96 m)	Abstellgleis

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)			Bahnsteighöhe
Gl. 911	km 9,392-	-	km 9,477 (85 m)	76 cm
Gl. 902/903	km 9,254	-	km 9,320 (66 m)	38 cm

Gesperrtes Gleis im Bf Klosterfelde: Gl. 903

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Bf Klosterfelde

Wartung der Bahnanlagen: Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (15) **Zuglaufmeldestelle**

Der Bf Klosterfelde ist eine <u>unbesetzte</u> Zuglaufmeldestelle, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen der freien Strecke gelten die Trapeztafeln.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Bezeichnung: **BÜ 9,5**

Ein- / Ausschaltung: Einschaltung des BÜ mit Hilfe des Infrarot-Einschalters IRE 1 / 9,5 / 10,0 (km 9,475) oder durch bedienen des Handschalters ET 1 / 9,5 / 10,0 möglich.

Die vollzogene Einschaltung wird durch eine Meldelampe an der IRE bzw. ET angezeigt.

§ 15
Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeiten

Zu § 15 (2)

Grundstellung
Die elektrisch ortsbedienten Weichen 931 und 933 haben ihre Grundstellung im geraden Strang.
Diese sind mit Weichensignalen für EOW ausgerüstet.
Während des Umlaufens der Weiche oder wenn sich die Weiche nicht in Endstellung befindet, blinkt der mittlere Punkt des Weichensignals.
(siehe hierzu Anlage Bf Klosterfelde – Bedienungsanleitung MC EOW-2M Bahnhof Klosterfelde)

Zu § 15 (5)
Maßnahmen im Störungsfall

Handverschluss
Im Fall einer Weichenstörung (Weichen nicht stellbar, keine Endlage) wird der Fahrweg mit Handverschlüssen gesichert.
Dazu sind die bereits an den Weichen 931 und 933 angebauten HV 73 zu verschließen.

Weiche 931 Rechtslage
Weiche 933 Linkslage

Der gesicherte Fahrweg führt über Gleis 901.

Sollte das Umstellen einer Weiche erforderlich sein, befindet sich die Weichenkurbel für die Weiche 931 und 933 im Aufenthaltsraum / Pausenraum des Bf.

Der ZL Basdorf ist berechtigt den Zf (beachte § 31 Abs. 5 FV-NE) mit dem Umstellen und Verschließen der Weichen zu beauftragen

Zu § 15 (10)

Aufbewahrung der Schlüssel
Gleissperrenschlüssel – Gsp 1:
Der folgeabhängige Gleissperrenschlüssel zur Weiche 932 für das Befahren des Gleises 903 befindet sich beim Fdl / ZL Basdorf.

EOW-Schlüssel:
Aufbewahrungsort der EOW-Schlüssel befindet sich im Aufenthaltsraum/Pausenraum (ehem. Fdl-Raum) des Bf (siehe hierzu Teil D: Betriebs- / Bedienungsanweisungen: Bedienungsanleitung - Klosterfelde Anlage 4).

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

Streckenabschnitt: Wandlitzsee - Klosterfelde

Bezeichnung: **BÜ 8,5**

Ein- / Ausschaltung

Einschaltung des BÜ von **Gleis 911** mit Hilfe des Infrarot-Einschalters IRE 2 / 8,5 (km 9,271) oder durch bedienen des Handschalters ET 2 / 8,5 möglich.
Zur Einschaltung des BÜ von **Gleis 902/903** mit Hilfe des Infrarot-Einschalters IRE 21 / 8,5 (km 9,180) oder durch bedienen des Handschalters ET 21 / 8,5 möglich.

Die vollzogene Einschaltung wird durch eine Meldelampe an der IRE bzw. ET angezeigt.

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 51
Allgemeines

Zu § 51 (13) **Örtliche Besonderheiten**

Abstellen von Fahrzeugen

Die Gleise 902 und 903 sind für das Abstellen von Fahrzeugen für Kreuzungen bzw. Überholungen eingerichtet.

Ablauf:

II. **Halt des Zuges** vor dem Signal Ne 1 – Trapeztafel (km 8,980) oder am gewöhnlichen Halteplatz.
III. Tf gibt seine **Ankunftsmeldung** („Ak“).
IV. Tf holt seine **Rangiererlaubnis** vom ZL Basdorf zum Rangieren nach Gleis 902 oder 903.

nach Gl. 902

V. Die **Weichen 931 / 933** sind elektrisch ortsbedient und müssen per NEB-Schlüssel 6 umgestellt werden.

nach Gl. 903 Vorbedingung

VI. Übergabe des **Gleissperrenschlüssel Gsp1** an das eingewiesene NEB AG Instandsetzungspersonal durch den ZL Basdorf (siehe hierzu FV-NE § 15 (10) - Aufbewahrung der Schlüssel).
VII. Mit der Übergabe des Gleissperrenschlüssel Gsp1 liegt die **Zustimmung** des ZL Basdorf vor, den Fahrweg nach Gleis 903 zu stellen.
VIII. **Gleissperre Gsp1** muss aufgeschlossen und abgelegt werden.
IX. Gleissperre Gsp1 mit **Folgeabhängigkeit** zu Weiche W932.
X. Umstellen der **Weiche W932** Richtung Gl. 903.

Ende der Rangierfahrt

I. Nach automatischer Rückstellung der Weiche 931/933 in Grundstellung (Vorzugslage) und Beendigung der Rangierfahrt in Gleis 902 oder 903 erteilt der Tf die **Abstellmeldung** („Ab“) dem ZL Basdorf.

nach Gl. 903

II. Bei Rangierfahrten nach Gleis 903 ist die **Weiche W932** in Richtung Gleis 902 umzustellen und Gleissperre Gsp1 in Sperrlage zu **verschließen**
III. Der **Gleissperrenschlüssel Gsp1** ist dem ZL Basdorf umgehend zurückzugeben.
IV. Auf die Fahrwegfreimeldung wird verzichtet, da alle Fahrten in Richtung Klosterfelde als **vorsichtige Einfahrten** („vE“) durchzuführen sind.

§ 55
Befahren von Übergängen

Zu § 55 (1) **Sichern von Bahnübergängen**

Für das Rangieren über BÜ 9,5 ist ein Rangierschalter (RS) auf dem Bahnsteig (km 9,515) eingerichtet. Er ist zur Ein- und Ausschaltung der BÜ-Anlage zu betätigen.

§ 58
Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Zu § 58 (1) **Abstellen**

Fahrzeuge dürfen nur auf den Gleisen 902 / 903 abgestellt werden.

Örtliche Zusätze - Hp Lottschesee (BLOS)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**
Streckenabschnitt eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522
Anschlussbetriebstellen Richtung Basdorf: Bf Klosterfelde
Richtung Groß Schönebeck: Hp Ruhlsdorf-Zerpenschleuse

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**
Länge des Hp km 12,298 – km 12,390 (begr. Haltetafeln)

Gleisanlangen

Durchgehendes Streckengleis zwischen Klosterfelde und Groß Schönebeck.

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 12,299 - km 12,384 (85 m)	76 cm

Neigungsverhältnisse siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp. Lottschesee

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (7) **Haltepunkte**
Der Hp Lottschesee ist eine unbesetzte Bahnanlage.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

(bleibt frei)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

Streckenabschnitt - Klosterfelde – Lottschesee

Bezeichnung: **BÜ 10,0**

Ein- / Aus-schalttaste

Einschaltung des BÜ mit Hilfe des Infrarot-Einschalters IRE 1 / 9,5 / 10,0 (km 9,475) oder durch bedienen des Handschalters ET 1 / 9,5 / 10,0 möglich.
Die vollzogene Einschaltung wird durch eine Meldelampe an der IRE bzw. ET angezeigt.

4. Abschnitt - Rangierdienst

(bleibt frei)

Örtliche Zusätze - Hp Ruhlsdorf-Zerpenschleuse (BRUZ)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**
Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522
Anschlussbetriebstellen: Richtung Basdorf: Hp Lottschesee
Richtung Groß Schönebeck: Hp Klandorf

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**
Länge des Hp: km 16,799 – km 16,901 (begr. Haltetafeln)

Gleisanlangen

Durchgehendes Streckengleis zwischen Klosterfelde und Groß Schönebeck.

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 16,807 - km 16,893 (86 m)	76 cm

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp Ruhlsdorf-Zerpenschleuse

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (7) **Haltepunkte**
Der Hp Ruhlsdorf-Zerpenschleuse ist eine unbesetzte Bahnanlage.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

(bleibt frei)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

(bleibt frei)

Örtliche Zusätze - Hp Klandorf (BKLD)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1

Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**
Streckenabschnitt eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522
Anschlussbetriebstellen Richtung Basdorf: Hp Ruhlsdorf-Zerpenschleuse
Richtung Groß Schönebeck: Bf Groß Schönebeck

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**
Länge des Hp km 20,851 – km 20,954 (begr. Haltetafeln)

Gleisanlangen

Durchgehendes Streckengleis zwischen Klosterfelde und Groß Schönebeck.

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)	Bahnsteighöhe
	km 20,861 - km 20,946 (85 m)	76 cm

Neigungsverhältnisse siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Hp Klandorf

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (7) **Haltepunkte**
Der Hp Klandorf ist eine unbesetzte Bahnanlage.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

(bleibt frei)

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

(bleibt frei)

Örtliche Zusätze - Bf Groß Schönebeck (BGSK)

1. Abschnitt - Allgemeines

Notfallmeldestelle: Fdl / ZL Basdorf
Art der Betriebsführung: Zugleitbetrieb nach FV-NE

§ 1
Inhalt und Geltungsbereich

Zu § 1 (2) **Geltungsbereich**
Streckenabschnitt: eingleisige Nebenbahnstrecke: Basdorf – Groß Schönebeck
Streckennummer: 522
Anschlussbetriebstellen: Richtung Basdorf: Hp Klandorf

Zu § 1 (3) **Örtliche Verhältnisse**
Länge des Bf: km 23,520 - km 24,300 (begr. Trapeztafel / Prellbock)

Gleisanlangen Groß Schönebeck

Gleis Nr.	von / bis (Nutzbare Länge)			Funktion
Gleis 1	Grenzz. W2	-	Grenzz. W5 (280 m)	Hauptgleis
Gleis 1a	Spitze W2	-	Prellbock (40 m)	Rangiergleis
Gleis 2	Grenzz. W2	-	Grenzz. W 5 (235 m)	Rangiergleis
Gleis 3	Grenzz. W3	-	Prellbock (30 m)	Abstellgleis
Gleis 4	Grenzz. W3	-	Prellbock (150 m)	Abstellgleis

Bahnsteig	Bahnsteiglänge (Nutzbare Länge)			Bahnsteighöhe
	km 24,053	-	km 24,091 (38 m)	38 cm
	km 24,091	-	km 24,178 (87 m)	76 cm

Gesperrte Gleise im Bf Groß Schönebeck: Gl. 3 und 4

Gesperrte Weiche im Bf Groß Schönebeck: W3

Neigungsverhältnisse: siehe Teil B: Übersicht über die örtlichen Verhältnisse - Bf Groß Schönebeck

Wartung der Bahnanlagen: Mit der regelmäßigen Pflege der Weichen ist das Instandhaltungspersonal der NEB AG beauftragt.

§ 3
Begriffsklärungen

Zu § 3 (15) **Zuglaufmeldestelle**
Der Bf Groß Schönebeck ist eine <u>unbesetzte</u> Zuglaufmeldestelle, wo Züge beginnen, enden oder wenden dürfen. Als Grenze des Bf gilt die Trapeztafel.

2. Abschnitt - Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Bezeichnung: **BÜ 23,5**

Der BÜ km 23,563 Rosenbecker Straße darf nicht von in Bremsstellung G gebremsten Zügen befahren werden.

Ein- / Ausschaltung

Einschaltung des BÜ mit Hilfe des **Infrarot-Einschalters** oder durch bedienen des **Handschalter**:

ET / IRE 2.1 / 23,5 (km 23,925)
ET / IRE 2.2 / 23,5 (km 24,087)
ET / IRE 2.3 / 23,5 (km 24,120)

möglich.

Die vollzogene Einschaltung wird durch eine Meldelampe an der IRE bzw. ET angezeigt.

§ 15
Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeiten

Zu § 15 (2)

Grundstellung
Die Weichen 1, 2 und 5 haben ihre Grundstellung im geraden Strang.

Zu § 15 (3)

Flankenschutz
Der Flankenschutz des Bf Groß Schönebeck ist über das Hauptgleis 1 verschlossen.

Zu § 15 (5)

Handverschluss
Für Fahrten von/nach Gleis 3, 4 oder 2 befindet sich der Weichenschlüssel W2 bzw. Gleissperrenschlüssel Gsp1 beim ZL Basdorf

Weiche 1 Rechtslage (Gsp1)
Weiche 2 Linkslage

Zu § 15 (10)

Aufbewahrung der Schlüssel
Gleissperrenschlüssel - Gsp1:
Der folgeabhängigen Gleissperrenschlüssel zur Weiche W1 für das Befahren der Gleise 3 oder 4 befinden sich beim ZL Basdorf.

Weichenschlüssel - W2:
Für das Rangieren über Gleise 2 befinden sich der Weichenschlüssel W2 beim ZL Basdorf.

3. Abschnitt - Zugfahrdienst

(bleibt frei)

4. Abschnitt - Rangierdienst

§ 51
Allgemeines

Zu § 51 (13) **Örtliche Besonderheiten**
Die Gleise 3 und 4 sind für das Abstellen von Fahrzeugen eingerichtet.

Vorbedingung: Übergabe des **Gleissperrenschlüssel** Gsp1 an das eingewiesene NEB AG Instandsetzungspersonal durch den ZL Basdorf.
(siehe hierzu FV-NE § 15 (10) - Aufbewahrung der Schlüssel)

Ablauf

I. **Halt des Zuges** vor dem Signal Ne 1 – Trapeztafel (km 23,520) oder am gewöhnlichen Halteplatz.
II. Tf gibt seine **Ankunftsmeldung** („Ak“).
III. Tf holt **Rangiererlaubnis** vom ZL Basdorf zum Rangieren nach Gleis 3 / 4.

Beginn der Rangierfahrt

IV. Mit der Übergabe des Gleissperrenschlüssel Gsp1 liegt die **Zustimmung** des ZL Basdorf vor, den Fahrweg nach Gleis 3 / 4 zu stellen.
V. **Gleissperre Gsp1** muss aufgeschlossen und abgelegt werden.
VI. Gleissperre Gsp1 mit **Folgeabhängigkeit** zu Weiche W1.
VII. Umstellen der **Weiche W1** in Richtung Gleis 3 / 4.

Ende der Rangierfahrt

I. Nach Ende der Rangierfahrten ist die **Weichen W1** umzustellen und **Gleissperre Gsp1** in Sperrlage zu **verschließen.**
II. Nach Grundstellung Gleissperren erteilt der Tf die **Abstellmeldung** dem ZL Basdorf.
III. Der **Gleissperrenschlüssel** ist dem ZL Basdorf umgehend zurückzugeben.
IV. Auf die Fahrwegfreimeldung wird verzichtet, da alle Fahrten in Richtung Groß Schönebeck als **vorsichtige Einfahrten** („vE“) durchzuführen sind.

§ 55
Befahren von Übergängen

Zu § 55 (1) **Sichern von Bahnübergängen**
Für das Rangieren über BÜ 23,5 ist ein Rangierschalter (RS) vor dem BÜ in Richtung gegen d. Fahrrichtung eingerichtet. Er ist zur Ein- und Ausschaltung der BÜ-Anlage zu betätigen.

§ 58
Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Zu § 58 (1) **Abstellen**
Fahrzeuge dürfen nur in den Gleisen 3 und 4 abgestellt werden.

Teil D: Betriebs- / Bedienungsanweisungen

Inhaltsverzeichnis

Seite

BEDIENUNGSANWEISUNG - EUROVIA VBU	ANLAGE 1	139
BEDIENUNGSANWEISUNG - LINDENHOF I	ANLAGE 2	149
BEDIENUNGSANWEISUNG - STADLER PANKOW GMBH	ANLAGE 3	157
BEDIENUNGSANLEITUNG - KLOSTERFELDE	ANLAGE 4	165
BEDIENUNGSANLEITUNG - INFRAROT-FERNSTEUER-SYSTEM IRE-2.1 / IRE-3	ANLAGE 5	171
BEDIENUNGSANLEITUNG - HANDUMSTELLUNG EL. WEICHENANTRIEBE A700H	ANLAGE 6	173
BETRIEBSANWEISUNG - TANKSTELLEN DER NEB AG	ANLAGE 7	175
BEDIENUNGSANWEISUNG - BETRIEBSGELÄNDE BASDORF	ANLAGE 8	183
BEDIENUNGSANWEISUNG DER SERVICEEINRICHTUNG NEB AG IM BAHNHOF KÜSTRIN-KIETZ	ANLAGE 9	191
TECHNISCH UNTERSTÜTZTER ZUGLEITBETRIEB (TUZ)	ANLAGE 10	203
BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR SERVICEEINRICHTUNG NEB AG GLEIS 3 IM BAHNHOF WRIEZEN	ANLAGE 11	207
BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR SERVICEEINRICHTUNG NEB AG GLEIS 16 IM BAHNHOF TEMPLIN	ANLAGE 12	215
BEDIENUNGSANWEISUNG - AD BLUE TANKSTELLEN DER NEB AG	ANLAGE 13	221
BEDIENUNGSANWEISUNG EOW-ANLAGE BASDORF	ANLAGE 14	223

Bedienungsanweisung - EUROVIA VBU

Anlage 1

Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses

Verkehrsbau Union GmbH (VBU)

im Bahnhof Schönerlinde

Hauptanschließer:	Verkehrsbau Union GmbH (VBU) Niederlassung Abbruch und Erdbau Industriestraße 16352 Schönerlinde
Nebenanschließer:	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Gewerbehof Schönerlinde)
Mitbenutzer:	Schönerlinder Asphalt und Recycling GmbH (SAR)

gültig ab: 24.03.2003

Die Bedienungsanweisung wird zwischen

dem Anschließer Verkehrsbau Union GmbH (VBU) Niederlassung Abbruch und Erdbau, und

der DB Cargo AG, Niederlassung Berlin, für den DB Cargo Bahnhof Berlin Nordost

vereinbart.

Änderungen

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Verteiler

Anschließer: Verkehrsbau Union GmbH (VBU), Niederlassung Abbruch und Erdbau
DB Cargo AG, Niederlassung Berlin: CB-BLN-B 2, CB-BLN-B 3, CB-BLN-B 6
Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB)
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. VII F

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner

Anschließer:	Verkehrsbau Union GmbH (VBU)	Tel. (0 30) 94 00 31 30 Fax (0 30) 94 00 91 42
Mitbenutzer:	Schönerlinder Asphalt und Recycling GmbH (SAR)	Tel. (0 30) 9 41 21 11 Fax (0 30) 9 41 21 13
DB Cargo:	KundenServiceZentrum Duisburg, Team Berlin	Tel. (01 80) 2 00 05 10 Fax (01 80) 2 24 24 19
	Dispostelle DB Cargo Bahnhof Berlin Nordost	Tel. (0 30) 29 71 41 25 Fax (0 30) 29 71 41 21
	DB Cargo Bahnhof Berlin Nordost, Teamleiterin Auftragsabwicklung/Service, Frau Puhlmann	Tel. (0 30) 29 71 40 83 Fax (0 61 31) 1 56 51 40
	Knotenbediener	Tel. Handy 01 73 / 2 49 53 12
Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB):	Betriebsbüro	Tel. (0 30) 39 60 11 33 Fax (0 30) 39 60 11 70
	Fahrdienstleiter Basdorf (auch Notfallmeldestelle für Gleisanschluss)	Tel. (03 33 97) 6 70 33

Inhaltsverzeichnis

1 Beschreibung des Gleisanschlusses
2 Durchführen der Bedienung
3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss
4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung durch zwei oder mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

Anlage: Lageskizze Gleisanschluss Verkehrsbau Union GmbH (VBU)

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss schließt im Gleis 302 des Bahnhofs Schönerlinde mit der Weiche 332 an den Fahrweg der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) an. Grenze der Anschlussbahn ist das Ende der Weiche 332.

1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

Zum Bedienungsbereich von DB Cargo gehören folgende Gleisanlagen:

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs-verhältnisse	Nutzer	Hemmschuhform/ Sonderform
Zuführungs-gleis	ca. 100 m		2,75 ‰	DB Cargo	
A 1	770 m (an Lade-straße ca. 540 m)	ÜST (geschlos-sene Züge an/von SAR)	0,0 ‰		Standardhemm-schuh Form II (SHS II)/ Einheitshemm-schuh gelb mit blauem Zusatzan-strich im Griff-bereich (EHS g-b)
A 2	785 m an Lade-straße ca. 540 m)				
südlich W A9	ca. 65 m	Lok-umfahrung	2,4 ‰		

Die zulässige Achslast beträgt 21,0 t.

Weichen, Gleissperren:

Weichen-/ Gleissperren-Nummer	Art der Bedienung	wird bedient von
Weichen A5, A9	ortsbedient	DB Cargo
doppelte Gleissperre 338/339		

Der Gleisnebenanschluss Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Gewerbepark Schönerlinde) ist gesperrt. Das Gleistor ist stets verschlossen.

1.3 Aufbewahrung von Schlüsseln zu Handverschlüssen und Sicherungsmitteln

Der Schlüssel für das Gleissperrenschloss der doppelten Gleissperre 338/339 ist bei Grundstellung der Signalanlage in der Schlüsselsperre Ssp 32 außen am DZR-Schalthaus neben dem Bahnübergang Bahnhofstraße eingeschlossen. Die Freigabe erfolgt durch den Fahrdienstleiter Basdorf.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich DB Cargo

Die Übergabestelle (ÜST) befindet sich auf den Gleisen A 1 und A 2.

1.5 Signalanlagen

Die Bahnübergangssicherungsanlage Bahnhofstraße sowie die Schlüsselsperre Ssp 32 am DZR-Schalthaus gehören zu den Außenanlagen des Stellwerkes Bas.
Das Gleistor zum gesperrten Nebenanschluss Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Gewerbepark Schönerlinde) ist mit Sh 2-Scheiben ausgerüstet.

1.6 Bahnübergänge

Gleis (Nr.)	Bezeichnung (Straße, Weg)	Kennzeichnung (Zeichen 201 Andreaskreuz, Zeichen 101 Gefahrenstelle)	Sicherung (technisch/ nicht technisch)	Besonderheiten (z. B. Geschwindigkeit, vorgeschriebene Postensicherung)
Zuführungs-gleis	Bahnhofstraße	201	technisch	fernbedient vom Stellwerk Bas
A 2	BÜ 1 (Übergang für den inner-betrieblichen Verkehr)	201 (Andreaskreuz)	nicht technisch, Sicherung durch Übersicht	
A 2	BÜ 2 (Übergang für den inner-betrieblichen Verkehr)	201 (Andreaskreuz)		

1.7 Telekommunikationsanlagen

Am DZR-Schalthaus neben dem Bahnübergang Bahnhofstraße befindet sich eine Fernsprechsäule mit einer Fernsprechverbindung zum Fahrdienstleiter Basdorf. Die Knotenbediener von DB Cargo sind mit Funktelefon ausgerüstet.

1.8 Einfriedungen und Tore

Das benachbarte Gelände des Gleisnebenanschlusses Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Gewerbepark Schönerlinde) ist eingezäunt. Über der Weiche A1 im Gleis zum Nebenanschluss befindet sich ein Gleistor.

1.9 Beleuchtung und Lage der Schalter

Die Beleuchtung an den aus Richtung Bahnhof Schönerlinde zwei nächstgelegenen Masten ist durch den Rangierleiter vor Bedienungsbeginn einzuschalten und nach Bedienungsende auszuschalten. Die Schalter dafür befinden sich in einem Schaltkasten am Fuße der ersten, dem Bahnhof Schönerlinde nächstgelegenen, Beleuchtungsmastes.

1.10 Verladeeinrichtungen

Ladestraßen mit Nutzlängen von je ca. 540 m an den Gleisen A 1 und A 2

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Der Gleisanschluss wird nach dem jeweils gültigen Bedienungsplan bedient, der vom KundenServiceZentrum Duisburg aufgestellt und dem Anschließer mitgeteilt wird. Über Abweichungen wird der Anschließer von KundenServiceZentrum Duisburg, Team Berlin, verständigt.
Im gegenseitigen Benehmen zwischen Anschließer und DB Cargo können im Bedarfsfall auch außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, wenn nicht betriebliche Gründe entgegenstehen. Entsprechende Anfragen (auch über Sonderleistungen wie Bereitstellen von Wagen in bestimmter Reihenfolge u. a.) richtet der Anschließer an DB Cargo.

2.2 Verwendung der Handverschlüsse, Abhängigkeiten

Vor Befahren des Gleisanschlusses ist durch den Knotenbediener die Freigabe des Schlüssels aus der Schlüsselsperre Ssp 32 beim Fahrdienstleiter Basdorf zu beantragen.
Mit dem freigegebenen Schlüssel ist das Gleissperrenschloss der doppelten Gleissperre in der Weiche A5 aufzuschließen und die Gleissperre abzulegen.

2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

2.3.1 Allgemeines

Im Gleisanschluss wird der Betrieb nach den Regeln der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen - Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) - vom 13. Mai 1982 durchgeführt.
Es wird zwischen begleiteten und unbegleiteten Rangierabteilungen unterschieden. Fahrten, die nur mit einem Lokrangierführer durchgeführt werden, gelten als begleitet. Bei begleiteten Rangierabteilungen fährt der Rangierleiter (Lokrangierführer, Knotenbediener, besonderer Rangierbegleiter) mit oder hat sich so aufzustellen, dass er den Rangierweg (Fahrweg einer Rangierabteilung) übersehen kann und sich mit dem Triebfahrzeugpersonal verständigen kann.
Unbegleitete Rangierabteilungen sind nur zulässig, wenn dies in der Dienstordnung festgelegt ist. Jede Rangierfahrt darf nur unter Leitung eines Rangierleiters durchgeführt werden, der für die betriebssichere Durchführung verantwortlich ist.
Beim Rangieren wird auf Sicht gefahren, mit Hindernissen im Rangierweg muss stets gerechnet werden. Rangierfahrten dürfen sich nicht gegenseitig gefährden, beim gleichzeitigen Rangieren mehrerer Rangierabteilungen, haben sich die Rangierleiter vorher über die durchzuführenden Rangierfahrten zu verständigen.

2.3.2 Besonderheiten

Die Betriebsführung im Gleisanschluss obliegt dem DB Cargo Bahnhof Berlin Nordost. Der Gleisanschluss wird von DB Cargo in der Regel nur nachts, während der Arbeitsruhe auf der NEB-Strecke, bedient. Die Bedienungen des Gleisanschlusses erfolgen von bzw. nach Gleis 302 des Bahnhofs Schönerlinde als Rangierfahrten.
Die Rangierfahrten führen in der Regel ein Triebfahrzeugführer und ein Knotenbediener von DB Cargo aus.
Der Knotenbediener fungiert als Rangierleiter im Gleisanschluss und weiterhin als Wagenprüfer und Zugvorbereiter. Von ihm werden Wagenladungen abgeliefert und übernommen
Die Mitarbeiter auf der Betriebsstelle Bahnhof Schönerlinde sind vor der Erstbedienung des Gleisanschlusses in die Aufgaben örtlich einzuweisen und zu prüfen.

Unmittelbar vor Befahren des Gleisanschlusses ist der Fahrdienstleiter Basdorf zu verständigen. Dieser nimmt die technische Sicherung des Bahnüberganges Bahnhofstraße vor, stellt die ferngestellten Weichen 331 und 332 im Bahnhof Schönerlinde in Rechtslage und gibt auf Antrag des Knotenbedieners den Schlüssel für das Gleissperrenschloss aus der Schlüsselsperre Ssp 32 frei.
Der Fahrdienstleiter Basdorf erteilt die Zustimmung zum Rangieren für die Fahrt aus Gleis 302 in den Gleisanschluss in der Regel durch Signal Sh 1 gemäß DS 301 (Signalbuch der ehem DB) (entspricht dem Signal Ra 12 gemäß DV 301 (Signalbuch der ehem. DR)).

Während des Rangierens im Gleisanschluss braucht in der Regel die Gleissperre Gsp 338/339 nicht aufgelegt, nicht verschlossen und der Schlüssel aus dem Gleissperrenschloss nicht in der Schlüsselsperre Ssp 32 eingeschlossen zu werden.
Der Fahrdienstleiter Basdorf kann dies im Einzelfall jedoch verlangen. Diesem Verlangen hat der Knotenbediener unverzüglich nachzukommen.

Beim Verlassen des Gleisanschlusses hat der Knotenbediener spätestens vor dem Befahren des Bahnüberganges Bahnhofstraße die Zustimmung zur Rangierfahrt vom

Fahrdienstleiter Basdorf einzuholen. Nach erteilter Zustimmung fährt die Rangierfahrt nach Gleis 302.
Nach Verlassen des Gleisanschlusses hat der Knotenbediener die Weiche A5 in Grundstellung zu bringen, die Gleissperre Gsp 338/339 aufzulegen und mit dem Gleisperrenschloss zu verschließen. Der aus dem Gleissperrenschloss freiwerdende Schlüssel ist in der Schlüsselsperre Ssp 32 einzuschließen.

2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen warnt der Rangierleiter Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind.

2.5 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich
- Befahrbarkeit,
- Freihalten des Regellichtraums.

Der Rangierleiter ist für die richtige Stellung und die Endlage der zu befahrenden ortsbedienten Weichen verantwortlich (Überprüfung vor dem ersten Befahren bei der Bedienung).

2.6 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist im Anschlussbereich vorsichtig und mit höchstens 20 km/h durchzuführen.

2.7 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Wegen einer abschnittsweisen Neigung bis zu 2,75 ‰ dürfen von einem Triebfahrzeug (jedoch nicht BR 310 - 312, 323, 332, 333/335 - diese Triebfahrzeuge setzt DB Cargo bei der Gleisanschlussbedienung nicht ein) 30 ungebremste Achsen bewegt werden. Bei stärkeren Wagengruppen sind für je weitere angefangene 8 Achsen eine Hand- oder Druckluftbremse zu bedienen.

2.8 Befahren von Bahnübergängen

Die innerbetrieblichen Bahnübergänge BÜ 1 und BÜ 2 sind durch die Übersicht auf die Bahnstrecke[1)] gesichert. Sie sind mit besonderer Vorsicht zu befahren.

2.9 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.10 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Wagen werden durchgehend geschlaucht und gekuppelt übergeben.

2.11 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Auf den Gleisen A 1 und A 2 abgestellte Fahrzeuge sind durch den Rangierleiter durch Anziehen der ersten brauchbaren Hand- oder Feststellbremse aus Richtung Bahnhof Schönerlinde festzulegen.
Werden Hemmschuhe verwendet, sind die Fahrzeuge durch Auflegen je eines Hemmschuhs aus beiden Richtungen unter der ersten Achse oder dem ersten Drehgestell aus Richtung Bahnhof Schönerlinde festzulegen. Im Gleisabschnitt zwischen der Anschlussweiche 332 und der Weiche A5 sowie im Gleis A 2 auf den innerbetrieblichen Bahnübergängen BÜ 1 und BÜ 2 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

1) Die Übersicht auf die Bahnstrecke ist vorhanden, wenn die Wegebenutzer bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahnstrecke so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.

3 Auftragsabwicklung im Anschluss

Es gelten die Regelungen der Arbeitsanweisung für die Auftrags- und Transportabwicklung.

4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung durch zwei oder mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Der Gleisanschluss wird zur Zeit nur durch DB Cargo bedient.

5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

5.1 Der Anschließer verständigt alle Beteiligten im Anschluss über die Bedienung.

5.2 Der Anschließer meldet Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, sowie an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls schriftlich - vorab mündlich, an DB Cargo. Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch DB Cargo ereignet haben und dabei bekannt geworden sind.
Gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb, bei denen Mitarbeiter, Fahrzeuge oder Anlagen der DB AG/NEB beteiligt sind, sind der Notfallmeldestelle der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) zu melden.
Das Notfallmanagement im Gleisanschluss obliegt der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB).

5.3 Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

5.4 Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden, sind einzustellen.

5.5 Mitarbeiter des Anschließers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, verlassen die Wagen bzw. treten von ihnen zurück.

5.6 Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.

5.7 Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen zuzüglich Rangiererweg von der äußeren Schiene zu wahren.

5.8 Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

5.9 Ein- und Ausschalten der Beleuchtung

Die Beleuchtung am hinteren Mast (AM BÜ 2 vor der Weiche A9) wird mittels eines Dämmerungsschalters ein- und ausgeschaltet.

5.10 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Zum Festlegen der Wagen werden an der Übergabestelle 4 Hemmschuhe vorgehalten.

5.11 Kuppeln der Wagen

Der Anschließer darf bereitgestellte Wagen nicht selbst bewegen, nicht entkuppeln und kuppeln, Bremsschläuche nicht selbst lösen und verbinden sowie Mittel zum Festlegen der Fahrzeuge nicht selbst entfernen oder anbringen.
Lose Wagenbestandteile müssen vollzählig vorhanden und an den hierfür vorgesehenen Stellen der Wagen untergebracht sein.

Diese Bedienungsanweisung ersetzt mit Inkrafttreten die bisherigeBedienungsanweisung, gültig ab 03.03.1997.

Mitgewirkt: Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB)

Verkehrsbau Union GmbH

i.V.

(Unterschrift)

Schönerlinde, den 07.05.03

DB Cargo AG
Niederlassung Berlin

i.V.
Prestin

Berlin, den 18.03.03

i.V.
Renner

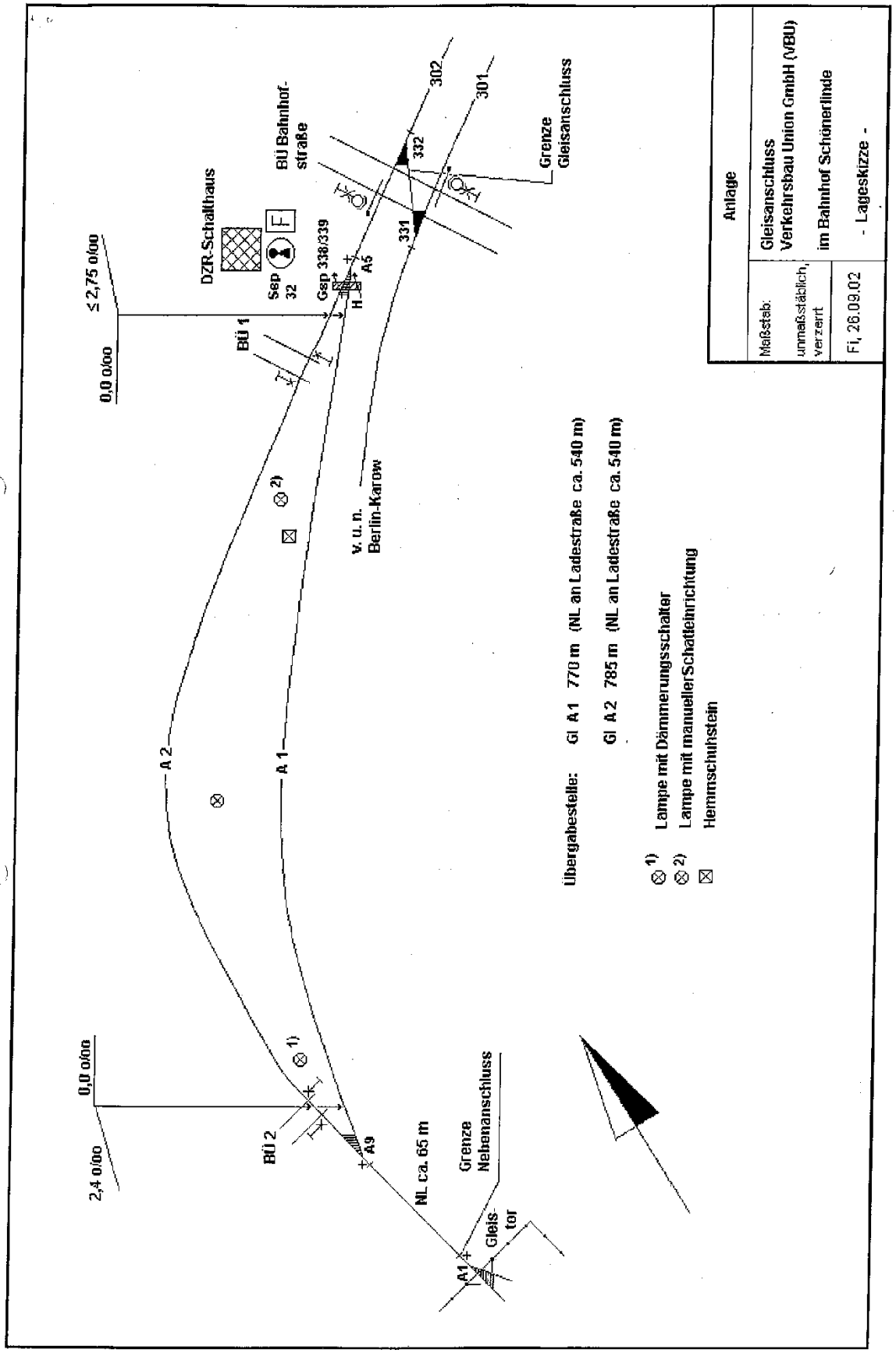
Berlin, den 04.03.2003

Gesehen:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Abt. VII F 3 11

Debler

Berlin, den 25.04.03


Anlage
Gleisanschluss
Verkehrsbau Union GmbH (VBU)
im Bahnhof Schönerlinde
- Lageskizze -
Maßstab:
unmaßstäblich, verzerrt
Fi, 26.09.02
Grenze Gleisanschluss
302
301
332
331
BÜ Bahnhof-straße
DZR-Schalthaus
Sep 32
Gsp 338/339
A5
H
BÜ 1
≤ 2,75 0/00
0,0 0/00
v. u. n. Berlin-Karow
A 2
A 1
Übergabestelle: Gl A 1 770 m (NL an Ladestraße ca. 540 m)
Gl A 2 785 m (NL an Ladestraße ca. 540 m)
1) Lampe mit Dämmerungsschalter
2) Lampe mit manuellerSchaltteinrichtung
Hemmschuhstein
0,0 0/00
2,4 0/00
BÜ 2
A9
NL ca. 65 m
Grenze Nebenanschluss
A1
Gleis-tor

Seite 1 von 7

Bedienungsanweisung

für den Gleisnebenanschluss

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
- Abteilung X (Tiefbau) –

Württembergische Straße 6
10702 Berlin

im
Bahnhof
Schönerlinde

Mitbenutzer: afu GmbH
Anwendungsgesellschaft für Umweltschutztechniken
Berlin-Niederschönhausen
Wackenbergstraße 84 - 88
13156 Berlin

Gültig ab: 01.01.2014

Die Bedienungsanweisung wird zwischen dem Nebenanschliesser Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung Tiefbau
und dem
jeweiligen betriebsführenden öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, nachfolgend EVU genannt, vereinbart.

Änderung

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Verteiler

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII E 3 -Landeseisenbahnbehörde-

Verkehrsbau Union GmbH (VBU), Niederlassung Abbruch und Erdbau

das betriebsführende EVU

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner

Verkehrsbau Union GmbH (Hauptanschließer)
Herr Nentwig (vor Ort) Tel.: (030) 9400-9119

Frau Wotschack Tel.: (030) 54684-744
Handy: 0176 10029233

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Nebenanschließer)
Abt. X, Herr Lehmann-Reh (X P IA 4) Tel.: (030) 90139-3790

afu GmbH Berlin (Mitbenutzer)
Schönerlinder Straße, Herr Rößler Tel.: (030)941140 - 34
Fax: (030)941140 - 36

Niederbarnimer Eisenbahn AG (Notfallmanagement)
Notfallmeldestelle Tel.: 033397- 7850

Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Gleisnebenanschlusses
2. Durchführung der Bedienung
3. Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss
4. Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU
5. Sonstige Aufgaben des Mitbenutzers
6. Sonstige Aufgaben des Anschließers

Anlagen

Anlage 1 Lageskizze Gleisnebenanschluss
Anlage 2 Anweisung zur Verfahrensweise bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb

1. Beschreibung des Gleisnebenanschlusses

1.1 Lage

Der Gleisnebenanschluss schließt mit der Weiche A 1 an den vorgelagerten Gleishauptanschluss Eurovia Industrie GmbH an.
Anschlussbahnhof ist der Bahnhof Schönerlinde der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB).
Die Grenze zwischen Haupt- und Nebenanschluss liegt am Anfang der Weiche A 1.

1.2 Gleisanlagen und ihre Benutzung

Zum Bedienungsbereich des jeweiligen EVU gehören folgende Gleise:

Gleis	Nutzlänge (in m)	Nutzung	Neigung (in 0)	Nutzer	Hemmschuhform
A6	550	ÜST	0,00	EVU	Standardhemm-Form 11
A7	550	(Geschlossene Züge)			
A8	37	Ausziehgleis			

Eine Lageskizze enthält die Anlage 1. Die Gleisanlagen (Schienenform: S 49) sind für Achslasten bis 21 t zugelassen und besitzen keine elektrische Fahrleitung. Gleisbögen haben einen Radius von ≥ 190 m.

Weichen:

Weichen	Art der Bedienung	wird bedient von
A 1, A2	ortsbedient	EVU

1.3 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Die Übergabestelle (ÜST) befindet sich auf den Gleisen A 6 und A 7.

1.4 Bahnübergänge

Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr bestehen nicht. Die Gleise werden von Übergängen, die ausschließlich dem innerbetrieblichen Verkehr dienen, gequert.

1.5 Telekommunikationsanlagen

Der Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter des EVU ist mit einem Funktelefon auszurüsten.

1.6 Einfriedungen und Tore

Das zum Gleisnebenanschluss gehörende Gelände ist eingefriedet. Über der Weiche A 1 befindet sich ein Gleistor, das mit Sh 2 - Tafeln (unbeleuchtet) ausgerüstet ist.

1.7 Beleuchtung
Das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung für die Ladestraßen erfolgt über Dämmerungsschalter.

1.8 Verladeeinrichtungen
An den Gleisen A 6 und A 7 befinden sich Ladestraßen von je ca. 550 m Nutzlänge.

1.9 Für die Nebenanschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen in den jeweils geltenden Fassungen:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993
- Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28.07.1892
- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967
- Eisenbahnsignalordnung vom 07.10.1959

2. Durchführung der Bedienung

2.1 Verständigen des Hauptanschließers über die Bedienung
Der Gleisnebenanschluss wird bei Bedarf bedient. Über bevorstehende Bedienungen wird der Hauptanschließer durch den Mitbenutzer mindestens eine Woche im Voraus verständigt.

Über Abweichungen von angekündigten Bedienungen wird der Hauptanschließer am Tage der Änderung verständigt.

Für das Befahren des Hauptanschlusses gilt die "Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses Verkehrsbau Union GmbH (VBU) im Bahnhof Schönerlinde".

2.2 Bedienen der Übergabestelle, Zuständigkeiten
Die Betriebsführung obliegt dem jeweiligen EVU.
Die Bedienungen erfolgen als Rangierfahrten. Bei Fahrten vom Bahnhof Schönerlinde zum Nebenanschluss bzw. in Gegenrichtung müssen die Gleisanlagen des Hauptanschließers Eurovia Industrie GmbH befahren werden. Die Regeln für den Betrieb im Gleishaupt-Anschluss sind in der dafür geltenden

"Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses Eurovia Industrie GmbH im Bahnhof Schönerlinde"

enthalten.

Der Gleisnebenanschluss wird vom jeweiligen EVU in der Regel während der Arbeitsruhe auf der NEB - Strecke bedient.

Die Bedienungsfahrten werden in der Regel mit einem Triebfahrzeugführer durchgeführt, dem ein Rangierleiter beigestellt ist. Bei funkferngesteuerten Bedienungsfahrten kann der Triebfahrzeugführer das Triebfahrzeug als Lokrangierführer bedienen. Das EVU stellt die Zugvorbereitung und Wagenprüfung sicher und es übernimmt und übergibt die Wagenladungen.

Die Fahrten in Richtung Nebenanschluss erfolgen in der Regel geschoben. Die Rückfahrt erfolgt in der Regel als gezogene Rangierfahrt.

Für das ordnungsgemäße Festlegen des Wagenzuges, das Abkuppeln des Triebfahrzeugs sowie die Fertigstellung der Rangierfahrt zur Rückfahrt aus dem Nebenanschluss ist das EVU verantwortlich.

Die zwischenzeitlich abgestellten sowie in der Übergabestelle bereitgestellten Wagen sind vom EVU gegen unbeabsichtigte Bewegungen festzulegen.
An die abzuholenden Wagen ist erst heranzufahren, nachdem festgestellt ist, dass sie festgelegt sind. Die Festlegemittel sind erst zu entfernen und Handbremse erst zu lösen, wenn die Wagen mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind.
Vor der Abholung der Wagen ist zu prüfen, ob alle ausgelegten Hemmschuhe entfernt und alle Handbremsen gelöst sind.

2.3 Warnen der Mitarbeiter des Mitbenutzers
Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das EVU Personen, die im Bedienbereich oder an / in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

2.4 Prüfen der Anlagen
Das EVU prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich der Befahrbarkeit sowie des Freihaltens des Regellichtraumes (Geräte / Fahrzeuge am Gleis, Baumbewuchs).
Sollen ortsgestellte Weichen gegen die Spitze befahren werden, hat der für die Fahrwegbeobachtung verantwortliche Mitarbeiter vorher die richtige Stellung und Endlage dieser Weichen festzustellen.

2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren
Die Bedienungsfahrten sind vorsichtig und mit höchstens 20 km/h durchzuführen.

2.6 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung
Bei den Rangierfahrten vom Bahnhof Schönerlinde über den Gleishauptanschluss zum Gleisnebenanschluss und in Gegenrichtung sind alle Fahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und alle wirkenden Druckluftbremsen in Betrieb zu nehmen.

2.7 Befahren von Bahnübergängen
Im Bereich des Nebenanschlusses befinden sich keine Bahnübergänge. Die vorhandene Ladestraße ist mit besonderer Vorsicht zu befahren. Wegebenutzer warnt der Triebfahrzeugführer durch Signal Zp 1 (Achtungssignal), erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit bei Annäherung zu ermäßigen.

2.8 Abstoßen von Fahrzeugen
Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen im Gleisnebenanschluss ist nicht zugelassen.

2.9 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Gleisnebenanschluss
Die Wagen werden durchgehend gekuppelt und geschlaucht übergeben.

2.10 Festlegung abgestellter Fahrzeuge
Abgestellte Fahrzeuge sind untereinander gekuppelt.
Für je angefangene 600 t oder 30 Achsen ist eine Hand- oder Feststellbremse anzuziehen.
Eine Hand- oder Feststellbremse darf ersetzt werden durch Auflegen je eines Hemmschuhs aus beiden Richtungen unter ein Rad oder ein Drehgestell. Es sind die ersten Wagen in Richtung Bahnhof Schönerlinde festzulegen.
Dauert das Abstellen bis zu 60 Minuten, darf eine Hand- oder Feststellbremse durch 3 wirkende Druckluftbremsen ersetzt werden. Eine entsprechende Anzahl Hemmschuhe oder Bauform 11 ist mitzuführen und nach Abholung der Wagengruppen wieder mitzubringen.
Das Abstellen von Fahrzeugen im Gleisbereich zwischen den Weichen A 9 (VBU) und A 1 (SenStadtUm) ist nicht zugelassen.

2.11 Betriebseinschränkungen
Bei einer stattfindenden Bedienungsfahrt ist es nicht zulässig, eine weitere Fahrt in diesen Bereich durchzuführen.

2.12 Notfallmanagement
Das Notfallmanagement obliegt im Auftrag des Landes Berlin der Niederbarnimer Eisenbahn AG. Im Falle eines gefährlichen Ereignisses ist die Notfallmeldestelle der NEB unter der auf Seite 2 genannten Nummer unverzüglich zu informieren.

3. Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Nebenanschluss
Es gelten die Regelungen zwischen dem Mitbenutzer und dem jeweiligen EVU.

4. Aufgaben des Nebenanschliesser bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU
Die gleichzeitige Bedienung durch mehrere EVUs ist nicht zulässig.

5. Sonstige Aufgaben des Mitbenutzers

5.1 Für den Mitbenutzer gelten die gleichen Bedingungen wie für den Nebenanschließer.

5.2 Der Mitbenutzer meldet Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, sowie an Wagen und Triebfahrzeugen, die auf dem Netz eines öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens verkehren sollen - ohne Vorliegen eines Notfalls schriftlich - vorab mündlich (fernmündlich), an die Niederbarnimer Eisenbahn AG (siehe wichtige Rufnummern der Ansprechpartner, Seite 2).

5.3 Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten, der Verkehr mit Straßenfahrzeugen im Gleisbereich unterbleibt.

5.4 Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden, sind einzustellen.

5.5 Mitarbeiter des Mitbenutzers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, verlassen die Wagen bzw. treten von ihnen zurück.

5.6 Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ist der Abstand von mindestens
2,30 m zuzüglich Rangiererweg von der nächstliegenden Schiene zu wahren.

5.8 Gegenstände in der Nähe der Gleise werden so gelagert, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

5.9 Der Mitbenutzer stellt sicher, dass das Gleistor zum Zeitpunkt der Bedienung geöffnet und
ordnungsgemäß festgelegt ist.

5.10 Bereitgestellte Wagen dürfen nicht selbst bewegt, nicht entkuppelt und gekuppelt, Bremsschläuche nicht selbst gelöst und verbunden sowie Mittel zum Festlegen der Fahrzeuge nicht selbst entfernt oder angebracht werden.

6. Sonstige Aufgaben des Anschließers
Neben den allgemeinen Pflichten für die Unterhaltung, Instandhaltung und Verkehrssicherungspflicht werden nachstehende Punkte zur Durchführung der Bedienung sichergestellt.

6.1 Die Rangiererwege sind verkehrsicher zu halten.

Berlin, den 02.01.2014

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung X Tiefbau, X PI A 4

Lehmann-Reh

gesehen:

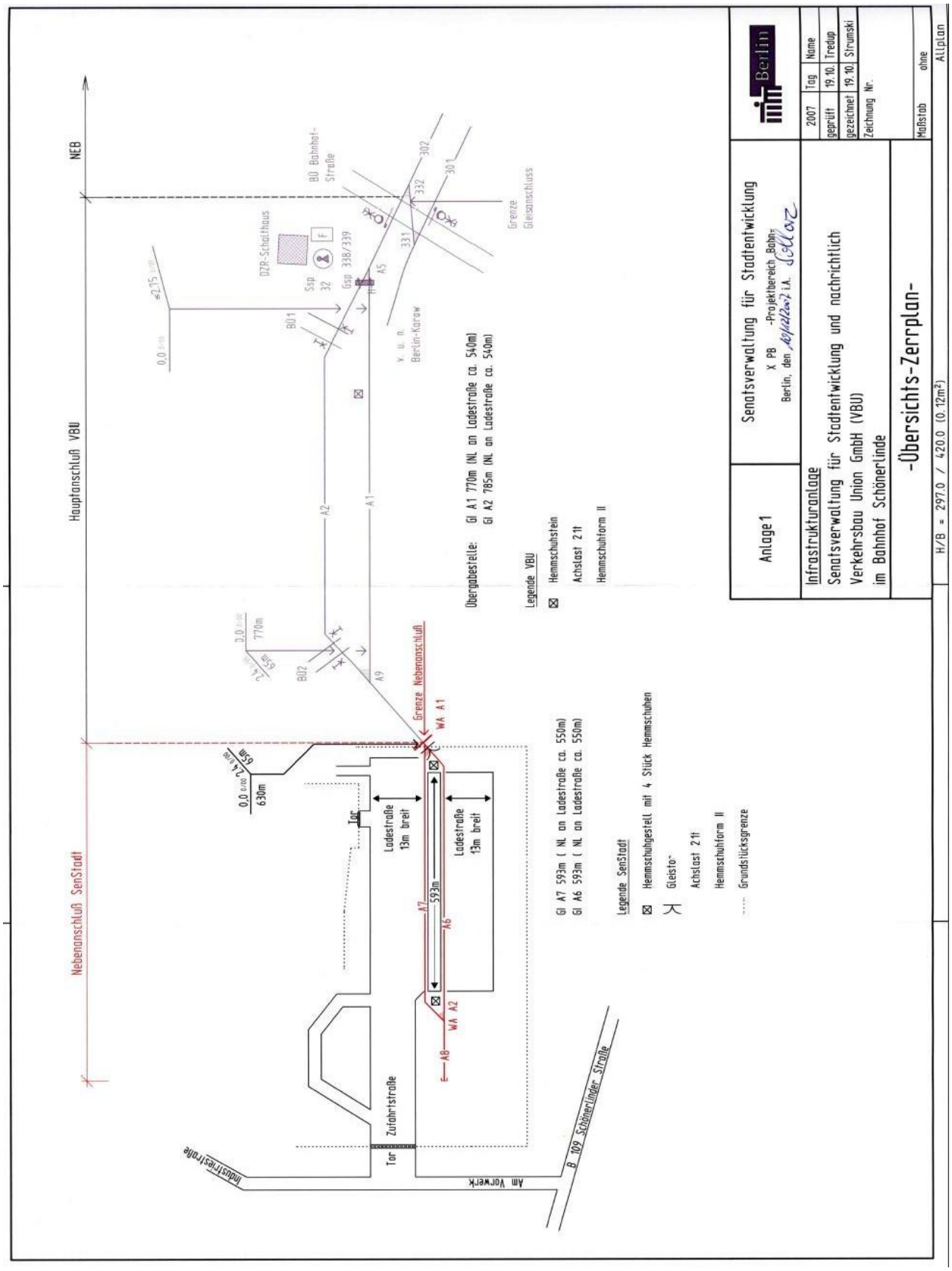
Berlin, den . . 2014

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abt. Verkehr, VII E 324

Wille

Genehmigt
in Verbindung mit meinem Schreiben
VII E 324
vom heutigen Tage
Berlin, den 17.03. 2015
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Umwelt
Im Auftrag

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT
67
BERLIN


Anlage 1
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
X PB -Projektbereich Bahn-
Berlin, den
i.A.
Infrastrukturanlage
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und nachrichtlich
Verkehrsbau Union GmbH (VBU)
im Bahnhof Schönerlinde
-Übersichts-Zerrplan-
H/B = 297.0 / 420.0 (0.12m²)
Berlin
2007 Tag Name
geprüft 19.10. Tredup
gezeichnet 19.10. Strumski
Zeichnung Nr.
Maßstab ohne
AllPlan
NEB
Hauptanschluß VBU
Nebenanschluß SenStadt
Übergabestelle: Gl A1 770m (NL an Ladestraße ca. 540m)
Gl A2 785m (NL an Ladestraße ca. 540m)
Legende VBU
Hemmschuhstein
Achslast 21t
Hemmschuhform II
Grenze Nebenanschluß
WA A1
WA A2
Gl A7 593m (NL an Ladestraße ca. 550m)
Gl A6 593m (NL an Ladestraße ca. 550m)
Legende SenStadt
Hemmschuhgestell mit 4 Stück Hemmschuhen
Gleistor
Achslast 21t
Hemmschuhform II
Grundstücksgrenze
Ladestraße 13m breit
Ladestraße 13m breit
Tor
Zufahrtsstraße
Industriestraße
Am Vorwerk
B 109 Schönerlinder Straße
BÜ Bahnhof-Straße
DZR-Schalthaus
Grenze Gleisanschluss
Berlin-Karow

Bedienungsanweisung - Stadler Pankow GmbH Anlage 3

Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses

Stadler Pankow GmbH

(Berlin-Wilhelmsruh)

in der Ausweichanschlussstelle Schönwalde (Barnim)

Hauptanschließer: Stadler Pankow GmbH
Lessingstraße 102
13158 Berlin

Nebenanschließer: keine

Mitbenutzer: keine

gültig ab: 17.07.2006

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der Railion Deutschland AG steht an diesem Regelwerk das unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Nutzungsrechte für andere Unternehmen ergeben sich nach Maßgabe des Verteilers.

Jegliche Form der Vervielfältigung und Weitergabe an andere Stellen bedürfen der Zustimmung der Railion Deutschland AG.

Die Bedienungsanweisung wird zwischen
dem Anschließer Stadler Pankow GmbH
und der Railion Deutschland AG, Cargo Zentrum Berlin, vereinbart.

Änderungen

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Verteiler

Anschließer: Stadler Pankow GmbH

Railion Deutschland AG: Cargo Zentrum Berlin, Durchführung (L.RE-EV-B-BLN-B 2)
Support, (L.RE-EV-B-BLN-B 3)
Regionales Management Infrastruktur Ost (L.RE-EV-B-BLN-L 01)
Transportmanagement Ost, Disposition, Railion-Koordinator

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VII E 3

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner

Anschließer:	Stadler Pankow GmbH Anschlussbahnleiter (Herr Berndt) (auch Unfallmeldestelle des Anschließers)	Tel. (0 30) 91 91 - 13 38 Funk 01 70 / 7 98 20 53 Fax (0 30) 91 91 - 23 30
Railion Deutschland AG:		
	KundenServiceZentrum Duisburg, Team Berlin/Hannover	Tel. (01 80) 2 00 05 10 Fax (01 80) 2 24 24 10
	Cargo Zentrum Berlin, Koordinator Cargo Zentrum	Tel. (0 30) 2 97 - 5 76 67 Fax (0 61 31) 15 - 6 51 50
	Cargo Zentrum Berlin, Disponent Nahbereich Süd	Tel. (0 30) 2 97 - 5 76 85 Fax (0 61 31) 15 - 6 51 41
	Transportmanagement Ost, Railion-Koordinator	Tel. (0 30) 2 97 - 10 93 Fax (0 30) 2 97 - 4 18 07
	Transportmanagement Ost, Notfallapparat	Tel. (0 30) 2 97 - 4 18 05
Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB):		
	Fahrdienstleiter Bf Basdorf (Unfallmeldestelle der NEB)	Tel. (03 33 97) 7 85 11

Inhaltsverzeichnis

1 Beschreibung des Gleisanschlusses
2 Durchführen der Bedienung
3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss
4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

Anlage 1: Lageskizze (Übersichtsplan, unmaßstäblich, verzerrt)
Anlage 2: Bestandslageplan

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Im km 54,837 der eingleisigen Nebenbahn Berlin-Karow – Basdorf – Wensickendorf – Schmachtenhagen – Fichtengrund liegt die Ausweichanschlussstelle Schönwalde (Barnim). Von der Awanst führt das angeschlossene Gleis (ehemaliges Streckengleis von/nach Berlin-Wilhelmsruh) ca. 13 km bis zur ehemaligen Betriebsstelle Berlin-Wilhelmsruh.
Am Ende dieses Gleises schließt der Gleisanschluss an die Gleisinfrastruktur der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) an.
Die Grenze des Gleisanschlusses befindet sich am Gleistor 1 zum Betriebsgelände des Industrie- und Gewerbeparks PankowPark.

1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung:

Gleis	Nutzlänge (m)	Nutzung	Neigungs-verhältnisse	Nutzer	Hemmschuh-form
1	Abschnitt Gleistor 1 – W 6	Zuführungsgleis	2,49 … 6,34 ‰	Railion Deutschland und Anschließer	auf Schotterbettungsgleisen: Einheitshemmschuh (gelb mit blauem Zusatzanstrich im Griffbereich), auf Rillenschienengleisen und ausgeplatteten/einbetonierten Gleisen: Hemmschuhe mit abgeschliffener Führungsleiste (Farbanstrich gelb)
	Abschnitt W 6 – W 8: 123 m	Abstellgleis, Rangiergleis, Übergabestelle	1,349 ‰		
	Abschnitt W 4 – Gleis-abschluss: 45 m	Abstellgleis, Rangiergleis	0,00 ‰	Anschließer	
3	112 m	Gleis zur und in Werkshalle 23a / 25	0,785 … 12,379 ‰	Anschließer	
4	89 m	Gleis zur Werkshalle Stadler Pankow GmbH	0,00 ‰	Anschließer	
5	69 m	Abstellgleis, Rangiergleis	0,00 ‰	Anschließer	
6	142 m	Abstellgleis, Rangiergleis, Übergabestelle	0,0 … 2,5 ‰	Railion Deutschland und Anschließer	
7	26 m	Abstellgleis für Triebfahrzeug	0,8 ‰	Railion Deutschland und Anschließer	

Weichen:

Weichen	Art der Bedienung	wird bedient von
1	ortsbedient	Anschließer, Weiche in Grundstellung (Fahrweg von und nach Gleis 1) mit Weichenschloss festgelegt
4, 5, 6, 7, 8 (Rillenschienenweichen, Phönixweichen)	ortsbedient	Railion Deutschland und Anschließer

Die Grenzzeichen der Weichen 4 – 8 sind in den befestigten Hofflächen als Farbmarkierungen ausgeführt.

Folgende Gleisabschnitte sind als Querschwellengleise in Schotterbettung ausgeführt:

Gleis 1	im Abschnitt von Gleistor 1 bis einschließlich BÜ Lessingstrasse , ca. 35 m im Abschnitt hinter Weiche 7,
Gleis 6	ca. 65 m im Abschnitt hinter Weiche 6 bis Arbeitsgrube,
Gleis 7	gesamtes Gleis hinter Weiche 7.

Alle anderen Gleise und Gleisabschnitte sowie die Weichen 4 – 8 sind in ausgeplatteten, betonierten bzw. asphaltierten Hof- und Straßenflächen verlegt und damit durch Straßenfahrzeuge überfahrbar.

Die zulässige Achslast im gesamten Gleisanschluss beträgt 21 t.

1.3 Aufbewahrung von Schlüsseln zu Handverschlüssen und Sicherungsmitteln

Der Schlüssel für das Weichenschloss der festgelegten Weiche 1 wird beim Anschließer aufbewahrt.

Hemmschuhe zum Festlegen abgestellter Fahrzeuge werden durch den Anschließer am Gleis 6 vorgehalten.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich von Railion Deutschland

Die Übergabestelle befindet sich im Gleis 1 (Abschnitt W 6 – W 8) und im Gleis 6.

Zum Bedienungsbereich von Railion Deutschland gehören die Gleise 1, 6 und 7.

1.5 Signalanlagen

Die Gleisabschlüsse sind mit Schutzsignalen (Signal Sh 0), die Gleistore und die Hallentore mit Wärterhaltscheiben (Signal Sh 2) ausgerüstet.

1.6 Bahnübergänge

Gleis Nr.	Bezeichnung (Straße, Weg)	Kennzeichnung (Zeichen 201 Andreaskreuz, Zeichen 101 Gefahrenstelle)	Sicherung (technisch / nicht technisch)	Besonderheiten (z. B. Geschwindigkeit, vorgeschriebene Postensicherung)
1 – 3	Lessingstraße (im Betriebsgelände innerbetrieblich)	Schild mit Aufschrift „Industriegelände Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ am Eingang zum Betriebsgelände	nicht technisch	höchstens 5 km/h, Postensicherung,

1.7 Telekommunikationsanlagen

Das Rangierpersonal von Railion Deutschland kann zur internen Verständigung Rangierfunk benutzen.
Der Knotenbediener (Rangierbegleiter) ist mit Funktelefon ausgerüstet.

1.8 Einfriedungen und Tore

Das Betriebsgelände des Industrie- und Gewerbeparks PankowPark und das darin liegende Betriebsgelände der Stadler Pankow GmbH sind eingezäunt.
Gleistore befinden sich über

Gleis 1 (Zuführungsgleis)	-	Gleistor 1 zum Betriebsgelände des Industrie- und Gewerbeparks PankowPark
Gleis 1 vor Weiche 6	-	Gleistor 2 zum Betriebsgelände der Stadler Pankow GmbH.

1.9 Beleuchtung

Die Anschlussanlagen können beleuchtet werden.

1.10 Betriebseinschränkungen

Gleis 3 darf mit Rangierfahrten von Railion Deutschland nicht befahren werden.
Die Gleise 1, 6 und 7 sowie die Weichen 4 – 7 weisen kleinste Gleisradien von 140 m auf.
Wegen eines kleinsten Gleisradius von 100 m im abzweigenden Strang darf die Weiche 8 aus Richtung Gleis 6 und nach Richtung Gleis 6 durch Triebfahrzeuge der Baureihen 219, 229, 232, 233 und 234 nicht befahren werden.

1.11 Verlade- und sonstige Einrichtungen

Arbeitsgrube im Gleis 6, Länge ca. 25 m
Einhausungen (Zelte) über Gleis 6 sowie am Ende der Gleise 1 und 5

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Die Bedienungen von Railion Deutschland erfolgen auf der Grundlage von durch den Anschließer veranlassten Sonderzugbestellungen.
Der Gleisanschluss dient in der Regel der Abholung neu gebauter Eisenbahnfahrzeuge (in der Regel Triebwageneinheiten auf eigenen Rädern) als außergewöhnliche Sendung.

2.2 Verwendung der Handverschlüsse

Die ortsbediente Weiche 1 ist in der Stellung für den Fahrweg von und nach Gleis 1 verschlossen.
Der Schlüssel für das Weichenschloss wird beim Anschließer aufbewahrt.

2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

Railion Deutschland bedient die Übergabestelle im Gleisanschluss mit gezogenen Rangierfahrten von der Awanst Schönwalde (Barnim) aus.
Die Rangierfahrten werden mit einem Triebfahrzeug und einem Triebfahrzeugführer durchgeführt.
Dem Triebfahrzeugführer ist in der Regel ein zusätzlicher Mitarbeiter beigegeben, der im Gleisanschluss als Rangierbegleiter arbeitet.
Der Rangierbegleiter übernimmt die Sendungen im Gleisanschluss.
Die eingesetzten Mitarbeiter sind vor der Erstbedienung des Gleisanschlusses in die Aufgaben örtlich einzuweisen und zu prüfen.

Im Gleisanschluss rangiert auch der Anschließer mit eigenen Rangiermitteln und eigenem Rangierpersonal.

Für das Öffnen, Festlegen und Schließen
- des Gleistores 1 zum Gelände des Industrie- und Gewerbeparks PankowPark ist das Rangierpersonal von Railion Deutschland,
- des Gleistores 2 zum Betriebsgelände der Stadler Pankow GmbH der Anschließer

verantwortlich.
Der Schlüssel für das Gleistor 1 wird beim Fahrdienstleiter des Bf Basdorf aufbewahrt und durch ihn vor Abfahrt jeder Bedienungsfahrt gemeinsam mit dem Schlüssel für den Schaltschrank zur Schlüsselsperre an der Awanst Schönwalde (Barnim) an das Rangierpersonal von Railion Deutschland ausgehändigt.

An der Übergabestelle sind während der Bedienung Mitarbeiter des Anschließers anwesend.

In der Regel ist an und in der Übergabestelle folgender Rangierablauf vorgesehen:
Die im Gleisanschluss angekommene gezogene Rangierfahrt hält vor der Weiche 6.

Das Triebfahrzeug kuppelt ab und fährt nach Gleis 7 zum vorübergehenden Abstellen.
Die weiteren Rangierarbeiten führt der Anschließer mit eigenen Rangiermitteln (Zweiwegefahrzeug) und eigenem Rangierpersonal durch.
Nach Abschluss der Rangierarbeiten bespannt das Triebfahrzeug von Railion Deutschland die Rangierfahrt auf einem Gleis der Übergabestelle, in der Regel auf Gleis 6.
Bereits in der Übergabestelle ist die Rangierfahrt für die ab Awanst Schönwalde (Barnim) stattfindende Sperrfahrt wie ein Zug zu bilden und vorzubereiten.

Sollen darüber hinaus mit dem Triebfahrzeug und dem Rangierpersonal von Railion weitergehende Rangierarbeiten durchgeführt werden, hat ein Mitarbeiter des Anschließers diese Rangierarbeiten anzuweisen.

2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Beim Rangieren in der Übergabestelle warnt der Rangierbegleiter Personen, die im Bedienungsbereich sowie in oder an den Fahrzeugen beschäftigt sind.

2.5 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierbegleiter ist für die richtige Stellung und Endlage der zu befahrenden ortsbedienten Weichen verantwortlich.

Der Triebfahrzeugführer und der Rangierbegleiter prüfen die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich
- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums.

2.6 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die zulässige Rangiergeschwindigkeit beträgt 20 km/h, im umzäunten Bereich auf dem Betriebsgelände der Stadler Pankow GmbH (hinter Gleistor 2) jedoch nur Schrittgeschwindigkeit (5 km/h).

2.7 Besonderheiten beim Rangieren

Die Weichen 4 – 8 sind ihrer Bauform nach Rillenschienenweichen (so genannte Phönixweichen) ohne Weichensignale.
Das Umstellen einer solchen Weiche erfolgt mittels eines versenkbaren Stellhebels.
Der in der Umstellvorrichtung zwischen den Weichenzungen abgesenkte Stellhebel ist anzuheben und zu arretieren. Zum Umstellen der Weiche ist der Stellhebel in die gewünschte Umstellrichtung zu bewegen. Beim Erreichen der Endlage springen die Federn des Haltemechanismus deutlich hörbar um.
Der Stellhebel ist nach dem Umstellvorgang durch Anheben auszurasten und wieder in die abgesenkte Grundstellung einzulegen.

2.8 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Bei den Rangierfahrten aus Richtung Awanst Schönwalde (Barnim) zur Übergabestelle im Gleisanschluss und zurück sind alle Fahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und alle brauchbaren Druckluftbremsen in Betrieb zu nehmen.

2.9 Befahren des Bahnüberganges

Die Sicherung des Bahnüberganges (Lessingstraße, über Gleise 1 – 3) erfolgt mittels Postensicherung durch den Rangierbegleiter. Der Bahnübergang ist vorsichtig und mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren.
An allen ausgeplatteten, einbetonierten bzw. einasphaltierten Gleisbereichen ist mit Straßenverkehr und Gleisquerung durch Straßenfahrzeuge zu rechnen. Es ist vorsichtig und unter ständiger Fahrwegbeobachtung zu rangieren. Straßenverkehrsteilnehmer sind bei Annäherung an das Gleis zu warnen, erforderlichenfalls ist die Rangierfahrt anzuhalten.

2.10 Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen

Das Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen im Gleisanschluss ist verboten.

2.11 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Durch Railion Deutschland abgestellte Fahrzeuge dürfen nur mit der Druckluftbremse festgelegt werden, wenn sie unmittelbar durch das Rangiertriebfahrzeug (Zweiwegefahrzeug) des Anschließers übernommen werden.
Bei einer längeren Abstelldauer ist an den abgestellten Fahrzeugen mindestens eine Achse oder ein Drehgestell durch Hand- oder Feststellbremse oder durch Hemmschuhe festzulegen.
Beim Festlegen mit Hemmschuhen sind die für die jeweilige Schienenform des Gleises zugelassenen Hemmschuhe (Einheitshemmschuhe für Schienenform S 49 bei Schotterbettungsgleisen, Hemmschuhe mit abgeschliffener Führungsleiste für Schienenform F 8 bei Rillenschienengleisen und ausgeplatteten/einbetonierten Gleisen) zu verwenden.
Hemmschuhe zum Festlegen sind aus beiden Richtungen unter einem Rad oder einem Drehgestell aufzulegen.

2.12 Ereignisse, Unregelmäßigkeiten

Gefährliche Ereignisse im Gleisanschluss und andere Unregelmäßigkeiten meldet das Rangierpersonal von Railion Deutschland sofort der Umfallmeldestelle des Anschließers.

3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss

Es gelten die Festlegungen der mit den Anschließern abgeschlossenen Vereinbarung über die Annahme/Übernahme und Ablieferung/Übergabe von Wagenladungen.

4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Der Gleisanschluss wird gegenwärtig nur durch Railion Deutschland bedient.
Sollen Bedienungen durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen, trifft der Anschließer besondere Schnittstellenregelungen und gibt diese Railion Deutschland bekannt.

5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

5.1 Der Anschließer verständigt alle Beteiligten in seinem Anschluss über die festgelegte Bedienungszeit.

5.2 Der Anschließer meldet Beschädigungen und Störungen seiner Anschlussanlagen sowie Arbeiten im Gleis und an dessen Nähe, die eine Betriebseinschränkung bedeuten – ohne Vorliegen eines Notfalls – schriftlich, vorab mündlich, an Railion Deutschland (Koordinator Cargo Zentrum Berlin, Tel. (0 30) 2 97 - 5 76 67, Fax (0 61 31) 15 - 6 51 50).

Gefährliche Ereignisse im Gleisanschluss, Notfälle und Beschädigungen an den Wagen und Triebfahrzeugen, die auf das Gleisnetz der DB AG übergehen sollen, meldet der Anschließer sofort an Railion Deutschland (Transportmanagement Ost, Notfallapparat Tel. (0 30) 2 97 - 4 18 05).

Gefährliche Ereignisse im Gleisanschluss mit Auswirkungen auf den Betrieb der Niederbarnimer Eisenbahn AG meldet der Anschließer sofort dem Fahrdienstleiter des Bf Basdorf.

Das Notfallmanagement im Gleisanschluss führt der Anschließer aus.

5.3 Umschlag- und sonstige Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden, sind einzustellen.

5.4 Mitarbeiter des Anschließers und andere Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Fahrzeugen tätig sind, verlassen diese bzw. treten von ihnen zurück.

5.5 Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.

5.6 Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m zuzüglich eines Rangiererweges von der nächsten Schiene zu wahren.

5.7 Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

5.8 Für das Öffnen, Festlegen und Schließen
- des Gleistores 1 zum Gelände des Industrie- und Gewerbeparks PankowPark ist das Rangierpersonal von Railion Deutschland,
- des Gleistores 2 zum Betriebsgelände der Stadler Pankow GmbH der Anschließer verantwortlich.

Bei Dunkelheit sorgt der Anschließer während der Dauer der Bedienungshandlungen für die Beleuchtung der Anschlussanlagen.

5.9 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Hemmschuhe zum Festlegen werden an der Übergabestelle am Gleis 6 durch den Anschließer vorgehalten.

5.10 Sichern technisch nicht gesicherter Bahnübergänge

Der Anschließer sorgt an den Eingängen zum Betriebsgelände für die Kennzeichnung mit dem Schild „Industriegelände – Schienenfahrzeuge haben Vorrang".

Diese Bedienungsanweisung ersetzt mit Inkrafttreten die bisherige Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses Stadler Pankow GmbH
(Berlin-Wilhelmsruh)
in der Ausweichanschlussstelle Schönwalde (Barnim)
mit der Gültigkeit ab 01.11.2001.

Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) hat mitgewirkt.

Stadler Pankow GmbH

gez. Clasen
Clasen

gez. ppa Fuchs-Giebel
Fuchs-Giebel

Berlin, 02.08.2006

Railion Deutschland AG
Cargo Zentrum Berlin

gez. i.V. Laurisch
Laurisch

gez. i.V. Laurisch
Urban

Berlin, 04.07.2006

Gesehen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII E 3

gez. Wille
Wille

Berlin, 27.07.2006

Bedienungsanleitung
MC EOW-2M Bahnhof Klosterfelde

gültig ab

05.06.2002
1.Ber. gültig ab 06.06.02

aufgestellt durch

Eisenbahnbetriebsleiterin

1. Einleitung

Die Weichen 931 und 933 des Bahnhofs Klosterfelde sind elektrisch ortsbediente Weichen der Bauart MC EOW- 2M mit Umstellschutz. Der Umstellschutz verhindert die Umstellung einer belegten Weiche.

Die Grundstellung der Weichen (Vorzugslage) ist im geraden Strang nach Gleis 901.

In der Regel werden die Weichen in der Vorzugslage befahren und somit ist ein Umstellen der Weiche nicht erforderlich.

Wird dem Tf bei Annäherung an die Weiche durch den Weichenlagemelder die Vorzugslage angezeigt, so darf die Weiche mit 40 km/h befahren werden.

Befinden sich die Weichen nicht in Vorzugslage so sind sie mit einer Rangiergeschwindigkeit von 10 km/h zu befahren.

2. Stellauftrag durch Gleisschaltmittel (Ortsbetrieb)

(In der Regel erforderlich für Fahrten von Gleis 902)

Funktion:
Um sich ein manuelles Umstellen der Weiche zu ersparen, wird bei Annäherung eines Fahrzeugs von der stumpfen Seite die Weiche automatisch in die ‚richtige' Lage gebracht.
Ein unbeabsichtigtes Auffahren der Weiche wird somit vermieden und damit möglichen Beschädigungen vorgebeugt.

Ausnahme: Bei Fahrten von Gleis 902 bei denen der DSS 927 nicht freigefahren wird ist die Vorzugslage der W933 durch Schließen der Schlüsseltaste herzustellen (s. Pkt.3).

Bedienungsablauf:
Weiche in Rechtslage, Zug nähert sich der Weiche auf dem linken Strang.
1. Beim richtungsrichtigen Überfahren des DSS (Doppelschienenschalter) wird eine Umstellanforderung an die MC EOW-2M– Steuerung abgegeben.
2. Die Weiche läuft um, der entsprechende Lagemelder beginnt zu blinken. (Die Umstellzeit beträgt max. 3 Sekunden.)
3. Nach erfolgreichem Umlauf meldet die Weiche wieder Ordnungsstellung. Die Weiche kann befahren werden.
4. Nach dem Freifahren der Weichen über den DSS läuft die Weiche nach 10 Sekunden in die Vorzugslage automatisch zurück.

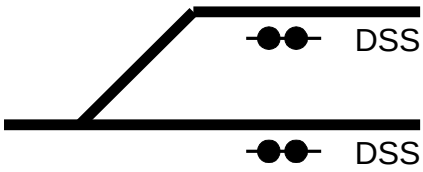
Entsprechend reagiert das System bei Befahren des DSS des anderen Strangs.

Besondere Bedienungshinweise:

Läuft die Weiche mit dem Befahren des DSS nicht um (WLM beginnt nicht zu blinken), kann dieses folgende Ursachen haben:

1. Weiche liegt bereits in angeforderter Lage, Weiterfahrt möglich.

2. Weiche ist belegt oder gestört, Weiterfahrt nicht gestattet (siehe Maßnahmen bei Störung)



3. Stellauftrag von der Bedienstelle „Bst“ (WHT)

In der Regel erforderlich für Fahrten von Gl 911 nach Gleis 902. Die Bedientaste (Schlüsseltaste) befindet sich für die Weiche 933 vor dem ehem. Fdl-Raum Klosterfelde und die Schlüsseltaste für die Weiche 931 steht rechts vor der Weiche.

Funktion:

Mit Bedienung der Bst-Schlüsseltaste wird die Weiche „hilfsumgestellt“ (WHT-Funktion). D.h. der Stellauftrag wird auch bei belegter oder gestörter Weiche ausgeführt.

Vor dem Bedienen der Schlüsseltaste ist noch mal augenscheinlich das Freisein der Weiche zu überprüfen.

Wird eine gestörte Weiche über diese Bedienung erfolgreich umgestellt, so hat die Weiche anschließend wieder Ordnungsstellung.

Bei Besetzen des Gleises 911 bis zur H- Tafel „2x“ ist der Achszählkreis 927 besetzt. In diesem Fall ist nach Prüfung über Freisein der Weiche 933, diese Weiche mittels Schlüsseltaste umzustellen.

Bedienungsablauf:

1. Schlüsseltaste „Bst“ (WHT- Weichenhilfstaste) unter Beachtung der besonderen Bedienungshinweise betätigen.
2. Die Weiche läuft um, der entsprechende Lagemelder beginnt zu blinken bzw. blinkt weiter bei Umstellung einer gestörten Weiche.
3. Nach erfolgreichem Umlauf meldet die Weiche wieder Ordnungsstellung (Weichenlagemelder zeigt Lage „rechts“ oder „links“). Die Weiche kann befahren oder erneut umgestellt werden.

Besondere Bedienungshinweise:

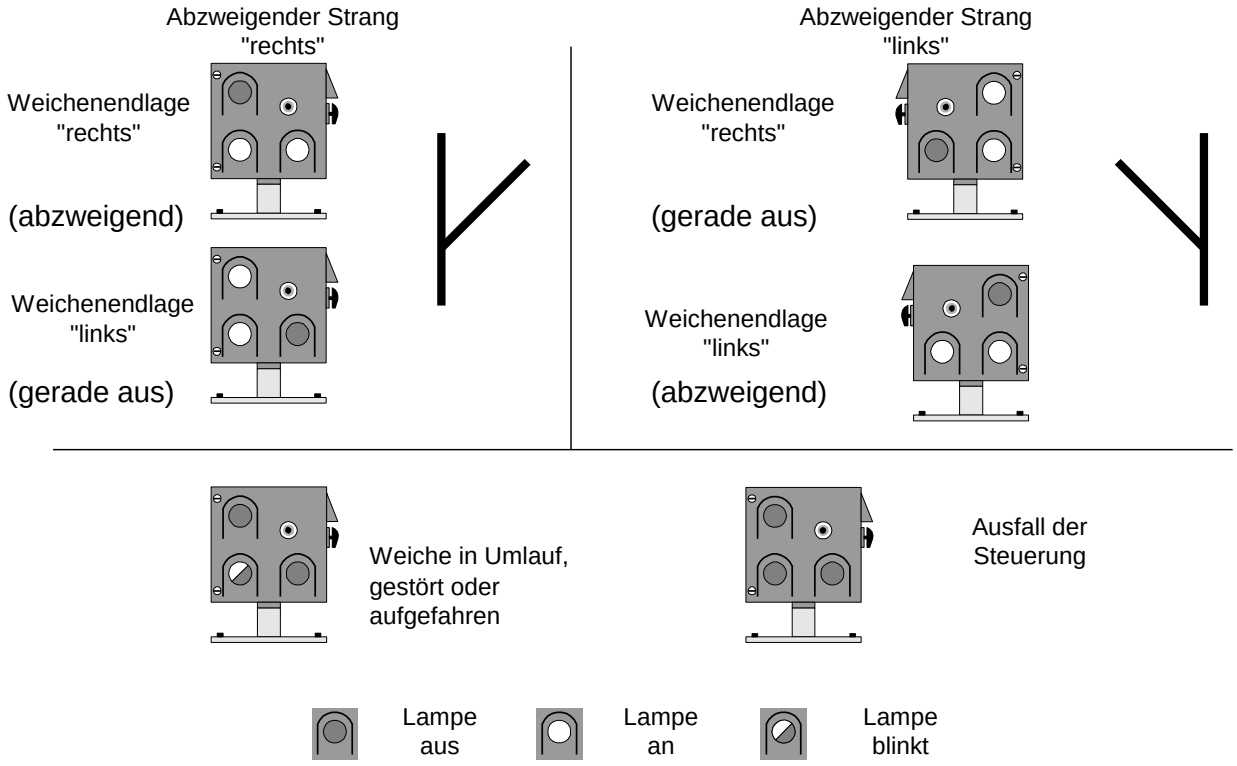
Achtung: Das Umstellen der Weiche mittels WHT ist eine sicherheitskritische Hilfshandlung. Der Bediener muss sicherstellen, dass die beweglichen Weichenteile nicht belegt sind.

4. Anzeigen des Weichenlagemelders

Funktion:
Um dem Zugpersonal die Lage der Weichen anzuzeigen, werden Lagemelder mit integrierten Leuchten eingesetzt. Je nach Zustand der Weiche (rechts/links/Weichenordnung/gestört) werden die entsprechenden Lampen dauerhaft bzw. blinkend angesteuert.

Besondere Hinweise:
Achtung: Blinkt der Lagemelder länger als 10 Sekunden, kann die Weiche mittels WHT in Grundstellung gebracht werden. Blinkt der Lagemelder weiterhin, muss vor dem Befahren eine Sichtprüfung auf Vorhandensein des korrekten Spitzenverschlusses erfolgen.

Anzeigebeispiel für eine einfache Weiche
(von der Spitze her gesehen)



5. Maßnahmen bei Störung

Wird eine Störung festgestellt, darf die Weiche erst nach Einleitung der nachfolgend genannten Maßnahmen befahren werden.
Nach Behebung der Störung darf die Weiche mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

5.1.Störungen:
- WLM blinkt (Weiche hat keine Ordnungsstellung)
- Weiche läuft nicht in angeforderte Lage beim Befahren der Gleisschaltmittel (Anforderung stumpfe Seite)

Maßnahmen:
- Weiche mittels Bst-Schlüsseltaster (WHT) in gewünschte Lage bringen. Falls nicht möglich, Weiche mittels Weichenhandkurbel in gewünschte Lage bringen und Störungsdienst benachrichtigen. (Weichenkurbel befindet sich im ehem. Fdl-Raum Klosterfelde).

° Weiche nach augenscheinlicher Prüfung mit Schrittgeschwindigkeit befahren

5.2.Störungen:
- WLM dunkel oder WLM ist unvollständig

Maßnahmen:
- ZL Basdorf benachrichtigen

- Weiche mittels Weichenhandkurbel in gewünschte Lage bringen

° Weiche nach augenscheinlicher Prüfung mit Schrittgeschwindigkeit befahren

Bedienungsanleitung - Infrarot-Fernsteuer-System IRE-2.1 / IRE-3

Anlage 5

Das Infrarot-Fernsteuer-System IRE ermöglicht eine richtungsabhängige Fernsteuerung mit begrenzter Reichweite, wie sie in dieser Art nur durch einen gerichteten Infrarot-Strahl möglich ist. Es ist für alle Anwendungen geeignet, bei denen ein "verlängerter Arm" zur Steuerung notwendig, und zusätzlich eine Richtungsselektivität der Steuerung erforderlich ist. Denn nur mit dem Infrarot-Steuerungssystem ist es möglich, zwei Empfänger, die relativ nahe beieinanderstehen getrennt anzupeilen und auszulösen. Ein Funksystem dagegen, kann immer nur eine kreisförmige Abstrahlung erzeugen und nicht gerichtet arbeiten.

IRE-Sender

IRE-Empfänger

Technische Beschreibung

Reichweite	durchschnittlich 25 m / max. 40 m (Die Reichweite ist abhängig von Umgebungshelligkeit, Witterung und Tageszeit. Bei Nacht nimmt die Reichweite zu, bei vollem Sonnenlicht wird die Empfindlichkeit des Empfängers reduziert.)
Versorgungsspannung	
Geber	8,4 V NiMh-Akku
Auswerter	18 V … 60 V DC, geregelt
Brummspannung	≤ 0,5 Vss
Strombedarf des Auswerters	
Empfangsbereit	ca. 25 mA
Aktiv (Relais ein)	ca. 60 mA
Anzahl der Ausgangskontakte	4 potentialfreie Umschaltkontakte
Kontaktdauer	~ 2,5 oder 10 s Dauersignal oder ~ 2,5 oder 10 s "Blinken" mit ca. 4 Hz
Kenndaten der Kontakte	
Schaltstrom	max. 1 A
Schaltspannung	max. 110 V DC / 125 V AC
Schaltleistung	max. 30 W / 62,5 VA
Kontaktwiderstand	max. 50 mOhm
Prellzeit	max. 2 ms
Rückmeldung	Lampenfassung, deren Anschlüsse auf die Klemmleiste geführt sind. Bestückung mit Glühlampe oder LED-Leuchtmelder

Bedienungsanleitung zum Infrarotsystem IRE (IRAB)

System-Information

Mit Hilfe des Infrarot-Systems können verschiedenste Anlagen und Geräte richtungsselektiv ferngesteuert werden. Als Übertragung wird das unsichtbare Infrarotlicht verwendet. Die Reichweite des Systems beträgt typisch 25m.
Über die Kontaktflächen an der Vorderseite erfolgt die Ladung des Gebers in den IRE Ladegeräten. Das System kann nicht von handelsüblichen Fernsteuerungen, die ebenfalls im Infrarotbereich arbeiten, gestört werden. Eine Aktivierung z.B. mit der Fernsteuerung des heimischen Fernsehers ist technisch ausgeschlossen.

Bedienung

Der Geber enthält eine rote Taste zur Aktivierung des Sendesignals.
Am Empfänger signalisiert eine weiße Anzeigelampe, dass die Übertragung erfolgreich war. Da sich das Infrarotlicht in der Ausbreitung wie sichtbares Licht verhält, ist es möglich, durch Zielen einen einzelnen Empfänger anzupeilen. Um einen Empfänger einzuschalten, müssen Sie also mit dem Geber in die Richtung des gewünschten Empfängers zielen und die rote Taste betätigen. Das weiße Licht im Empfänger bestätigt die Übertragung. Wenn im Geber die Taste gedrückt wird, leuchtet über der Taste eine rote Anzeige. Bei schwachem Akku beginnt diese rote Anzeige während des Sendevorgangs zu blinken. In diesem Fall sollten sie den Geber baldmöglichst in das Ladegerät einstecken.

Ladung

Der Infrarot-Sender wird aus einem NiMh-Akku betrieben, der über das zum System lieferbare Ladegerät wieder aufgeladen werden kann. Das Ladegerät arbeitet automatisch und signalisiert über Leuchtanzeigen, wenn der Akku vollgeladen ist.

Der Geber wird in das Ladegerät eingeschoben und die rote Ladeanzeige leuchtet auf. Wenn gleichzeitig die gelbe Anzeige leuchtet, bedeutet dies, dass der Geber eine zu tiefe Temperatur besitzt (weil er z.B. im Winter bei Minusgraden verwendet worden ist). Der Akku darf bei einer solchen Temperatur nicht geladen werden, da dies seine Lebenszeit verkürzen würde.
Deshalb wird der gesamte Akku so lange erwärmt, bis er eine für die Ladung günstige Temperatur erreicht hat. Das Lade Ende wird durch eine grüne Anzeige gemeldet. Der Geber kann mit vollem Akku mehrere Tage benutzt werden. Es ist nicht notwendig, ihn ständig im Ladegerät zu belassen

Leuchtmelder ROT – “Akku wird geladen“
Leuchtmelder GRÜN – “Akku ist geladen“
Leuchtmelder GELB – “Akku wird geheizt“

Empfänger

Der Empfänger ist in einem Aluminiumgehäuse installiert. Bei abgenommenem Deckelteil wird über einen Mikroschalter die Verbindung zu den Steuerrelais unterbrochen, so dass es möglich ist, die Anlage zu testen, ohne die angeschlossenen Geräte (z.B. Bahnschranken) ständig zu betätigen. Auf der Empfangsplatine befindet sich zur Kontrolle eine Anzeigediode, die bei einem ankommenden Fernsteuersignal aufleuchtet.

Bedienungsanleitung - Handumstellung el. Weichenantriebe A700H

Anlage 6

(Quelle: BOMBARDIER TRANSPORTATION, Sachnummer: 3NGG503383.BAL 17.09.2001)

1. Beim Fdl / ZL Basdorf ist eine Weichenkurbel sowie ein Schlüssel für den Spannungsabschalter (in Form eines Vierkantschlüssels) hinterlegt.

2. Die Schutzabdeckung des Spannungsabschalters öffnen (der Spannungsabschalter befindet sich auf der linken bzw. rechten Seite des Weichenantriebes).

3. Spannungsabschalterschlüssel aufstecken und durch Drehen nach RECHTS (↷) den Spannungsabschalter abschalten. Der Antrieb ist nun für das Handumstellen freigegeben.

   Anm.: Mit Betätigung des Spannungsabschalters wird der Überwachungs- und Stellstromkreis des Weichenantriebes unterbrochen und ein ferngestelltes Umstellen des Antriebes verhindert.

4. Die Abdeckung für die Handkurbel öffnen (rote Abdeckung an der Rückseite des Antriebes).

5. Die Handkurbel in die Öffnung einstecken und in die Nut der Antriebsspindel drücken.

6. Die Umstellung des Weichenantriebes in die Rechts- bzw. Linkslage erfolgt entsprechend der Drehung der Handkurbel (ca. 111 Umdrehungen).

7. Die neue Endlage des Weichenantriebes ist erreicht, wenn an der Handkurbel ein deutlicher Schwergang spürbar ist und der Sperrriegel hörbar eingefallen ist.

8. Die Handkurbel entfernen und die Abdeckung wieder verschließen.

9. Spannungsabschalter durch Drehen des Spannungsabschalterschlüssels nach LINKS (↶) wieder zuschalten.

10. Spannungsabschalterschlüssel abziehen und Abdeckung verschließen.

11. Spannungsabschalterschlüssel und Weichenkurbel wieder beim Fdl / ZL Basdorf hinterlegen.

Betriebsanweisung - Tankstellen der NEB AG — Anlage 7

gemäß TRbF 180,280/TRGS 555

1 Arbeitssicherheit an der Tankstelle

1.1 Brand- und Explosionsschutz

1.1.1 Explosionsgefährdung / Klassifizierung

Brennbare Flüssigkeiten sind nach Ihrem Flammpunkt sowie nach Ihrer Mischbarkeit mit Wasser (Löschmittel bei Brand) in Gefahrklassen eingeteilt:
Gefahrklasse AII Dieselkraftstoff **VbF §3**

1.1.2 Verhaltensanforderungen zum vorbeugenden Brandschutz

In explosionsgefährdeten Bereichen sind das Rauchen und der Umgang mit offenem Feuer, Schweißarbeiten und andere Zündquellen verboten. Schweiß- oder Trennarbeiten und andere Tätigkeiten mit offenem Feuer oder Licht dürfen im Tankstellenbereich nur ausgeführt werden, wenn eine schriftliche Erlaubnis unterschrieben vorliegt. **VdS 2036**

Aus dem gleichen Grund muss bei der Betankung von Fahrzeugen der Motor ausgeschaltet und die Zusatzheizung abgestellt und abgekühlt sein. **TRbF 180 Nr.6.1**

In explosionsgefährdeten Bereichen sind elektrotechnische Anlagen und Einrichtungen zu vermeiden. Installationen sowie regelmäßige Prüfungs- und Wartungsarbeiten dürfen nur von einem fachkundigen Betrieb ausgeführt werden.

ElExV§13

1.1.3 Abwehrender Brandschutz

Jeder Brand nimmt seinen Anfang in einem „Entstehungsbrand“.
Darum: Sofort beim Erkennen eines Brandes
schnell, besonnen und entschlossen handeln,
um eine weitere Ausdehnung und längere Hitzeeinwirkung zu unterbinden.
Es gilt der Grundsatz:

„Menschenrettung geht vor Brandbekämpfung“
- Brandschutzordnung -

An der Tankstelle werden vorrangig 6 kg-Pulverlöscher eingesetzt.
gemäß DIN 14096

Im Brandfall zuerst Feuerwehr alarmieren, dann Brandbekämpfung aufnehmen. Für den Einsatz von Handfeuerlöschern gilt:

- Löscher aus dem Halter nehmen, „scharf“ machen zum Brandherd laufen erst am Brandherd Löscher in Betrieb setzen

Achtung: Auswurfzeit nur 10 - 15 sek. für PG 6

- Brand von außen nach innen bekämpfen, Löschmittel nicht mitten in die Flammen spritzen
- nach Brandlöschung: Gesellschaft verständigen, Schaden protokollieren, Tankstelle verkaufsbereit herrichten.

Jeder eingewiesene Mitarbeiter muss über die Handhabung der Löscher unterwiesen sein.

TRbF 180

Die Brandschutzordnung und der Alarmplan (s. Anhang) müssen jedem Mitarbeiter zugänglich und inhaltlich bekannt sein, schriftlicher Nachweis mit Unterschrift erforderlich.

1.2 Arbeitsschutz / technische Sicherheit

1.2.1 Verhütung von Arbeitsunfällen

Ordnung und Sauberkeit sind oberster Handlungsgrundsatz für ein einwandfreies Erscheinungsbild der Tankstelle und für unfallfreies Arbeiten.

- Saubere und trittsichere Verkehrsflächen und Laufwege sind unter allen Arbeits- und Witterungsbedingungen zu gewährleisten!
- Dienstkleidung einschließlich des Schuhwerks – wirksamer Schutz vor berufsbedingten Erkrankungen!
- Wettergerechte Kleidung tragen – Schützen Sie sich vor Erkältungskrankheiten!
- Besonderes Augenmerk im Wirkbereich der Zapfsäulen: Erhöhte Stolpergefahr an Zapfinseln und über Zapfschläuche an Säulen herkömmlicher Bauart!
- Vor dem Einnehmen der Pausenmahlzeiten Hände gründlich waschen!
- Kraftstoffbenetzte Kleidung sofort wechseln – **Nicht rauchen!**
- Benetzte Körperteile gründlich mit Wasser und Seife waschen.
- Gelangt Kraftstoff in die Augen, sofort gründliche Augenspülung (Augendusche befindet sich in der Halle) - möglichst mit fließendem Wasser.

Die Ausbildung und Fortbildung von Ersthelfern sind zu organisieren.

- Für die Erste Hilfe bei Verletzungen Verbandskasten bereithalten, der Inhalt muss sauber und vollständig sein.
- Hebebühnen und Verdichter dürfen nur von Fachleuten instandgesetzt werden. **VBG 14**
- An den Geräten, die zur Selbstbedienung bestimmt sind, muss stets eine gut leserliche Bedienungsanweisung angebracht sein.
- Missbräuchliche Benutzung und Fehlbedienung, die zu Unfällen führen können, verhindern. **VBG 5**
- Behelfsmäßige Instandsetzungen sind zu unterlassen.
- **Es besteht ein striktes Alkoholverbot** **VBG 1**

1.2.2 Handlungen bei Unfällen

Bei Eintritt eines Arbeitsunfalls ist dem Verletzten Erste Hilfe zu leisten (Verband, Ruhigstellung verletzter Gliedmaßen) und wenn erforderlich, ärztliche Hilfe heranzuholen.

1.3. Umweltschutz

Die an der Tankstelle umgeschlagenen Mineralölprodukte stellen im wesentlichen Wasserschadstoffe dar. Das Eindringen in das Erdreich, in die Kanalisation oder in Gewässer muss daher wirksam verhindert werden. Das bedeutet insbesondere:

1.3.1 Schutz gegen das Austragen von Tropfmengen über die Fahrbahn in die Kanalisation: Entwässerung aller gefährdeter Verkehrsflächen im Bereich von Umfüllvorgängen über Benzinabscheider **TRbF 112**

1.3.2 Schutz vor Überfüllung von Behältern:
Vorpeilung des zu befüllenden Behälters zur Prüfung der aufzunehmenden Menge bei TKW-Anlieferung.
Anweisung des Füllstutzens nach Prüfung der Versandpapiere bei TKW-Anlieferung durch TSL/Pächter oder einen Beauftragten.

Verbot **! Im Bereich der Tankanlagen gilt ein absolutes Rauchverbot!**

2 Befahren der Tankstellen

Tf müssen die Tankanlagen mit besonderer Vorsicht befahren. Es ist damit zu rechnen, dass durch ausgetretenen Dieselkraftstoff der Reibwert auf der Schiene erheblich vermindert ist.

3 Befüllung von Tfz durch die Zapfanlage in Basdorf

Maßnahmen vor dem Tanken

Zum Befüllen von Tfz muss dieses mit dem Füllstutzen im Abfüllbereich stehen. Vor dem Tanken müssen die Dieselmotoren des Tfz abgestellt werden.

Der Tankvorgang ist nur unter Beaufsichtigung zugelassen!

1 Tankverschluss am Tfz öffnen

2

Zapfpistole aus der Zapfpistolentasche entnehmen und in den Tankstutzen des Tfz einhängen.

3

Grenzwertgeberstecker mit dem Tfz verbinden.

4

Sobald der Grenzwertgeber des Tfz autorisiert wurde leuchtet die Grüne LED Lampe auf und signalisiert die Freigabe des Grenzwertgebers.

5 Tankvorgang am Tankautomaten starten

a. Transponderleser an den Zug halten
b. Eingabe Zapfpunkt
c. Nr. 1 drücken für Diesel Zapfpunkt und mit „OK“ bestätigen

6 Tankvorgang durchführen.

7 Nachdem der Füllstand erreicht wird, schaltet der Grenzwertgeber den Tankvorgang ab.

8 Nach Beendigung des Tankvorgangs Zapfpistole aus dem Tankstutzen entfernen, Grenzwertgeberstecker vom Tfz trennen und wieder in die entsprechende Halterung einhängen.

9 Bei Störungen ist der Tankvorgang sofort zu beenden sowie Fdl Basdorf zu verständigen.

10 Auftretende Störungen bzw. Undichtigkeiten an der Anlage sind sofort zu melden, zu beseitigen und durch geeignete Bindemittel einzuschränken. Dieses Bindemittel ist direkt neben der Tankstelle für den Notfall bereitgestellt.

11 Eine Verschüttung von Kraftstoffen ist zu vermeiden. Bei ausgelaufenem Kraftstoff ist dieser umgehend zu beseitigen.

12 Bei einem Stromausfall kann die rote Lampe blinken sowie im Display der Fehlercode “FE 40“ erscheinen. Ist in diesem Fall die Anlage nicht zu resetten, so ist der Fdl Basdorf zu verständigen.

Maßnahmen nach dem Tanken

Vor dem Starten der Motoren muss sich der Tf davon überzeugen, dass die Zapfpistole sowie der Grenzwertgeber vom Fz entfernt worden sind und in die dafür vorgesehenen Halterungen befinden.

4 Befüllen der Triebfahrzeuge Pesa-Link in Basdorf

Der Tankvorgang ist nur unter Beaufsichtigung zugelassen!

Maßnahmen vor dem Tanken

Zum Befüllen von Tfz muss dieses mit dem Füllstutzen im Abfüllbereich stehen. Vor dem Tanken müssen die Dieselmotoren des Tfz abgestellt werden.

1

Trockenkupplung, sowie Grenzwertgeberstecker aus der Halterung nehmen und mit Tfz verbinden

2

Sobald der Grenzwertgeber des Tfz autorisiert wurde leuchtet die Grüne LED Lampe auf und signalisiert die Freigabe des Grenzwertgebers.

3 Tankvorgang am Tankautomaten starten

a. Transponderleser an den Zug halten
b. Eingabe Zapfpunkt
c. Nr. 2 drücken für Diesel Zapfpunkt und mit „OK“ bestätigen

4

Zapfpistolenschalter auf „ON“ schalten.

5

Nachdem der Füllstand erreicht wird, schaltet der Grenzwertgeber den Tankvorgang ab.
Im Anschluss muss der Zapfpistolenschalter auf „OFF“ geschaltet werden.

6 Nach Beendigung des Tankvorgangs Trockenkupplung entfernen, Grenzwertgeberstecker vom Tfz trennen und wieder in die entsprechende Halterung einhängen.

5 Befüllen der Triebfahrzeuge mit Ad Blue in Basdorf

Der Tankvorgang ist nur unter Beaufsichtigung zugelassen!

1

Trockenkupplung, sowie Grenzwertgeberstecker aus der Halterung nehmen und mit Tfz verbinden

2

Grenzwertgeber erkannt und in Ordnung, wird durch die grüne Lampe signalisiert.

3 Tankvorgang am Tankautomaten starten

a. Transponderleser an den Zug halten
b. Eingabe Zapfpunkt
c. Nr. 3 drücken für Ad Blue Zapfpunkt und mit „OK“ bestätigen

4

Schalter „ZVA Schalter“ an der Ad Blue Anlage nach rechts drehen und auf „ON“ schalten.

5

Nach dem der Füllstand eereicht wird, schaltet der Grenzwertgeber den Tankvorgang ab. Die LED „Betriebslampe an“ erlischt und schaltet die Pumpe ab. Im Anschluss den Schalter „ZVA Schalter“ auf „OFF“ schalten.

6 Nach Beendigung des Tankvorgangs Trockenkupplung entfernen, Grenzwertgeberstecker vom Tfz trennen und wieder in die Ad Blue Säule einhängen.

6 Tankstellenbuch

Für die exakte Abrechung der getankten Dieselkraftstoffmenge muss das beim Fdl/ZL Basdorf befindliche Tankstellenbuch geführt werden.

Führung des Tankstellenbuches bei:

Transponder (Dritte)	=	EVU außer NEB BG
Notfallschlüssel	=	nach Rücksprache mit der Notfallbereitschaft Instandhalter
Transponder Tfz NEB	=	NEB BG – abweichender Tfz-Transponder

Tankstellenbuch muss wie folgt ausgefüllt werden:

Spalte 1 „Datum“	→	Datum der Betankung
Spalte 2 „Uhrzeit“	→	Uhrzeit der Betankung
Spalte 3 „Abgegeben“	→	Name des Fdl
Spalte 4 „Aufgenommen“	→	Name Empfänger (TankstellennutzerIN) + Name der Firma
Spalte 5 „Wortlaut des Gesprächs“	→	getankte Menge + Nr. Fplo des EVU (Dritte) oder Tfz-Nr. mit Transponder-Nr. (NEB BG)

Bei Betankungen in Küstrin-Kietz mit abweichendem Tfz-Transponder, müssen die oben genannten Daten dem Fdl-Basdorf telefonisch gemeldet werden.

Bedienungsanweisung - Betriebsgelände Basdorf — Anlage 8

Gültig ab: 06.04.2022

1. Beschreibung des Betriebsgeländes

Lage

Das Betriebsgelände befindet sich in den Nebengleisen des Bf Basdorf.

Die Wartung und Instandhaltung des Betriebsgeländes obliegt der NEB AG.

Beschreibung

Hinter dem Grenzzeichen der fernbedienten Rangierweiche W145 gelangt man auf das Betriebsgelände.

Gleisanlagen:
- Werkstatthalle NEB
- Rangier- und Abstellanlage
- Tankstelle
- Berliner Eisenbahnfreunde e.V.

Einfriedung und Tore

Mit Ausnahme des Zuführungsgleises und straßenseitigen Zugangs zur Werkstatthalle NEB bzw. Zugangs der Berliner Eisenbahnfreunde e.V. ist das Betriebsgelände eingefriedet.

Die mit Sh 2- Signalen ausgerüsteten Gleistore befinden sich im Zuführungsgleis hinter der EOW-Weiche 21.

Zwischen den Fzg-Abstellhallen der Berliner Eisenbahnfreunde e.V. und dem Betriebsbüro NEB befindet sich jeweils eine Tür, um den Zugang zu gewährleisten.

Gleistor

Es ist darauf zu achten, dass alle Tore und Türen im Werkstattbereich sowie das Gleistor zum Betriebsgelände über Nacht grundsätzlich mit dem NEB-Schlüssel HV4 verschlossen sind.
Triebfahrzeugführer der NEB BG sind im Besitz dieses Schlüssels.

Alarmanlage

Zudem muss die Alarmanlage bei Verlassen der letzten Person scharf geschaltet werden.
Sollte die Alarmanlage trotz Anwesenheit ansprechen, ist der Fdl / ZL Basdorf zu informieren. Weitere Schritte erfolgen durch den Fdl / ZL Basdorf.

Gleisanlage

Gleislängen sind den Örtlichen Richtlinien des Bf Basdorf (BBAS) zu entnehmen.

EOW-Weichen

Die Weichen 21, 23 und 26 sind EOW-Weichen der EOW-Anlage der Fa. PINTSCH GmbH (siehe Bedienungsanweisung - Anlage 14)

Tankstelle

Im Gleis 12 befindet sich eine Tankstelle für Dieseltriebfahrzeuge und eine Ad Blue Tankstelle.

Beleuchtung Gleisanlagen/ Tankstelle

Das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung der Gleisanlagen sowie Tankstelle bzw. Ver- und Entsorgungseinrichtung erfolgt über einen Dämmerungsschalter.

2. Betrieblicher Ablauf

Ein- / Ausfahrten

Alle Rangierfahrten in bzw. aus dem Betriebsgelände erfolgen mit Zustimmung Fdl/ZL Basdorf.

Einschränkungen

Grundsätzlich ist nur eine Rangierfahrt über das Zuführungsgleis in bzw. aus dem Betriebsgelände möglich.

Rangierfahrten innerhalb des Betriebsgeländes sind nach vorheriger Rücksprache mit allen zum Zeitpunkt im Betriebsgelände befindlichen Tf abzusprechen.
Regelmäßige Rangierfahrten finden durch Tfz der NEB BG zur Abstellung sowie der Instandhaltung statt.
Außerplanmäßige Rangierfahrten im Betriebsgelände sind zwischen Werkstatt NEB und Fdl/ZL Basdorf abzustimmen.

Rangierfahrten durch andere EVU´s sind nach vorheriger Rücksprache mit dem Fdl/ZL Basdorf möglich.
Im Bereich des Betriebsgeländes und in der Werkstatt Basdorf dürfen nur geprüfte und ortskundige Mitarbeiter rangieren.

Verbot

Dampflokomotiven
Die Gleise 8 bis 11 sind für arbeitende Dampflokomotiven gesperrt.
Gleis 12 darf nur bis zum Signal Ne 5 „BEF“ Berliner Eisenbahnfreunde, befahren werden.

Geschwindigkeiten

Im **gesamten Betriebsgelände der NEB** (ab Weiche 21) darf die Geschwindigkeit von **maximal 5 Km/h (Schrittgeschwindigkeit)** nicht überschritten werden.

3. Werkstatthalle NEB

In der Werkstatt Basdorf befinden sich vier Gleise:

Gleis 1 – Waschgleis
Gleis 2 – Grubengleis
Gleis 3 – Grubengleis
Gleis 4 – Abstellgleis

In der Werkstatthalle Basdorf darf immer nur eine Rangierbewegung stattfinden. Dabei haben Fahrten als Bereitstellung zu Zügen Vorrang.

Sanden innerhalb der Werkstatthalle

Die Kontrolle der Sandstreueinrichtung innerhalb der Werkstatthalle ist verboten. Hierfür kann das Zuführungsgleis 131 zum Betriebsgelände NEB genutzt werden.

Erreichbarkeit der Werkstatt

Schichttelefon:	**0152 – 09217888**
Früh(Mo-Fr)	07:00 Uhr – 15:45Uhr (Schichtzeit)
Nacht(So-Do)	21:15Uhr – 06:00 Uhr (Schichtzeit)

Bereitschaft: **0172 – 3275990**
(außerhalb der Schichtzeiten)

Kellergeschoss

Zugang zum Kellergeschoss und der Nutzung der Technik- und Abstellräume sind unbedingt zu beachten und einzuhalten

Der dauernde Aufenthalt sowie die Nutzung als Arbeitsplatz sind in den Technik- und Abstellräumen nicht zulässig. Der Umgang und die Lagerung mit/von leichtentzündlichen oder explosiven Stoffen sind verboten. Flure und Raumbereiche, die als Rettungsweg dienen, dürfen nicht zu Lagerzwecken genutzt werden. Dort befindliche, notwendige Einrichtungsgegenstände müssen aus nicht brennbaren Materialien bestehen.

Die zu Fluren (Rettungswege) führenden Türen sind geschlossen zu halten und dürfen nicht verstellt werden.

Erster Rettungsweg aus dem Kellergeschoss ist die Wendeltreppe im Lagerraum 4 (ehemaliges Heizhaus), die direkt aus dem Gebäude ins Freie führt.

Die Zugangsberechtigung ist auf unterwiesene Mitarbeiter des Betriebsbüros und der Werkstatt Basdorf sowie den Instandhaltern der NEB AG beschränkt. Die Unterweisung und Schulung führt der verantwortliche Brandschutzbeauftragte (Sicherheitsbeauftragte) durch.

Personal von Fremdfirmen, die zur Wartung/Instandhaltung technischer Anlagen die Technik- und Abstellräume betreten müssen, ist vom Brandschutzbeauftragten vorher zu unterweisen. Die Unterweisung ist durch Unterschrift des Unterwiesenen zu bestätigen. Personen ohne Unterweisung dürfen sich nur in Begleitung eines Zugangsberechtigten des o.g. Personenkreises im Kellergeschoss für die Dauer der Arbeiten aufhalten.

Vor der Begehung des Kellergeschosses hat der Mitarbeiter eine Hilfsperson (im Betriebsbüro oder in der Werkstatt) über den Aufenthaltsort und die geplante Aufenthaltsdauer zu unterrichten.

Der Zugang zu den Technik- und Abstellräumen ist nur mit einem Rufgerät oder Mobiltelefon zulässig, damit die unterrichtete und im Notfall Hilfe leistende Person verständigt werden kann.

Regelung der Ein- / Ausfahrten

Die **Koordination** der Hallenrangierein- bzw. -ausfahrten regelt die Werkstatt NEB in den Schichtzeiten.
Die **Zustimmung zu einer Rangierfahrt** darf nur erteilt werden, wenn keine andere Rangierbewegung stattfindet.
Eine direkte Verständigung zwischen Tf und Werkstatt NEB ist nur erforderlich, wenn Unklarheiten (z.B. Gleisänderungen bzw. Gleisbesetzung) oder besondere Umstände bestehen.

Ablauf

Einfahrt in die Werkstatthalle

Für das Abstellen von ankommenden Zügen auf den vorgegebenen Werkstattgleisen, holt der Tf die Zustimmung vom Fdl / ZL Basdorf. Wenn nicht anders vorgegeben (z.B. Dienstplan), ist das Waschgleis zu benutzen.

Auch bei geöffnetem Hallentor ist grundsätzlich anzuhalten.

Tfz dürfen erst in die Halle einfahren, wenn sich der Tf augenscheinlich davon überzeugt hat, dass das Tor vollständig geöffnet ist und er das

Signal Zp 1 – Achtungssignal

gegeben hat.

Das Signal Zp 1 – Achtungssignal kann entfallen, wenn ein zweiter Mitarbeiter

im Bahnbetrieb die Einfahrt sichert (siehe Postensicherung).
Das Fahrzeug fährt in das entsprechende Hallengleis mit Schrittgeschwindigkeit (siehe hierzu FV-NE § 53 (2) – Geschwindigkeit) bis zur vorgegebenen Bodenmarkierung. Hierfür befinden sich zusätzlich angebrachte Markierungspendel in Höhe der Radvorleger.

Fahrzeug nicht vollständig in der Werkhalle
Befindet sich ein Fahrzeug teilweise innerhalb und teilweise außerhalb der Halle (z.B. bei Arbeiten), ist 10 m hinter dem Fahrzeug in Richtung Fdl / ZL Basdorf das Signal Sh2 – Wärterhaltscheibe – aufzustellen.

Motoren
Der Tf muss die Motoren abstellen, sobald er den Abstellplatz erreicht hat. Das Fahrzeug ist gegen das Wegrollen zu sichern.
Bei dem Laufen lassen der Motoren in der Werkstatthalle muss stets die Abgasabsauganlage benutzen werden. Diese ist nur mit eingewiesenem Personal der Werkstatt zu benutzen.

Maßnahmen vor der Abfahrt aus der Werkhalle
Tf müssen vor dem Bewegen des Fahrzeugs:
- die Zustimmung des Werkstattpersonals in den Schichtzeiten einholen (siehe hierzu Pkt. 3 – Werkstatthalle der NEB),
- bei einem Rundgang um das Fahrzeug alle Personen warnen,
- alle Anschlussleitungen entfernen,
- alle am Fahrzeug lehnenden Gegenstände entfernen,
- Warnschilder beachten und
- alle Festlegemittel (Hemmschuhe) entfernen.

Tfz dürfen erst aus der Halle fahren, wenn sich der Tf augenscheinlich davon überzeugt hat, dass das Tor vollständig geöffnet ist und er das

Signal Zp 1 – Achtungssignal

gegeben hat.

Das Signal Zp 1 – Achtungssignal kann entfallen, wenn ein zweiter Mitarbeiter im Bahnbetrieb die Ausfahrt sichert (siehe Postensicherung).

Waschgleis (Gleis 1)

Besondere Vorsicht
Das Waschgleis ist mit Tfz mit besonderer Vorsicht zu befahren, da durch Feuchtigkeit der Reibwert auf der Schiene erheblich vermindert sein kann.

Die Waschanlage wird ausschließlich vom Werkstattpersonal bedient.

Ampel am Gleisende:

Grün: Einfahrt erlaubt
Gelb: Einfahrt zu weit
Rot: Halt

Die Anweisungen des Werkstattpersonals sind zu beachten und zu befolgen.

Verbot

Betriebsstoffe (z.B. Sand und Motoröl) dürfen auf den Waschgleise nicht auf- bzw. nachgefüllt werden.

Maßnahme nach dem Wa-

Nach dem Verlassen des Waschgleises muss das ordnungsgemäße Wirken der Bremsen durch den Tf mit einer Betriebsbremsung geprüft werden.

schen

4. Bedienungsanweisung Hygienesystem

4.1 Inbetriebnahme Hygienesystem

Das Hygienesystem darf nur nach entsprechender Unterweisung in Betrieb genommen werden.

Für die Inbetriebnahme ist hierfür der NEB-Schlüssel 6 zu benutzen.

4.2 Türen am Hygienesystem entriegeln (Schlüsselschalter)

Türen entriegeln

Durch jeweiliges Schließen des Schlüsselschalters [1] / [5] am Außenkasten kann entweder die Tür zur Frischwasser Befüllung (Abb. 2) (Automatische Spülung des Trinkwasserbefüllschlauchs) oder WC-Absauganlage (Abb. 4) entriegelt werden.

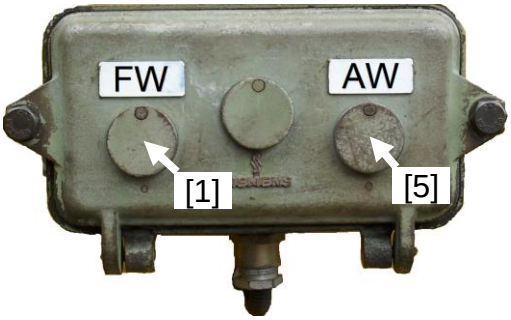


Abb. 1: Schlüsselschalter (Außenkasten)

Schiebetür öffnen und den jeweiligen Schlauch entnehmen.

Lässt sich eine Tür nicht entriegeln, ist zu überprüfen, ob die andere Tür des Hygienesystems richtig verriegelt ist!

Abb. 2: Linke Schiebetür - Frischwasser (FW)

Abb. 3: Beide Türen offen - VERBOTEN -

Abb. 4: Rechte Schiebetür - Abwasser (AW)

Verbot

Die gleichzeitige Benutzung der Frischwasserbefüllung und Abwasserabsaugung ist verboten!!!

Schiebetüren sind nach dem Ende der Benutzung des Hygienesystems wieder zu verschließen.

4.3 Trinkwasser-Befülleinheit (Frischwasser)

Beginn

I Um die Befüllung zu beginnen, muss die Tür der Trinkwasser – Befülleinheit entriegelt und vom Bediener geöffnet werden (siehe hierzu Pkt. 4.2 Türen am Hygienesystem entriegeln).

II Trinkwasserbefüllschlauch mit Kupplung [2] aus der Halterung [3] entnehmen.

III Trinkwasserbefüllschlauch [2] an die dafür vorgesehene Kupplung des zu befüllenden Waggons anschließen und verriegeln.

Den Hebel der Befülleinheit [4] auf „Wasser befüllen“ stellen.

→ Die Befülleinheit wird auf Durchlass geschaltet und der Tank kann mit Trinkwasser gefüllt werden.

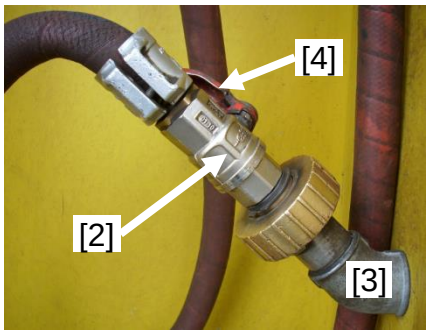


Abb. 5: Frischwasser – Befülleinheit

II Frischwasserschalter (Abb. 6) von „0“ auf „FW“ (FW – Tank füllen) stellen. Schalter nach rechts drehen.

Ende

IV Um den Befüll Vorgang zu beenden, den Frischwasserschalter (Abb. 6) von „FW“ auf „0“ stellen.

VI Wenn nötig kann der Hebel der Befülleinheit [4] abgesperrt werden.

VII Den Befüll Schlauch abkuppeln und Restwasser ablaufen lassen.

VIII Den Trinkwasserbefüllschlauch mit Kupplung zurück in die vorgesehene Halterung des Hygienesystems einhängen.

Abb. 6: Frischwasserschalter

Achtung

IX Abschließend ist darauf zu achten, dass der Hebel der Befülleinheit [4] auf „Wasser befüllen“ steht.

Die Trinkwasser Befüllung ist beendet.

Wichtig

Fäkalienbereich nicht mit dem Frischwasserschlauch abspritzen.

4.4 WC-Absauganlage (Abwasser)

Beginn

I Um die Absaugung zu beginnen, muss die Tür der WC-Absauganlage entriegelt und vom Bediener geöffnet werden (siehe hierzu Pkt. 4.2 Türen am Hygienesystem entriegeln).

IV Pumpe am Pumpenschalter einschalten [6].

V Kugelhahn muss geschlossen sein [7].

III Absaugkupplung [8] aus der Ruhekupplung [9] entnehmen und an den Absaugstutzen des zu entleerenden Wagens anschließen und verriegeln.

V Kugelhahn öffnen [7].

VI Der Abwassertank wird entleert.

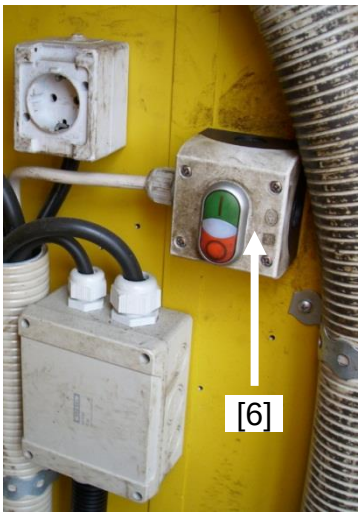


Abb. 5: Pumpenschalter

Ende

Wenn im Schlauch kein Durchfluss mehr festgestellt werden kann, ist der Tank leer.

Wichtig

Wenn der Schlauch zu schlagen beginnt, dann wird von der Pumpe nur noch in Schwallen Abwasser abgesaugt. Mit der angesaugten Luft sinkt das Vakuum sehr schnell. Es wird jedoch kaum noch Flüssigkeit angesaugt. Deshalb sollte der <u>Kugelhahn beim ersten Schlagen des Schlauchs geschlossen</u> werden.

VII Die Absaugkupplung entriegeln und etwas lösen, aber im Absaugstutzen belassen. Den Kugelhahn zwei bis drei Mal kurz öffnen und Luft nachsaugen, damit die Absaugkupplung und der Schlauch vollkommen entleert werden.

VIII Kugelhahn schließen [7].

IX Die Absaugkupplung [8] vom Absaugstutzen nehmen.

X Schlauch wieder in die Ruhekupplung [9] einhängen.

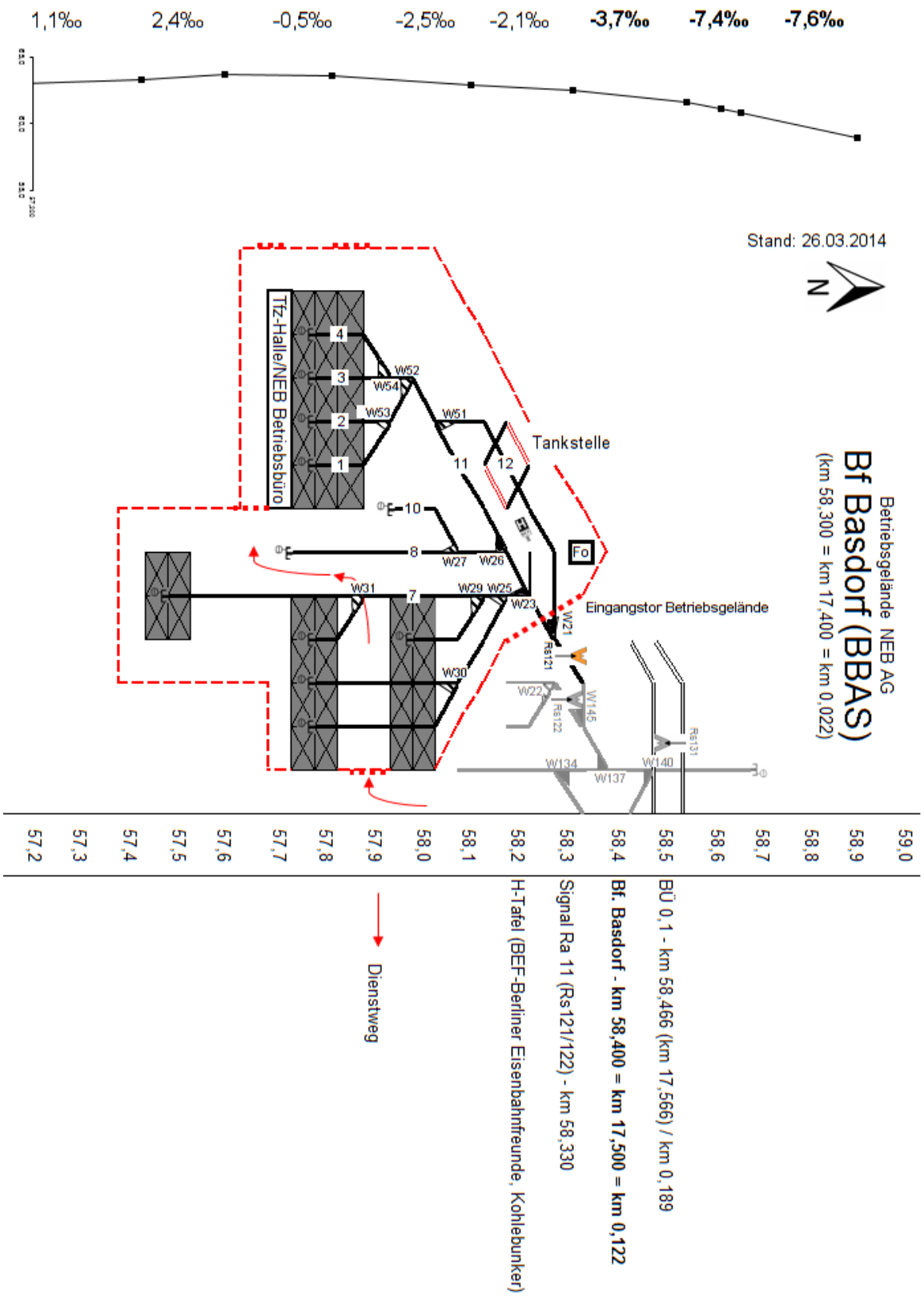
XI Die Pumpe durch Betätigen der Taste [6] ausschalten.

Abb. 6: Absaugkupplung

Die Absaugung ist beendet.

Anlagen:

Skizze Anlagen / Gleise Tankstelle Basdorf



Bedienungsanweisung der Serviceeinrichtung NEB AG im Bahnhof Küstrin-Kietz

Anlage 9

Gültig ab: 11.01.2018

1. Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die Serviceeinrichtung der NEB AG im Bf Küstrin-Kietz zweigt von der Strecke 770 Abzw. Biesdorfer Kreuz Süd – Küstrin-Kietz Grenze im Bf Küstrin-Kietz mit der Weiche W12 ab.
Der Anschluss besteht aus zwei Gleisen, dem Gleis 21, welches direkt ab der Weiche W12 beginnt. Von diesem Gleis weicht über die Handweiche A1 das Gleis 22 ab, welches über die Handweiche A2 wieder auf das Gleis 21 mündet.
Die Grenze der Serviceeinrichtung befindet sich im km 81,135 der Strecke 770.
Die Wartung und Instandhaltung der Anschlussgleise obliegt der NEB AG.

Gleislängen

Gleis	Zweckbestimmung	Länge	Neigung	Hemmschuhe / Radvorleger
Gleis 21	Zuführungsgleis/ Züge abstellen / Tankanlage	140 m	3,3 ‰	Standard Form II
Gleis 21 Ausziehgleis	Umfahrung und Abstellung von Zügen Gleis 21/22	60 m	3,3 ‰	
Gleis 22	Züge abstellen	140 m	3,3 ‰	

Radsatzlast

Alle Gleislagen sind für eine Radsatzlast von bis zu 21 t zugelassen.

Hemmschuhe

Die Hemmschuhe befinden sich im Lagercontainer an der Tankstelle

Weichen

Die Weichen in der Serviceeinrichtung A1 und A2 sind Handweichen. Die Weiche A1 ist nicht verschlossen. Die Weiche A2 ist in Grundstellung (gerader Strang Richtung 21 und Ausziehgleis) verschlossen. Die Weichen werden durch den Tf des EVU bedient. Grundstellung der Weichen: Im graden Strang Richtung Gleis 21 / Ausziehgleis.

Weiterhin besteht eine Abhängigkeit durch das Weichenschloss der Weiche A2, in Grundstellung, und der Tankstelle über eine Schlüsselsperre.

Für die Abstellung von Fahrzeugen sind Weichen grundsätzlich freizufahren.

Schlüsselsperre

Nur bei aktivierter Schlüsselsperre ist ein Tankvorgang durchführbar. Dazu muss sich der Schlüssel in der Schlüsselsperre befinden und die grüne Meldeleuchte leuchten.

Das Umstellen der Weiche A2 ist nur bei deaktivierter Schlüsselsperre möglich. Dazu ist Taste an der Schlüsselsperre zu betätigen und der Schlüssel herumzudrehen. Nach der Entnahme des Schlüssels ist mit diesem das Weichenschloss zu entriegeln und die Weiche umzustellen.

Abstellung

Fahrzeuge im Anschluss sind grenzzeichenfrei abzustellen. Ein kurzer Aufenthalt auf einer Weiche (z.B. bei einem Tankvorgang oder einer Entsorgung) ist möglich.

Abweichungen werden durch den EBL bekanntgegeben

Bedienung

Die Bedienung des Anschlusses erfolgt vom Bf Küstrin-Kietz als Rangierfahrt.

Einfriedung und Tore	Mit Ausnahme des Zuführungsgleises ist das Gelände der Serviceeinrichtung eingefriedet. Das mit Sh 2- Signalen ausgerüstete Gleistor befindet sich im Zufahrgleis, Gleis 21. In Höhe des Bahnhofsgebäude und der Tankstelle befindet sich jeweils eine Tür, um den Zugang zu gewährleisten.
Beleuchtung Gleisanlagen/ Tankstelle	Das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung der Gleisanlagen erfolgt über Dämmerungsschalter. Die Beleuchtung der Tankstelle bzw. Ver- und Entsorgungseinrichtung erfolgt durch einen Bewegungsmelder.
Betriebseinschränkungen	Grundsätzlich ist nur eine Bedienungsfahrt über das Zuführungsgleis in den Anschluss möglich. Innerhalb der Serviceeinrichtung sind Rangierfahrten nach vorheriger Absprache der Tf in der Serviceeinrichtung möglich.
Tankstelle	In der Serviceeinrichtung am Gleis 21 befindet sich eine Tankstelle für Dieseltriebfahrzeuge. In Höhe der Tankstelle befindet sich im Gleis eine Auffangwanne, sie hat eine Länge von 12,50 m.
Gesetzliche und sonstige Bestimmungen	Für die Serviceeinrichtung gelten die betrieblichen Bestimmungen gem. SbV – NEB AG in der jeweils gültigen Fassung. Die Betriebsführung auf der Serviceeinrichtung der NEB AG im Bf Küstrin-Kietz erfolgt über das Gleis 2 im Bf Küstrin-Kietz. Regelmäßige Bedienungen der Serviceeinrichtung finden durch Tfz der NEB BG zur Abstellung der Züge statt. Bedienungen durch andere EVUs sind nach vorheriger Rücksprache mit der NEB AG möglich.

2. Beteiligte Stellen und Partner

Notfälle	Telefon	Fax	Mobil	E-Mail
Polizei	110			
Feuerwehr	112			
NEB AG				
Eisenbahnbetriebsleiterin (Frau Schulze)	030 396011-301 oder 030 396011-33	030 396011-37	0172 3813123	schulze@neb.de
Stellvertreter (Herr Poser) Fdl/ZL Basdorf Unfallmeldestelle	033397 68790-321 033397 78-512 (alternativ) 033397 78-511	033397 68790-37 033397 78570	01525 6739063	mirco.poser@captrain.de
Aufsichtsbehörde				
Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg (Herr Robst)	030 77001-272	030 77007-5272		robstc@eba.bund.de
DB Netz				
Bf Küstrin-Kietz (Fdl)	03347 970137	03347 970139		

3. Betrieblicher Ablauf

Rangierfahrten aus bzw. in die Serviceeinrichtung finden vom Bahnhof Küstrin-Kietz statt, aus dem Bahnhof kommend vom Gleis 2 ab dem Sperrsignal 502Y über die Weiche W12 in das Gleis 21 oder 22 und damit in das Zuführungsgleis der Serviceeinrichtung der NEB AG im Bahnhof Küstrin-Kietz.
Rangierfahrten aus dem Anschluss finden über das Sperrsignal L21X und die Gleissperre Gsp10 und die Weiche W12 in den Bahnhof Küstrin-Kietz statt. Alle Rangierfahrten in bzw. aus dem Anschluss müssen mit dem Fdl Küstrin-Kietz vereinbart werden, dieser erteilt entsprechende Zustimmung zur Rangierfahrt über die Sperrsignal 502Y und L21X.

Bedienungsfahrten in die Serviceeinrichtung dürfen eine Länge von max. 100 m nicht überschreiten.

Die Bedienung erfolgt luftgebremst, die Spitze des Zuges ist durch einen Tf oder Rangierbegleiter zu besetzen.

Die Rangiergeschwindigkeit im Anschluss beträgt 10 km/h.

Grundsätzlich sind die Weichen A1 und A2 nach jeder Rangierfahrt in die Grundstellung zu bringen.

Das Schloss des Gleistores der Serviceeinrichtung ist mit NEB-Schlüssel HV4 ausgestattet. Tf der NEB BG sind im Besitz des Schlüssels. Vor jeder Bedienung ist das Gleistor zu öffnen und festzulegen. Nach Beendigung der Bedienung ist das Tor immer zu verschließen.

Rangierfahrten innerhalb der Serviceeinrichtung sind nach vorheriger Rücksprache mit allen zum Zeitpunkt im Anschluss befindlichen Tf abzusprechen.

Alle abgestellten Wagen und Tfz sind gegen unbeabsichtigte Bewegungen mittels Feststellbremse oder Radvorleger zu sichern. Abgestellte Fahrzeuge im Bereich der Serviceeinrichtung sind gekuppelt und geschlaucht zu übergeben. Das Abstellen von Fahrzeugen im Zuführungsgleis ist nicht zulässig. An Wagen oder Tfz ist erst heranzufahren, wenn sichergestellt ist, dass der Wagenzug festgestellt ist. Erst nach dem Kuppeln und Schlauchen mit dem Tfz bzw. Wagen sind Feststellbremsen zu lösen oder Festlegemittel zu entfernen.

Der Tf des bedienenden EVU ist für die Endlage der zu befahrenden Weichen, augenscheinliche Befahrbarkeit der Gleise und Freihalten des Lichtraumes verantwortlich. Die Bedienungsfahrt ist im Gleisbereich der Serviceeinrichtung vorsichtig mit höchstens 10 km/h durchzuführen.

Alle Fahrten von und zur Serviceeinrichtung sind Luftgebremst durchzuführen. Es sind sämtliche Wagen an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und eine Bremsprobe durchzuführen. Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

Warnen der Mitarbeiter in der Serviceeinrichtung

Bei der Zuführung und Abholung von Wagen bzw. Tfz warnt der Tf Personen, die im Bedienungsbereich sind.

Prüfen der Serviceeinrichtung	Der Tf bzw. Rangierbegleiter prüft die während der Bedienung zu befahrene Serviceeinrichtung durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich • Befahrbarkeit • Freihalten des Regellichtraums. Stellt er diesbezüglich Mängel fest, so meldet er diese an den Fdl / ZL Basdorf.
Tankstelle	Die Bedienung der Tankstelle ist nur bei freigeschalteter Schlüsselsperre möglich.

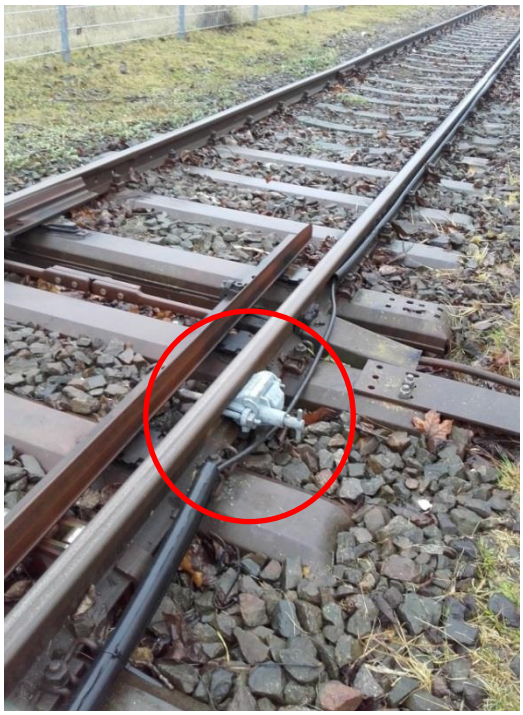
DA 02/2018

Bedienungsanweisung Schlüsselsperre / Handweiche A2

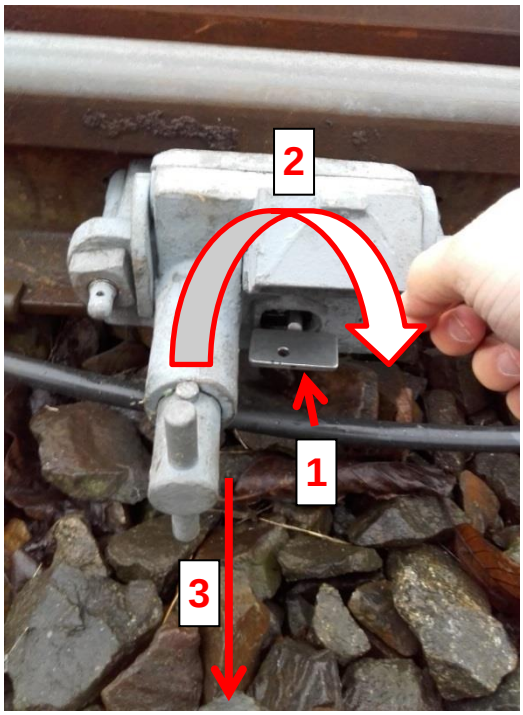
Schlüsselsperre Tankstelle:

Grundstellung der Schlüsselsperre. Grüne LED zeigt an, dass getankt werden kann.

1. Taster gedrückt halten
2. Schlüssel nach links drehen und entnehmen.
Grüne LED erlischt, rote LED zeigt an, dass nicht getankt werden kann.



Lage Weichenschloss mit Grundstellung



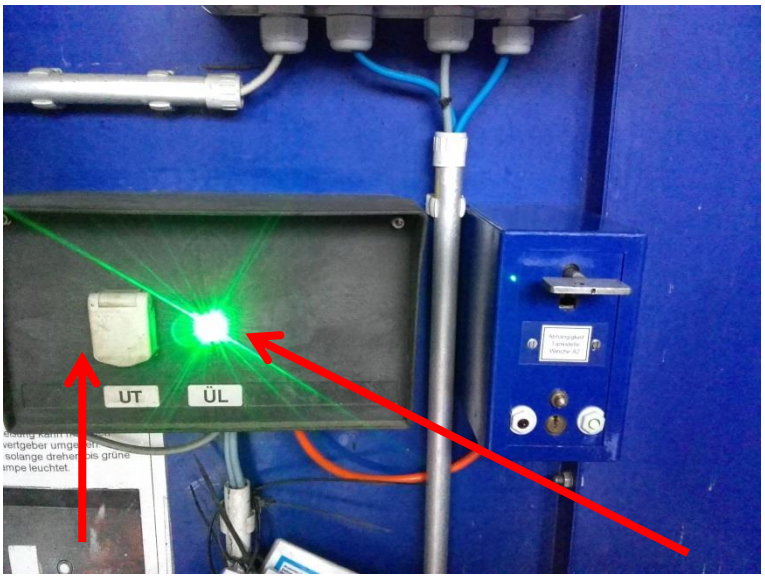
1. Schlüssel einstecken
2. Schlüssel nach rechts drehen
3. Bolzen herausziehen

Bolzen ist herausgezogen und die Weiche kann in eine beliebige Endlage verlegt werden

Nach dem Rangieren und dem Freifahren der Weiche A2 ist die Weiche A2 wieder in Grundstellung zu verlegen und das Weichenschloss der Weiche A2 und die Schlüsselsperre an der Tankstelle in Grundstellung zu bringen.

Überbrückung Grenzwertgeber

Ein Überbrücken des Grenzwertgebers mit der Schließung NEB 6 ist nicht mehr möglich.



UT Taste (NEB 6) unwirksam

LED leuchtet grün, wenn Grenzwertgeber korrekt gesteckt ist und kein Fehler vorliegt

4. Bedienungsanweisung Hygienesystem

4.1 Inbetriebnahme Hygienesystem

Das Hygienesystem darf nur nach entsprechender Unterweisung in Betrieb genommen werden.

4.2 Schläuche am Hygienesystem entriegeln

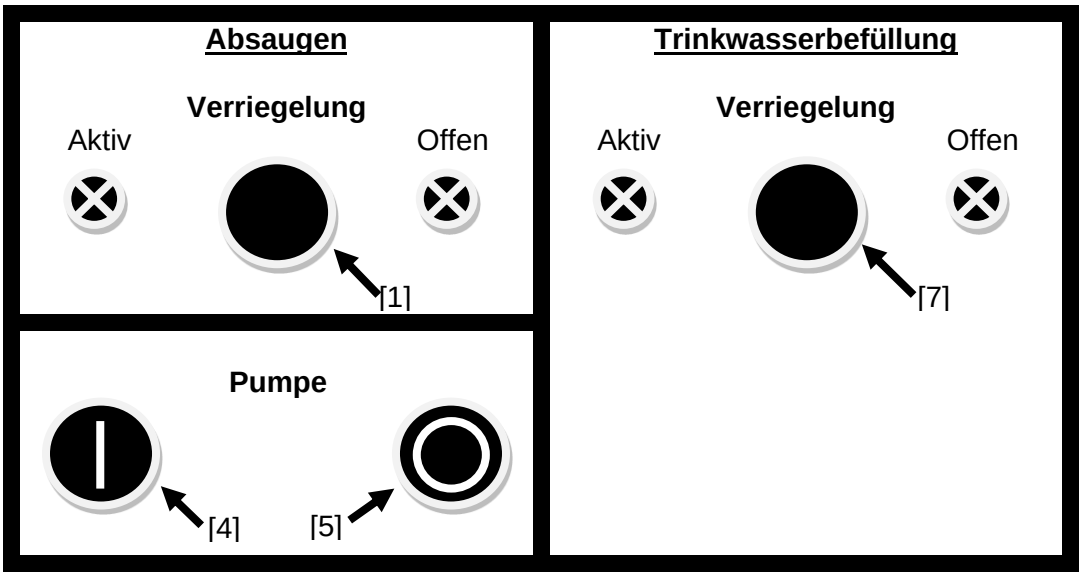


Abbildung 1: Bedienfeld (ähnlich Darstellung)

Schläuche entriegeln

Durch Drücken der jeweiligen Taste [1] / [7] am T-System kann entweder der Schlauch zur Absaugung oder zur Trinkwasserbefüllung entriegelt werden.

Abdeckklappe des Schlauches öffnen und den Schlauch entnehmen.

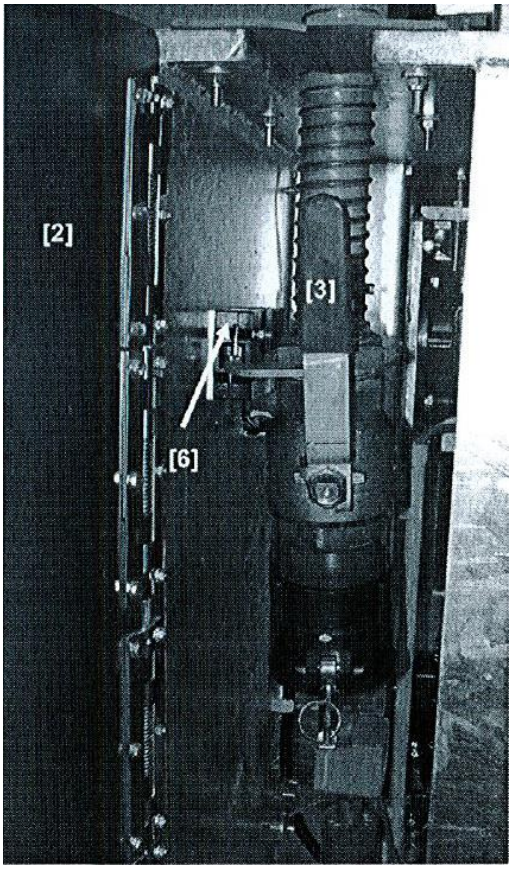
Schläuche verriegeln

Die Klappe öffnen und die Kupplung mit dem Verriegelungshaken in die Verriegelung einführen, bis sie eingerastet ist.

Lässt sich ein Schlauch nicht entriegeln, überprüfen Sie, ob der andere Schlauch des Hygienesystems richtig verriegelt ist!

4.3 WC-Absauganlage (Abwasser)

I Die Absaugkupplung mit Taste [1] entriegeln.
II Abdeckklappe [2] des Schlauches öffnen und die Absaugkupplung [3] entnehmen.



ACHTUNG!
Klappe wird durch Feder geschlossen
Quetschgefahr!

III Absaugkupplung des Schlauches an die Kupplung des zu entsorgenden Wagens anschließen und verriegeln.
IV Den Kugelhahn an der Absaugkupplung öffnen.
V Pumpe durch Drücken der Taste [4] starten.
→ Absaugvorgang startet.
VI Nachdem der Tank entleert ist, den Kugelhahn schließen.

Wichtig

Den Kugelhahn zwei bis drei Mal kurz öffnen. Hierdurch wird der Tank vollständig entleert. Die Absaugkupplung entriegeln und etwas lösen, aber im Absaugstutzen belassen. Den Kugelhahn kurz öffnen und Luft nachsaugen, damit die Absaugkupplung und der Schlauch vollständig entleert werden. Den Kugelhahn schließen und die Absaugkupplung vom Absaugstutzen nehmen.

VII Die Absaugkupplung mit dem Verriegelungshaken in die Verriegelung [6] schieben, bis sie eingerastet ist.
VIII Die Pumpe durch Betätigen der Taste [5] ausschalten.

Die Absaugung ist beendet.

ACHTUNG! <u>Schlauchrückzug durch Gewichtstück.</u> Den abgekuppelten Schlauch nicht plötzlich loslassen, es besteht Verletzungsgefahr durch den zurückschnellenden Schlauch.

4.4 Trinkwasser-Befülleinheit (Frischwasser)

I Die Trinkwasserbefüllkupplung mit Taste [1] entriegeln (Abb. 1).

II Abdeckklappe [8] des Schlauches öffnen und den Trinkwasserbefüllschlauch mit Kupplung [9] aus der Halterung entnehmen.

ACHTUNG!
Klappe wird durch Feder geschlossen
Quetschgefahr!

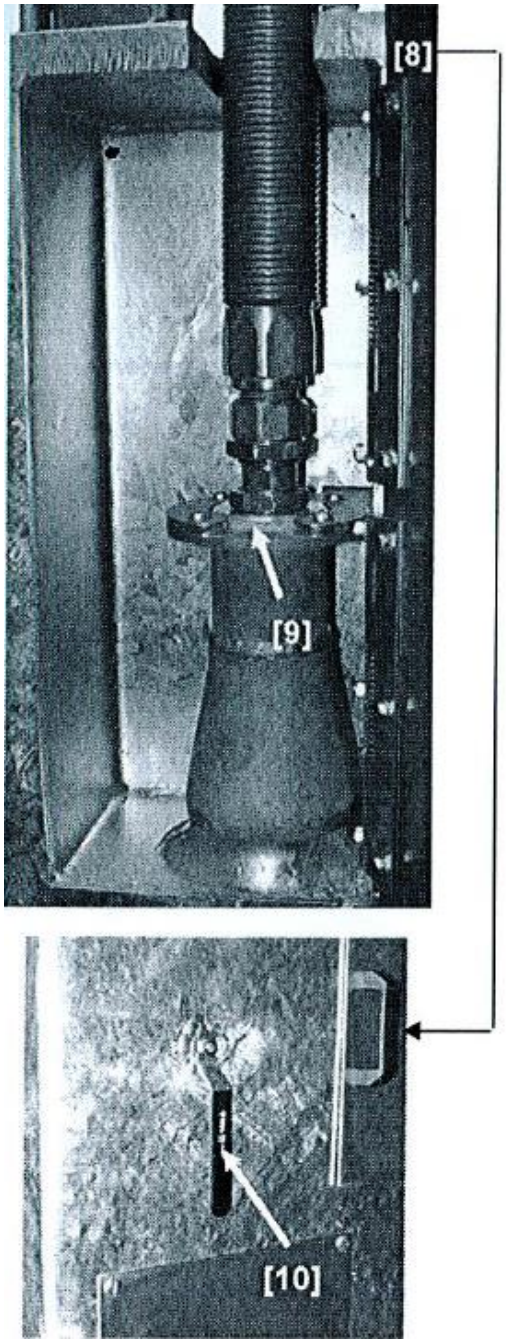
III Trinkwasserbefüllkupplung an die dafür vorgesehene Kupplung des zu befüllenden Waggons anschließen und verriegeln.

IV Den Hebel des Dreiwegehahnes [10] auf „Wasser befüllen“ stellen.
→ Der Dreiweghahn wird auf Durchlass geschaltet und der Tank wird mit Trinkwasser gefüllt.

V Um den Befüllvorgang zu beenden, den Hebel [10] wieder zurück auf Schlauchentleerung stellen.
→ Hierbei wird am Dreiwegehahn der Zulauf abgesperrt und die Öffnungen vom Befüllschlauch und der Rückführleitung geöffnet. Die Wasserrückführung beginnt.

VI Den Befüllschlauch abkuppeln.

VII Den Wasserbefüllschlauch zurück in die vorgesehene Halterung des Hygienesystems schieben, bis sie eingerastet ist. Durch leichten Zug am Schlauch prüfen, ob der Schlauch richtig verriegelt ist.



Die Trinkwasserbefüllung ist beendet.

ACHTUNG! <u>Schlauchrückzug durch Gewichtstück</u>. Den abgekuppelten Schlauch nicht plötzlich loslassen, es besteht Verletzungsgefahr durch den zurückschnellenden Schlauch.

5. Notfallmanagement

Etwaige Schäden und Unregelmäßigkeiten (gefährliche Ereignisse) sind unverzüglich der Fdl / ZL Basdorf (Unfallmeldestelle) der NEB AG zu melden. Die Unfallmeldestelle meldet entsprechende Schäden bzw. Unfälle nach den Richtlinien des Notfallmanagement der NEB AG.

6. Aufgaben der NEB AG

Die NEB AG verständigt alle Beteiligten im Anschluss über die Bedienung.

Gefährliche Ereignisse werden dem Fdl / ZL Basdorf (Unfallmeldestelle) gemeldet, ansonsten der Notfall-/ Unfallmeldestellen des betroffenen EVU.

Die Untersuchung und Berichterstattung gefährlicher Ereignisse sowie die Beseitigung der Unfallfolgen liegt entsprechend der Infrastruktur bei der NEB AG. Die Notfalltechnik ist, bei gegebenenfalls erforderlich werdenden Einsatz, durch das befahrende EVU zu organisieren.

Die NEB AG stellt dem EVU je einen Unfallmeldeplan (Alarm- und Gefahrenabwehrplan) zur Verfügung und hält ihn auf einem aktuellen Stand.

Das Zuführungsgleis und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung der Serviceeinrichtung gefährden, sind einzustellen.

Mitarbeiter des EVUs, die im Bedienungsbereich sind, treten von diesen zurück.

Die Rangierwege sind durch die EVUs und den Anschließer verkehrssicher zu halten.

Öffnen und Schließen der Tore

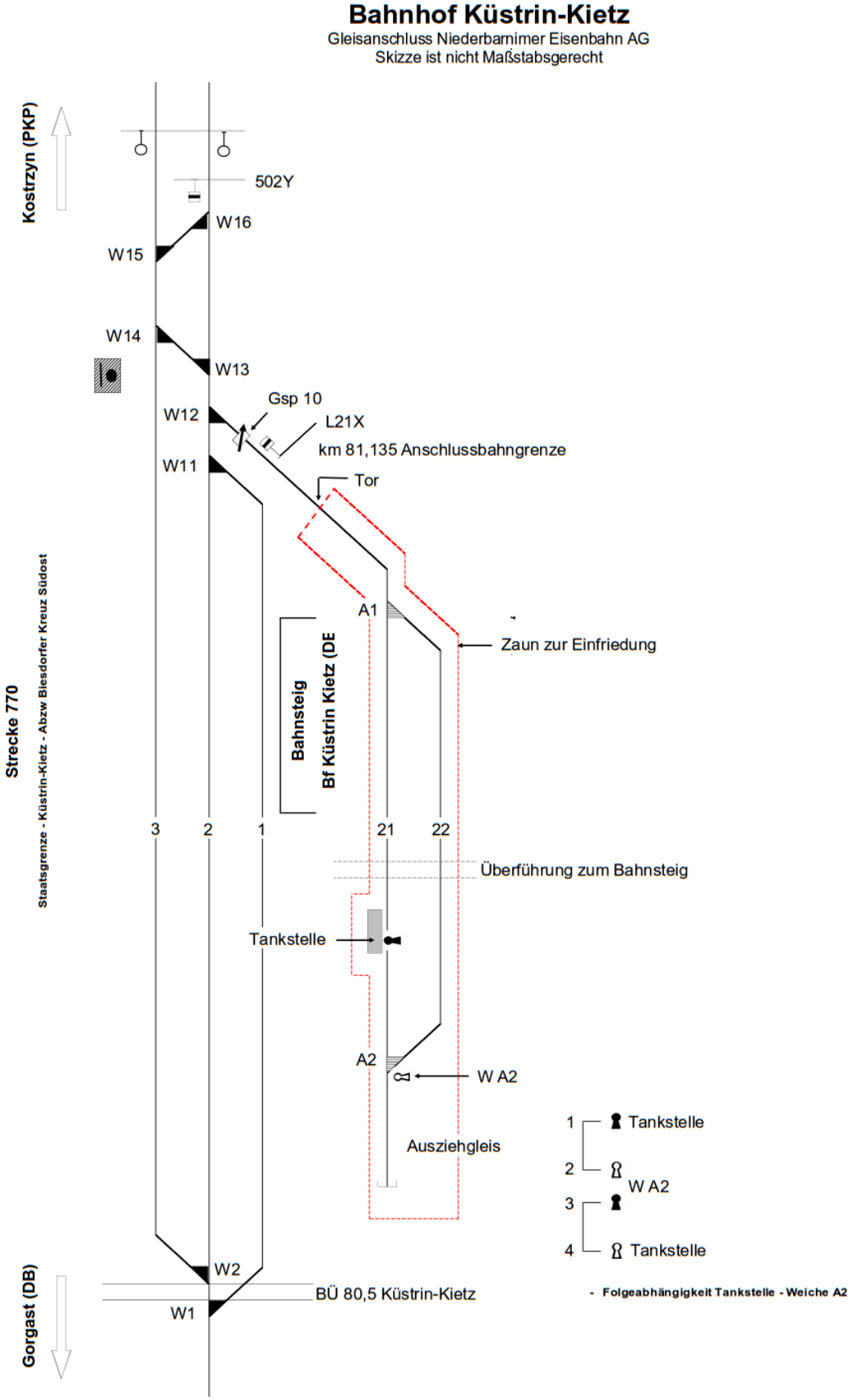
Das bedienende EVU stellt sicher, dass das Gleistor zur Serviceeinrichtung zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profilfrei festgelegt ist. Nach der Bedienung ist das Tor wieder zu verschließen.

Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Zum Festlegen der Wagen bzw. Tfz werden im Lagercontainer der Tankstelle zwei Radvorleger vorgehalten und gewartet.

Anlagen:

Skizze Anlagen / Gleise Tankstelle Küstrin-Kietz



Serviceeinrichtung der NEB AG im Bahnhof Küstrin-Kietz

Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg

Berlin, 13.11.2015
Ort, Datum

i.A.
Unterschrift (Stempel)

Eisenbahnbetriebsleiterin EBL
Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft

Berlin, 10.11.15
Ort, Datum

A. Schulze
Unterschrift (Stempel)

Technisch Unterstützter Zugleitbetrieb (TUZ) Anlage 10

Gültig ab: 14.07.2014

1. Allgemeines

Neben dem klassischen Zugleitbetrieb nach FV-NE ist die Zugleitstrecke zwischen Basdorf und Klosterfelde zusätzlich mit einer technischen Einrichtung ausgerüstet, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wenn der zu befahrene Abschnitt mit einem anderen Zug belegt ist.
Die Umsetzung der technischen Einrichtung wird mit dem System „Technisch Unterstützten Zugleitbetrieb“ (TUZ) der Firma PINTSCH TIEFENBACH GmbH realisiert und basiert auf die Zugleiterbediente Unterstützung des Zugleitbetriebes (ZU ZLB).

Das System TUZ ist keine Signalanlage. Es gelten die für den Zugleitbetrieb festgelegten Regeln der FV-NE.

Nicht in das System TUZ eingebunden sind die Zugleitstrecken Klosterfelde – Groß Schönebeck sowie Basdorf – Wensickendorf – Schmachtenhagen. Diese besitzen keine technische Einrichtung nach EBO - § 15 (2) Satz 2, dürfen grundsätzlich jeweils nur mit einem Zug befahren werden.

Neben dieser Bedienungsanweisung gilt für den ZL Basdorf zusätzlich das Bedienungshandbuch NEB Basdorf – Klosterfelde TMC-TUS (Stand: 14.01.2016).

2. Betriebsführung nach FV-NE, Funktionsweise TUZ

Der ZL regelt den Zuglauf innerhalb seiner Zugleitstrecke nach dem Zugleitverfahren auf Grund von „Zuglaufmeldungen“.

Regelung der Zugfolge wird durch Zuglaufmeldungen wie folgt angeordnet:

- ➔ planmäßig: Abgabe von Zuglaufmeldung ist im Fahrplan vorgeschrieben (nach FV-NE - § 10)
- ➔ außerplanmäßig: als schriftliche Befehle (gem. FV-NE - § 9)

Bevor der ZL eine Zugfahrt im Bereich des TUZ zulässt, müssen die Bedingungen für die Zustimmung bzw. Fahrerlaubnis nach § 17 (7) erfüllt und die Gleismagnete durch Schaltung der TUZ für den zu befahrenen Abschnitt unwirksam geschaltet werden.

3. Betriebsstellen

Der TUZ beginnt ab Bf Basdorf an der Fahrsperre km 0,250 und endet im Bf Klosterfelde an der Trapeztafel der Gegenrichtung im km 9,774.

Innerhalb der Zugleitstrecke ist die Zuglaufstelle Hp Wandlitzsee mit einer technischen Einrichtung ausgerüstet.

4. Beschreibung der Anlage

Der TUZ besteht aus den Außenanlagen und einem Steuerbereich mit Steuerrechner, von dem der Fdl/ZL Basdorf die erforderlichen Maßnahmen für die Vorbereitung einer Zug- bzw. Rangierfahrt ergreifen kann. Die Außenanlagen bestehen aus den Standardkomponenten der Eisenbahnsicherungstechnik

- 2000 Hz-Magnet
  (in Höhe der Signale Ne 1 - Trapeztafel bzw. Ne 5 - Haltetafel)
- Achszähler (Schienenkontakte)

und dem Fahrsperrenmelder für den Tf.

- Blaumelder (kein Signal)

5. Fahrsperrenmelder (Blaumelder)

Der Fahrsperrenmelder (Blaumelder) zeigt den Zustand des jeweiligen Gleismagneten an und gilt als **optische Unterstützung (Hinweis)** für den Triebfahrzeugführer.

6. Anlage in Betrieb (Zugbetrieb)

Blaumelder leuchtet mit Dauerlicht = Fahrsperre wirksam
(2000 Hz-Magneten wirksam)

➔ Bei Erkennen der wirksamen Fahrsperre ist sofort anzuhalten.
➔ An einer wirksamen Fahrsperre darf ein Zug nur auf schriftlichen Befehl vorbeifahren.

Blaumelder blinkt = Fahrsperre unwirksam
(2000 Hz-Magneten unwirksam)

Achtung: blinkender Blaumelder gilt nicht als Zustimmung bzw. Fahrerlaubnis (Fe)

7. Anlage außer Betrieb / Störungsfall (z.B. Ausfall der Stromversorgung)

Blaumelder dunkel = Fahrsperre wirksam
(2000 Hz-Magneten wirksam)

- Beim Erkennen der wirksamen Fahrsperre ist sofort anzuhalten.
- An einer wirksamen Fahrsperre darf ein Zug nur auf schriftlichen Befehl vorbeifahren.

8. Zwangsbremsung

Beim Erhalten einer Zwangsbremsung an 2000 Hz-Magneten ist der Fdl/ZL Basdorf umgehend zu verständigen!

1. FV-NE § 48 (5) – Zwangsbremsung
   (an technische Einrichtung)
2. FV-NE § 48 (6) – Weiterfahrt nach Zwangsbremsung
   (an technische Einrichtung)

➔ Zug darf nur mit Befehl weiterfahren.
➔ Standorte der technischen Einrichtung sind dem Geschwindigkeitsheft zu entnehmen.

9. Zugschlussmeldung

Die Ankunftsmeldung innerhalb des TUZ darf erst abgegeben werden, wenn für lokbespannte Züge eine Zugschlussfeststellung durch das Zugpersonal und anschließende Zugvollständigkeitsmeldung (siehe Wortlaut) an den Fdl / ZL Basdorf durchgeführt wurde.

Wortlaut: „Zug (Nummer) vollständig in … [Betriebsstelle] angekommen“

10. Wirkungsweise der Anlage

Grundstellung	1. Blaumelder leuchten mit Dauerlicht, alle 2000 Hz-Magneten sind wirksam geschaltet.
Fahrweg einstellen	2. Einstellung des Fahrweges mit Start-Ziel-Punkt durch den Fdl/ZL Basdorf (Vorbedingung des Systems wurden erfüllt, gleichzeitig wird verhindert, dass nicht zugelassene Fahrwege einstellbar sind)
	3. Unwirksamschaltung des Gleismagneten in Richtung des unbesetzten Abschnitts (Blaumelder blinkt)
	4. Erteilung der Fahrerlaubnis (Fe)
Zugfahrt	5. Vorbeifahrt am Blaumelder
	6. Nachfahrschutz wird aktiv (Befahren der Schienenkontakte)
	7. Blaumelder schaltet auf Dauerlicht (2000 Hz-Magneten wirksam)
Grundstellung	8. Rückstellung der Fahrten erfolgt im Regelfall durch Freifahren der jeweiligen Gleisabschnitte

11. Rangierfahrten in Klosterfelde

Bei Rangierbewegungen innerhalb des Bf. Klosterfelde sind alle Fahrsperren dauerhaft wirksam (Blaumelder zeigen Standlicht).

Die Vorbeifahrt, an den mit Fahrsperren (Blaumelder) ausgerüsteten Haltetafeln (Signale Ne 5), ist nach Zustimmung des Fdl/ZL Basdorf nur mit der Befehlstastenbetätigung (Befehlsschalter) möglich.

Bedienungsanweisung für Serviceeinrichtung NEB AG Gleis 3 im Bahnhof Wriezen

Anlage 11

Gültig ab: 04.04.2016

1. Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die Serviceeinrichtung der NEB AG im Bf Wriezen (BWRZ) zweigt von der Strecke 970 (Streckennummer 6758) zwischen Eberswalde und Frankfurt (Oder) mit der Weiche W19 ab.
Die Serviceeinrichtung besteht aus einem Gleis, dem Gleis 3 (ehem. Gleis 19), welches in Höhe der Gleissperre Gs VI beginnt.

Grenzen

Die Grenze der Serviceeinrichtung befindet sich im Bkm 75,687 und endet im Bkm 75,824 mit einem Gleisabschluss (Prellbock).

Bedienungsfahrten in die Serviceeinrichtung dürfen eine Länge von max. 100 m nicht überschreiten.

Wartung und Instandhaltung

Die Wartung und Instandhaltung der Serviceeinrichtung obliegt der NEB AG.

Gleislängen

Gleis	Zweckbestimmung	nutzbare Gleislänge	Neigung	Hemmschuhe / Radvorleger
Gleis 3	Zuführungsgleis/ Züge abstellen	126 m	< 2,5 ‰	Standard Form II

Radsatzlast

Die Gleisanlage ist für eine Radsatzlast von bis zu 21 t zugelassen.

Elektrant

Höhe Gleisabschluss befindet sich ein Elektrant mit 2 Schuko Steckdosen 230 Volt, um maximal 2 Triebwagen der BR 650 anschließen und abstellen zu können. Ein Kabel ist fest angeschlossen und am Gleiskörper verlegt, bei Störungen am Elektrant ist dieser über die NEB-Schließung zugänglich.

Geschwindigkeit

Die Rangiergeschwindigkeit in der Serviceeinrichtung beträgt 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit).

Rangierwege

Links vom Gleis (Richtung Gleissperre (Gs VI).

Beleuchtung Gleisanlagen

Das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung der Gleisanlage erfolgt über den Fdl Wriezen.

Gesetzliche und sonstige Bestimmungen

Für die Serviceeinrichtung gelten die betrieblichen Bestimmungen gem. SbV – NEB AG in der jeweils gültigen Fassung.

Die Betriebsführung auf der Serviceeinrichtung der NEB AG im Bf BWRZ erfolgt über das Gleis 1.

Regelmäßige Bedienungen der Serviceeinrichtung finden durch Tfz der NEB BG zur Abstellung der Züge statt. Bedienungen durch andere EVU´s sind nach vorheriger Rücksprache mit der NEB AG möglich.

2. Beteiligte Stellen und Partner

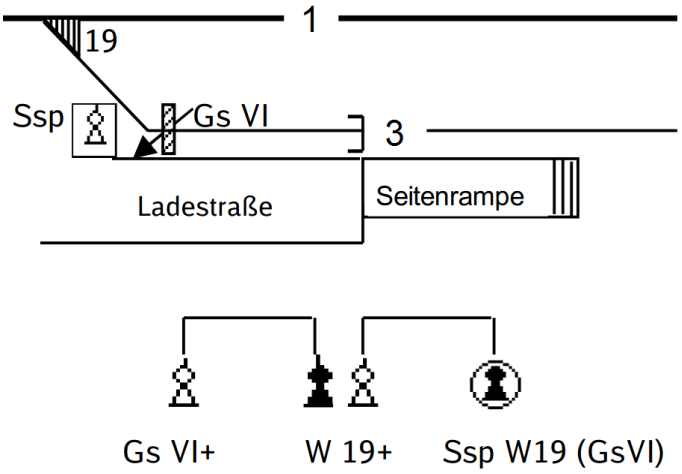
Notfälle	Telefon	Fax	Mobil	E-Mail
Polizei	110			
Feuerwehr	112			
NEB AG				
Eisenbahnbe-triebsleiterin Frau Schulze	030 396011-301 oder 030 396011-33	030 396011-37	0172 3813123	schulze@neb.de
Stellvertreter (Herr Poser) Fdl/ZL Basdorf Unfall-Meldestelle	033397 68790-321 033397 78-512 (alternativ) 033387 78-511	033397 68790-37 033397 78-570	01525 6739063	mirco.poser@captrain.de
Aufsichtsbehörde				
Landeseisen-bahnaufsicht Brandenburg				
Herr Robst	030 77007-272	030 77007-5272		robstc@eba.bund.de
DB Netz				
Fdl BWRZ	0152 375 188 05			

3. Betrieblicher Ablauf

Alle Rangierfahrten in die bzw. aus der Serviceeinrichtung müssen mit dem Fdl Wriezen vereinbart werden, dieser erteilt entsprechende Zustimmung zur Rangierfahrt.

Die Bedienung der Serviceeinrichtung als Rangierfahrt, von und nach Gleis 3 im Bf BWRZ, erfolgt über die Gleissperre GsVI und Weiche W19.

Hierbei besteht eine Abhängigkeit zwischen Weiche W19 und Gleissperre GsVI, die per Schlüsselsperre (Ssp) vom Fdl BWRZ freigegeben werden kann (siehe Abbildung).



Quelle: DB Netz AG

Diesbezüglich begibt sich der Tf zum Fernsprecher mit elektromechanischer Schlüsselsperre (Ssp W 19) und fordert beim Fdl BWRZ die Freigabe an (siehe Ablauf Ssp).

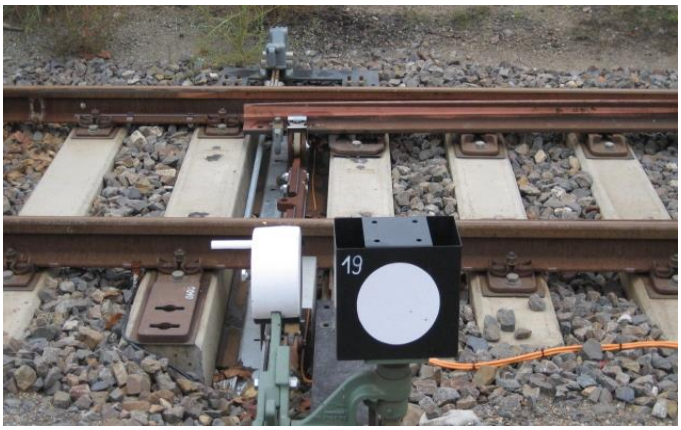
Falls der Fernsprecher gestört ist, kann als Rückfallebene der Zugbahnfunk ZF E Kanal 60 oder die Telefonnummer des Fdl BWRZ genutzt werden.

Ablauf Ssp

Für Freigabe des Weichenschlüssel 19 aus der Schlüsselsperre ist der weiße Leuchtdrucktaster zu betätigen und Schlüssel nach links freizuschließen.

Ablauf W / Gsp

Mit dem Weichenschlüsel begibt sich der Tf zur Weiche W 19 und schließt diese auf und verlegt sie in Wn 2 „gebogener Zweig nach rechts“ und verschließt diese Weiche mit den Schlüssel auf der anderen Seite am Weichenschloß und bekommt diesen Schlüssel jetzt frei für die Gleisperre Gs VI.



Nun begibt sich der Tf zur Gleissperre VI um diese auf zuschließen und ab zulegen in Stellung Wn7 „Gleissperre abgelegt“ ,desweiteren ist das Gleistor aufzuschließen und zu verriegeln.

Grundstellung herstellen

Nach Beendigung der Rangierfahrt (Fz steht in der Serviceeinrichtung, Schlüssel in Schlüsselsperre verschlossen) ist der Fdl Wriezen zu verständigen.

Wortlaut

„Rangierfahrt vollständig in der Serviceeinrichtung Wriezen eingeschlossen“

Betriebsein-schränkungen

Grundsätzlich ist nur eine Bedienungsfahrt über das Zuführungsgleis in die Serviceeinrichtung zulässig. Innerhalb der Serviceeinrichtung sind Rangierfahrten nach vorheriger Absprache der Tf in der Serviceeinrichtung möglich.

Die Spitze des Zuges ist durch einen Tf oder Rangierbegleiter zu besetzen.

Alle Fahrten von und zur Serviceeinrichtung sind Luftgebremst durchzuführen. Es sind sämtliche Wagen an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und eine Bremsprobe durchzuführen. Das Abstoßen von Wagen in der Serviceeinrichtung ist verboten.

Alle abgestellten Wagen und Tfz sind gegen unbeabsichtigte Bewegungen mittels Feststellbremse oder Radvorleger zu sichern. Abgestellte Fahrzeuge im Bereich der Serviceeinrichtung sind gekuppelt und geschlaucht zu übergeben. An Wagen oder Tfz ist erst heranzufahren, wenn sichergestellt ist, dass der Wagenzug festgestellt ist. Erst nach dem Kuppeln und Schlauchen mit dem Tf bzw. Wagen sind Feststellbremsen zu lösen oder Festlegemittel zu entfernen.

Warnen der Mitarbeiter in der Serviceeinrichtung

Bei der Zuführung und Abholung von Wagen bzw. Tfz warnt der Tf Personen, die im Bedienungsbereich sind.

Prüfen der Serviceeinrichtung

Der Tf bzw. Rangierbegleiter prüft die während der Bedienung zu befahrene Serviceeinrichtung durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich der Befahrbarkeit. Stellt der Tf diesbezüglich Mängel fest, so meldet er diese an den Fdl / ZL Basdorf (siehe Notfallmanagement).

5. Notfallmanagement

Etwaige Schäden und Unregelmäßigkeiten (gefährliche Ereignisse) sind unverzüglich der Fdl / ZL Basdorf (Unfallmeldestelle) der NEB AG zu melden (siehe hierzu Unfallmeldetafel I). Die Unfallmeldestelle meldet entsprechende Schäden bzw. Unfälle nach den Richtlinien des Notfallmanagement der NEB AG. Hierbei ist zusätzlich die EVU-Leitstelle der NEB BG bzw. die Leitstellen der EVUs zu informieren.

6. Aufgaben der NEB AG

Die NEB AG verständigt alle Beteiligten in der Serviceeinrichtung über die Bedienung.

Gefährliche Ereignisse werden dem Fdl / ZL Basdorf (Unfallmeldestelle) gemeldet, ansonsten der Notfall-/ Unfallmeldestellen des betroffenen EVU.

Die Untersuchung und Berichterstattung gefährlicher Ereignisse sowie die Beseitigung der Unfallfolgen liegt entsprechend der Infrastruktur bei der NEB AG. Die Notfalltechnik ist, bei gegebenenfalls erforderlich werdenden Einsatz, durch das befahrende EVU zu organisieren.

Die NEB AG stellt dem EVU die Unfallmeldetafel I (SbV – NEB AG) zur Verfügung und hält diese auf einem aktuellen Stand.

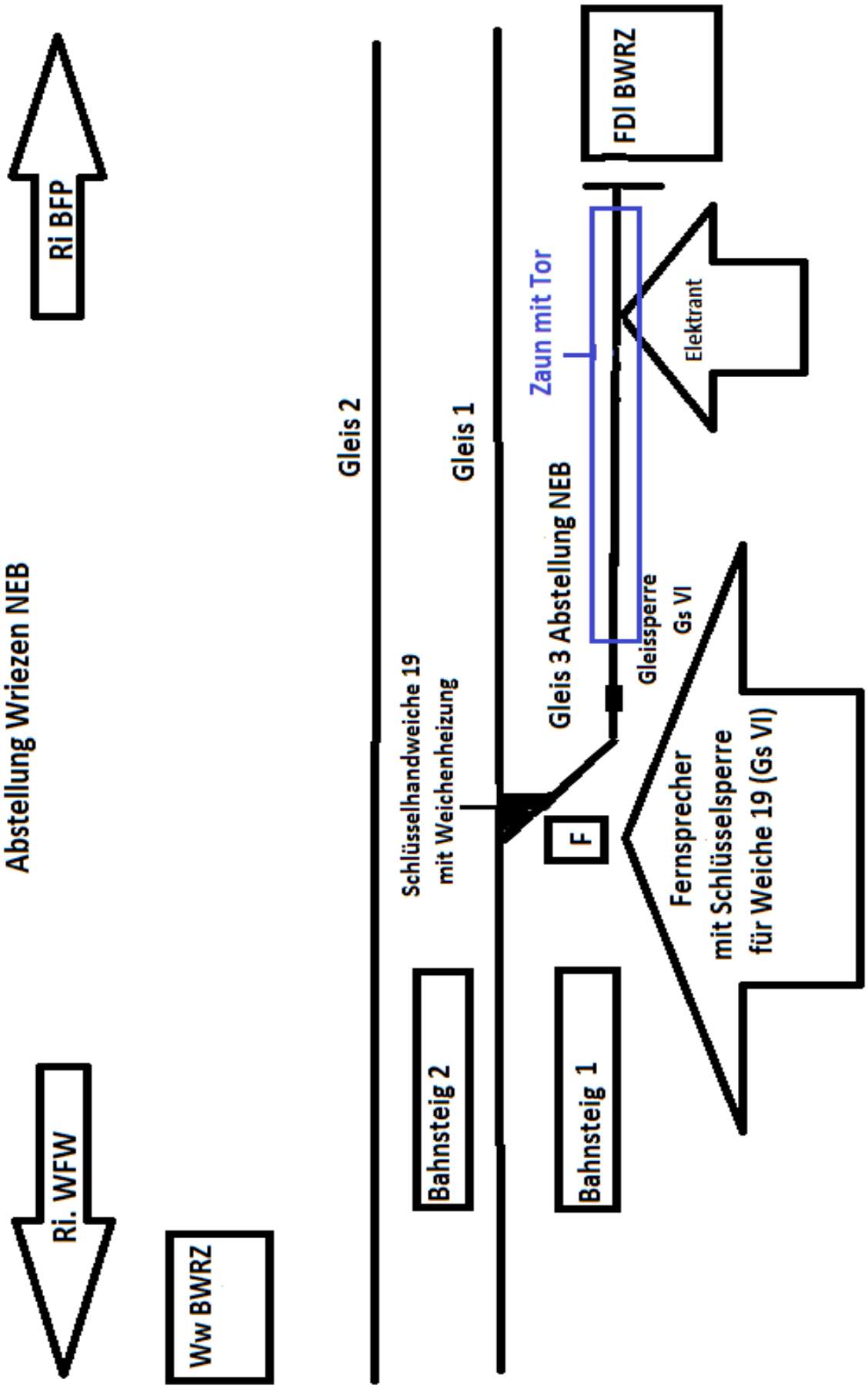
Das Zuführungsgleis und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung der Serviceeinrichtung gefährden, sind einzustellen.

Mitarbeiter des EVUs, die im Bedienungsbereich sind, treten von diesen zurück.

Die Rangierwege sind durch die NEB AG verkehrssicher zu halten.

7. Serviceeinrichtung NEB (BWRZ)



Serviceeinrichtung der NEB AG Gleis 3 im Bahnhof Wriezen

Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg

Ministerium für Infrastruktur und ~~Landwirtschaft~~ Landesplanung
des Landes Brandenburg
Landeseisenbahnaufsicht

Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Berlin, 01.11.2017
Ort, Datum

i.A.
Unterschrift (Stempel)

Eisenbahnbetriebsleiterin EBL
Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft

Bad Doberan, 23.10.17
Ort, Datum

A. Schulze
Unterschrift (Stempel)

Bedienungsanweisung für Serviceeinrichtung NEB AG Gleis 16 im Bahnhof Templin

Anlage 12

Gültig ab: 01.06.2020

1. Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die Serviceeinrichtung der NEB AG im Bf Templin (WT) zweigt von der Strecke 310 (Streckennummer 6752) in km 76,800 mit der Weiche 46W1 ab.
Die Serviceeinrichtung besteht aus der Weiche W7 mit Gleissperre Gs8 und dem Gleis 16, welches in Höhe der Gs8 beginnt.

Infrastrukturgrenze

Die Serviceeinrichtung beginnt an der Infrastrukturgrenze DB / NEB in Höhe der Gs8 und endet mit dem Gleisabschluss (Prellbock) im Gleis 16.

Bedienungsfahrten in die Serviceeinrichtung dürfen eine Länge von max. 200 m nicht überschreiten.

Wartung und Instandhaltung

Die Wartung und Instandhaltung der Weiche W7 obliegt der NEB AG gem. Richtlinie der DB Netz AG. Die Wartung und Instandhaltung der Serviceeinrichtung obliegt der NEB AG.

Gleislängen

Gleis	Zweckbestimmung	nutzbare Gleislänge	Neigung	Hemmschuhe / Radvorleger
Gleis 16	Züge abstellen	200 m	< 2,5 ‰	Standard Form II

Radsatzlast

Die Gleisanlage ist für eine Radsatzlast von bis zu 21 t zugelassen.

Elektrant

In Höhe der Tankstelle befinden sich zwei Elektranten mit jeweils einer dreipoligen CEE-Dose (230 Volt), um maximal 3 Triebwagen der BR 643 oder BR 632 anschließen und abstellen zu können.

Einfriedung und Tore

Das Gelände der Abstellanlage ist durch eine Zaunanlage und einem mit Sh 2- Signalen ausgerüsteten Gleistor mit NEB-Schließung eingefriedet.

Das Schloss des Gleistores der Abstellanlage ist mit NEB-Schlüssel HV4 ausgestattet. Tf der NEB BG sind im Besitz des Schlüssels. Vor jeder Bedienung ist das Gleistor zu öffnen und festzulegen. Nach Beendigung der Bedienung ist das Tor immer zu verschließen.

Geschwindigkeit

Die Rangiergeschwindigkeit in der Serviceeinrichtung beträgt 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit).

Rangierwege

Rechts vom Gleis (Richtung Gleissperre).

BÜ	In der Serviceeinrichtung befindet sich ein nicht technisch gesicherter Bahnübergang zur Anbindung der Ladestraße DB. Die in die / aus der Serviceeinrichtung ein-/ ausfahrende Rangierfahrt hat entsprechend Betrieblicher Regelung vor dem BÜ zu halten. Der Tf muss sich selbständig vom freien Fahrweg überzeugen und darf anschließend die Fahrt auf Sicht fortführen.
Beleuchtung Gleisanlagen	Das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung der Gleisanlage erfolgt automatisch.
Gesetzliche und sonstige Bestimmungen	Für die Serviceeinrichtung gelten die betrieblichen Bestimmungen gem. SbV – NEB AG in der jeweils gültigen Fassung.
	Die Betriebsführung in die / aus der Serviceeinrichtung der NEB AG im Bf WT erfolgt über das Gleis 1 (Gleisabschnitt G201).
	Regelmäßige Bedienungen der Serviceeinrichtung finden durch Tfz der NEB BG zur Abstellung sowie Ver- und Entsorgung der Züge statt. Bedienungen durch andere EVU sind nach vorheriger Rücksprache mit der NEB AG möglich.

2. Beteiligte Stellen und Partner

Notfälle	Telefon	Fax	Mobil	E-Mail
Polizei	110			
Feuerwehr	112			
NEB AG				
Eisenbahnbetriebsleiterin Frau Schulze	030-396011301 oder 030-39601133	030-39601137	0172-3813123	schulze@neb.de
Stellvertreter (Herr Poser) Fdl/ZL Basdorf Unfall-Meldestelle	033397 68790-321 033397-78512 (alternativ) 033397-78511	033397 68790-37 033397-78570	01525 6739063	mirco.poser@captrain.de
Aufsichtsbehörde				
Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg				
Herr Robst	030-77007272	030-770075272		robstc@eba.bund.de
DB Netz				
özF Neuruppin I	03391-349100	03391-349108		wnr.gk-fdl@deutschebahn.com
Bezl. Betrieb Herr Lohrke	03331-729300		0160-90737095	olaf.lohrke@deutschebahn.com

3. Betrieblicher Ablauf

Rangierfahrten	Alle Rangierfahrten im Bf Templin (WT) müssen mit dem özF Neuruppin vereinbart werden, dieser erteilt die entsprechende Zustimmung zur Rangierfahrt.
Einfahrt in die Serviceeinrichtung NEB Gleis 16	Die Einfahrt erfolgt im Bahnhof Templin vom Gleis 1, Gleisabschnitt G201 aus über die Weiche 46W1. Die Zustimmung erteilt der özF Neuruppin durch Signal Ra 12 am Lichtsperrsignal 46L201X bis hinter die danach folgende Gleissperre 46Gs3. Für das Umstellen der ortsbedienten Weichen W4 und W7 und der Gleissperre Gs8 ist der Tf der Rangierfahrt verantwortlich.
Ausfahrt aus der Serviceeinrichtung NEB Gleis 16	Die Ausfahrt aus Gleis 16 erfolgt ab der Gleissperre Gs8 bis zum Lichtsperrsignal 46L13Y. Für das Umstellen der ortsbedienten Gleissperre Gs8 und der Weichen W7 und W4 bis zum Lichtsperrsignal 46L13Y ist der Tf der Rangierfahrt verantwortlich. Die Zustimmung zur Rangierfahrt nach Gleis 1, Gleisabschnitt G201 erteilt der özF Neuruppin durch Signal Ra 12 am Lichtsperrsignal 46L13Y. Die Bedienung der Serviceeinrichtung, von und nach Gleis 16 im Bf Templin, erfolgt über die Weiche W7 und Gleissperre Gs8, es besteht Folgeabhängigkeit.
Weichenschlüssel W7	Der Weichenschlüssel W7 befindet sich im verschlossenen Schlüsselkasten der NEB in der Serviceeinrichtung.
Öffnen und Schließen der Tore	Das bedienende EVU stellt sicher, dass das Gleistor zur Serviceeinrichtung zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profilfrei festgelegt ist. Nach der Bedienung ist das Tor wieder zu verschließen.
Grundstellung herstellen	Nach Beendigung der Rangierfahrt (Fz steht gesichert in der Serviceeinrichtung): - Weichenschlüssel W7 ist im Schlüsselkasten (NEB) verschlossen d. h. Weiche W7 ist in Rechtslage (Richtung Gleis 15) verschlossen
Betriebseinschränkungen	Grundsätzlich ist nur eine Bedienungsfahrt in die Serviceeinrichtung zulässig. Innerhalb der Serviceeinrichtung sind Rangierfahrten nach vorheriger Absprache der Tf in der Serviceeinrichtung möglich. Die Spitze des Zuges ist durch einen Tf oder Rangierbegleiter zu besetzen. Alle Ein- und Ausfahrten der Serviceeinrichtung sind Luftgebremst durchzuführen. Es sind sämtliche Wagen an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und eine Bremsprobe durchzuführen. Das Abstoßen von Wagen in der Serviceeinrichtung ist verboten. Alle abgestellten Wagen und Tfz sind gegen unbeabsichtigte Bewegungen mittels Feststellbremse oder Radvorleger zu sichern. Abgestellte Fahrzeuge im Bereich der Serviceeinrichtung sind gekuppelt und geschlaucht zu übergeben. An Wagen oder Tfz ist erst heranzufahren, wenn sichergestellt ist, dass der Wagenzug festgestellt ist. Erst nach dem Kuppeln und Schlauchen mit dem Tf bzw. Wagen sind Feststellbremsen zu lösen oder Festlegemittel zu entfernen.
Warnen der Mitarbeiter	Bei der Zuführung und Abholung von Wagen bzw. Tfz warnt der Tf Personen, die sich in der Serviceeinrichtung befinden.

Prüfen der Serviceeinrichtung	Der Tf bzw. Rangierbegleiter prüft die während der Bedienung zu befahrene Serviceeinrichtung durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich der Befahrbarkeit. Stellt der Tf diesbezüglich Mängel fest, so meldet er diese an den Fdl/ZL Basdorf (siehe Notfallmanagement).

4. Notfallmanagement

Etwaige Schäden und Unregelmäßigkeiten (gefährliche Ereignisse) sind unverzüglich der Fdl/ZL Basdorf (Unfallmeldestelle) der NEB AG zu melden (siehe hierzu Unfallmeldetafel I). Die Unfallmeldestelle meldet entsprechende Schäden bzw. Unfälle nach den Richtlinien des Notfallmanagement der NEB AG. Hierbei ist zusätzlich die EVU-Leitstelle der NEB BG bzw. die Leitstellen der EVU zu informieren.

5. Aufgaben der NEB AG

Die NEB AG verständigt alle Beteiligten in der Serviceeinrichtung über die Bedienung.

Gefährliche Ereignisse werden dem Fdl/ZL Basdorf (Unfallmeldestelle) gemeldet, ansonsten der Notfall-/ Unfallmeldestelle des betroffenen EVU.

Die Untersuchung und Berichterstattung gefährlicher Ereignisse sowie die Beseitigung der Unfallfolgen liegt entsprechend der Infrastruktur bei der NEB AG. Die Notfalltechnik ist, bei gegebenenfalls erforderlich werdenden Einsatz, durch das befahrende EVU zu organisieren.

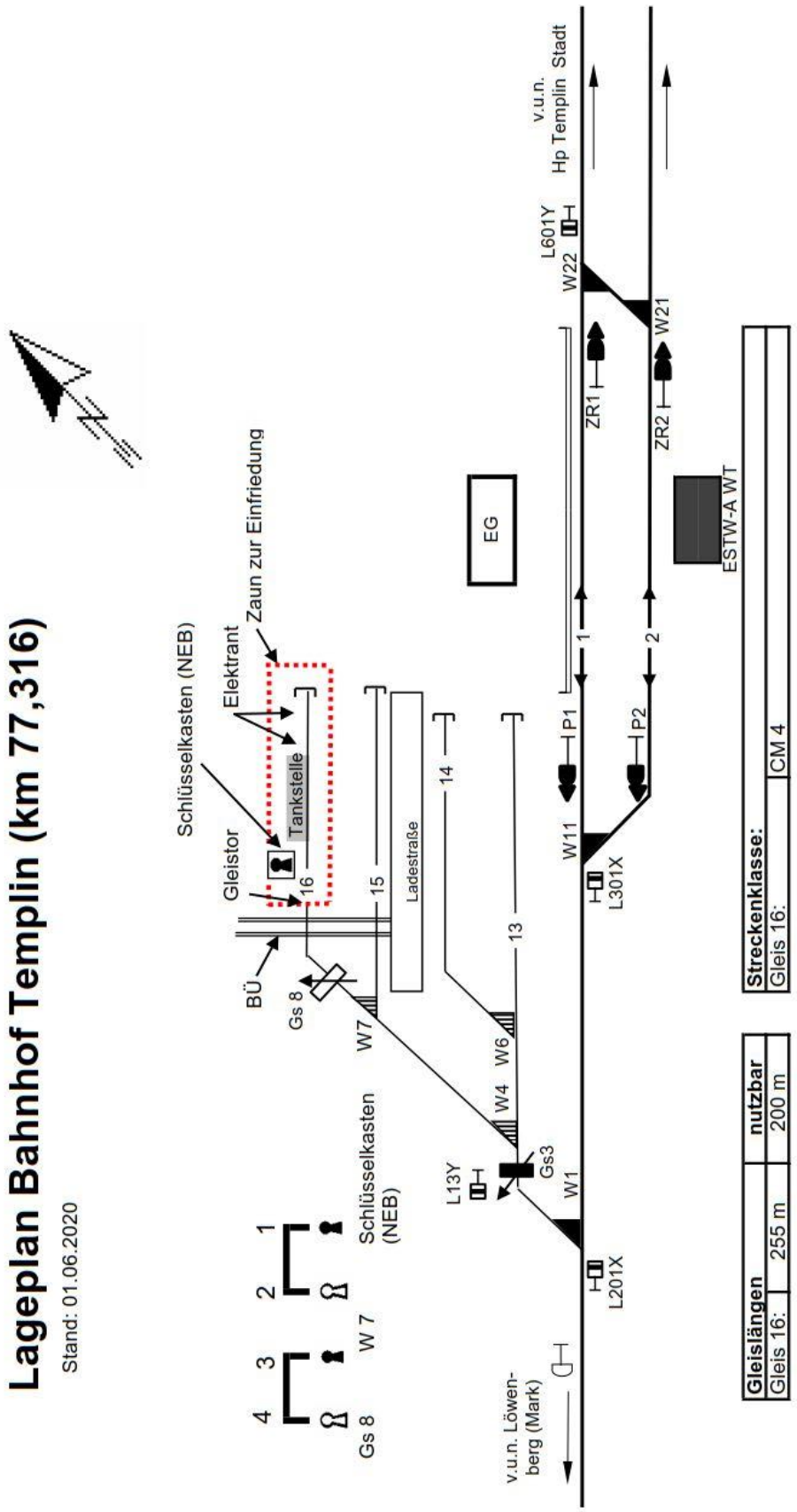
Die NEB AG stellt dem EVU die Unfallmeldetafel I (SbV – NEB AG) zur Verfügung und hält diese auf einem aktuellen Stand.

Die Serviceeinrichtung ist während der Bedienungszeit freizuhalten.

Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung der Serviceeinrichtung gefährden, sind einzustellen.

Die Rangierwege sind durch die NEB AG verkehrssicher zu halten.

6 Serviceeinrichtung NEB (WT)



Serviceeinrichtung der NEB AG im Bahnhof Templin

Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg

Berlin, 22.06.2020
Ort, Datum

i.A. Pelz
Unterschrift (Stempel)

Ministerium für Infrastruktur und ~~Landwirtschaft~~ Landesplanung
des Landes Brandenburg
Landeseisenbahnaufsicht

Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Eisenbahnbetriebsleiterin EBL
Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft

Baodorf, 03.06.20
Ort, Datum

NEB
Niederbarnimer Eisenbahn
Aktiengesellschaft
Georgenstraße 47 · 10117 Berlin
Schulke
Unterschrift (Stempel)

Bedienungsanweisung - Ad Blue Tankstellen der NEB AG Anlage 13

1. Trockenkupplung und Grenzwertgeberstecker mit dem Tfz verbinden.

Abbildung 1

Abbildung 2

2. Tankvorgang am Tankautomaten starten.

Abbildung 3

a. Tankschlüssel an die Einleseeinheit der Tankstellen halten.

b. Eingabe des Zapfpunkts

c. für Ad Blue **Nr. 2** des Zapfpunkts drücken und mit „OK“ bestätigen

3. Schalter „Pump“ an der Ad Blue Anlage auf „AN“ schalten

Abbildung 4

4. Tankvorgang läuft, dies wird durch die LED „Betriebslampe an“ signalisiert.

Abbildung 5

5. Nach dem der Füllstand erreicht wird, schaltet der Grenzwertgeber den Tankvorgang ab. Die LED „Betriebslampe an“ erlischt und schaltet automatisch die Pumpe ab.

6. Im Anschluss den Schalter „Pump“ auf „AUS“ schalten (siehe Abb. 4).

7. Trockenkupplung und Grenzwertgeberstecker von der Bahn trennen und wieder in der Ad Blue Säule einhängen (siehe Abb. 1 und 2).

8. Tankvorgang beendet.

Bedienhandbuch EOW-Anlage Basdorf **Anlage 14**

Auszug

aus dem

Bedienhandbuch

für eine

EOW-Anlage der Fa. PINTSCH GmbH

3.2.1 Begrifflichkeiten / Ansicht des WLM

- Der WLM zeigt die Weichenlage, den Weichenumlauf sowie eine Weichenstörung der Weiche an.
- Der WLM kann unter Beachtung der Gleislage links oder rechts nebeb der zugehörigen Weiche angeordnet sein.
- Der WLM zeigt beidseitig in Fahrtrichtung das gleiche Signalbild.
- Auf dem WLM ist beidseitig mit weißen Ziffern die **Weichennummer** angebracht.
- Die Weichenlage, eine sich im Umlaufen befindliche Weiche sowie eine gestörte Weiche wird durch die Lage und der Art der Ausleuchtung der Lichtpunkte (**Weichenlagemelder** und **Ordnungsmelder**) angezeigt.

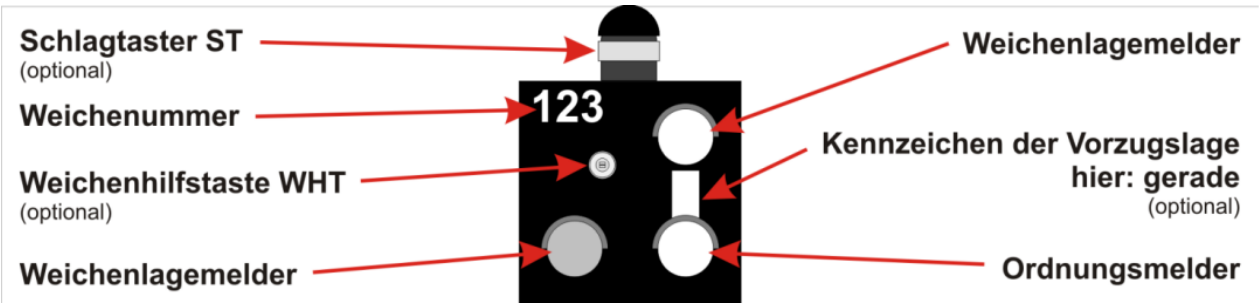
  ➔ Kap.: 3.2.2 „Signalbilder des WLM“

Optionale Ausstattung:

- Bei einem WLM für Einfachweichen kann sich auf einer (Stirn-)seite des WLM die **Weichenhilfstaste (WHT)** für die Weichenhilfsumstellung befinden.
- Bei einem WLM für Doppelkreuzungsweichen befinden sich die WHT an den Seitenwänden des WLM.
- Die WHT ist als Schlüsseltaster mit kundenspezifischer Schließung ausgeführt.

- Bei einem WLM für Einfachweichen kann sich auf der Oberseite ein **Schlagtaster (ST)** für manuelle Weichenumstellung befinden.
- Bei einem WLM für Doppelkreuzungsweichen können sich bis zu zwei ST auf dessen Oberseite befinden. Welcher Weichenantrieb durch welchen ST bedient wird ist durch eine entsprechende Beschriftung an den ST dargestellt.
- Ist die Weiche mit einer Vorzugslage versehen, wird diese beidseitig durch einen **weißen Streifen** entsprechend der Vorzugslage (geradeaus oder abzweigend) angezeigt. Bei einer Doppelkreuzungsweiche können bis zu zwei Vorzugslagen definiert sein.

Bedien- und Anzeigeelemente eines WLM für Einfachweichen:



3.2.2 Signalbilder des WLM

SAB SICHERHEITSANFORDERUNGSBEDINGUNG

Im Geltungsbereich der Ril 301 ist ein blauer Lichtpunkt nicht zulässig. Ein blauer Lichtpunkt darf ausschließlich bei NE-Bahnen verwendet werden.

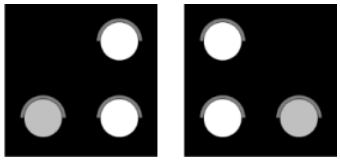
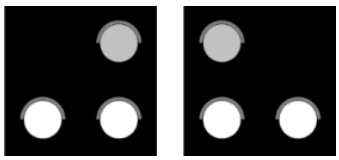
INFO

Zeigt der WLM **weißes** Ruhelicht **kann** die Weiche mit einer Regelbedienung **bedient werden.**

Zeigt der WLM **blaues** Ruhe- oder Blinklicht, **kann** die Weiche **nicht** mit einer Regelbedienung **von Hand** oder **fahrzeugbeweirkt bedient werden**; Umstellschutz / Umstellsperre ist aktiv.

Eine sich in Endlage befindliche Weiche, welche nicht belegt oder nicht verschlossen ist, wird durch weißes Ruhelicht an den Lichtpunkten angezeigt.

Bei Einfachweichen sind dabei nachfolgende Signalbilder möglich:

Anzeige am WLM	Beschreibung
	➢ Weiche liegt in Endlage ➢ Weiche nicht belegt (Achszählkreis ist frei) oder verschlossen Die Weiche liegt für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Bogenweiche durch den schwächer gebogenen Zweig.
	➢ Weiche liegt in Endlage ➢ Weiche nicht belegt (Achszählkreis ist frei) oder verschlossen Die Weiche liegt für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei einer Bogenweiche duch den stärker gebogenen Zweig

ZULÄSSIG

Zeigt der WLM weißes Ruhelicht darf die Weiche befahren werden.

VERBOT

Zeigt der WLM keines der Signalbilder darf die Weiche nicht befahren werden

Eine sich in Endlage befindliche Weiche, welche belegt oder verschlossen ist, wird durch blaues Ruhelicht an den Lichtpunkten angezeigt.

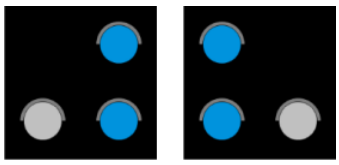
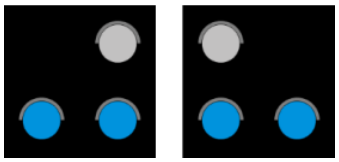
INFO

Zeigt der WLM **blaues** Ruhelicht **kann** die Weiche **nicht** mit einer Regelbedienung **bedient werden.**

VORSICHT

Auffahrgefahr!
Wird die Weiche von der stumpfen Seite befahren, ist die richtige Weichenlage zu beachten. Zeigt der Weichenlagemelder blaues Ruhelicht, wird die Weiche bei einer Befahrung von der stumpfen Seite nicht automatisch umgestellt.

Bei Einfachweichen sind dabei nachfolgende Signalbilder möglich:

Anzeige am WLM	Beschreibung
	➢ Weiche liegt in Endlage ➢ Weiche belegt (Achszählkreis ist nicht frei) oder verschlossen Die Weiche liegt für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Bogenweiche durch den schwächer gebogenen Zweig
	➢ Weiche liegt in Endlage ➢ Weiche belegt (Achszählkreis ist nicht frei) oder verschlossen Die Weiche liegt für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei einer Bogenweiche durch den stärker gebogenen Zweig

ZULÄSSIG

Zeigt der WLM blaues Ruhelicht darf die Weiche befahren werden.

VERBOT

Zeigt der WLM keines der Signalbilder darf die Weiche nicht befahren werden.

Eine sich im Umlauf befindliche Weiche sowie eine gestörte Weiche wird durch weißes oder blaues Blinklicht an den Lichtpunkten angezeigt.

Bis zum Erreichen der neuen Endlage zeigen der Weichenlagemelder der angeforderten Weichenlage und der Ordnungsmelder weißes oder blaues Blinklicht.

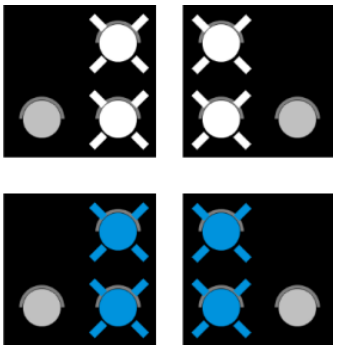
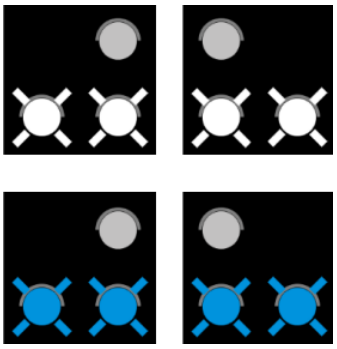
VERBOT

Die Weiche darf nicht befahren wrden

VORSICHT

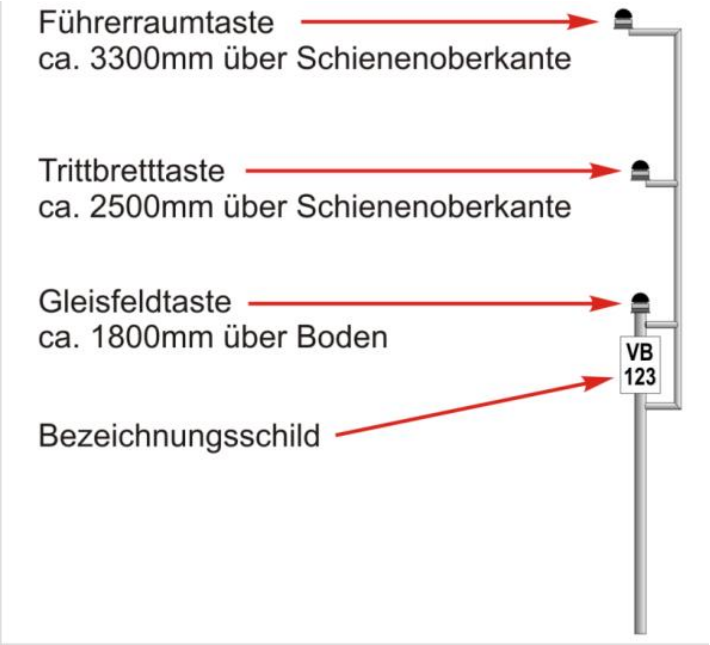
Erreicht die Weiche keine Endlage oder zeigen Weichenlage- und Ordnungsmelder nach Erreichen der Endlage weiterhin weißes oder blaues Blinklicht ist die Weiche gestört.

Bei Einfachweichen sind dabei nachfolgende Signalbilder möglich:

Anzeige am WLM	Beschreibung
	Die Weiche läuft für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Bogenweiche für den schwächer gebogenen Zweig, um.
	Die Weiche läuft für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei einer Bogenweiche für den stärker gebogenen Zweig, um.

3.3 Vorgezogene Bedienstelle (VB) (optional)

Die vorgezogene Bedienstelle (VB) dient zum Stellen der EOW bevor diese durch die Rangiereinheit befahren wird.
Die VB ist im Gleisfeld in einem Abstand von mind. 6m vor dem KWE-Kontakt der zugehörigen EOW aufgestellt. Sie besteht aus einem Rohrmast, auf dem in verschiedenen Höhen bis zu drei Schlagtaster angebracht sind. Die Bedienebenen sind so angeordnet, dass eine Bedienung vom Führerraum oder vom Tritt der Lok oder aus dem Gleisfeld heraus möglich ist.



Die Bedienung der VB erfolgt bei stehender Rangiereinheit aus dem Gleisfeld heraus.

Die VB kann auf zwei Arten eingesetz werden:

- Als Bedienstelle zur separaten Umstellung einzelner Weichen
  ➔ Kap.: 3.3.1 „VB als Bedienstelle für Einzelweichen“
- Als Zielgleistaste zur Umstellung einzelner Weichen oder einer Gruppe von Weichen um einen Fahrweg in ein definiertes Zielgleis einzustellen
  ➔ Kap.: 3.3.2 „VB als Zielgleistaste“

Teil E: Unfallmerkblätter

Über die Sofortmaßnahmen hinaus sind weitere Maßnahmen den Unfallmerkblättern (KoRil 424) zu entnehmen, die beim ZL und auf den Tf vorgehalten werden.

Beim Freiwerden gefährlicher Stoffe im Bereich oder in der Nähe eines Anschließers ist dieser um fachkundige Hilfe zu bitten.

Teil F: Bestimmungen über brennbare Flüssigkeiten

KoRil 9901 0901 DB AG - Technische Anlagen: Anlagen zur Lagerung, Abfüllung und Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten

1. Brennbare Flüssigkeiten im Sinne der KoRil 9901 0901 werden in folgende Gruppen eingeteilt:

Gruppe A

Gefahrenklasse I	Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21°C (z. B. Benzin)
Gefahrenklasse II	Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von 21°C bis 55°C (z. B. Terpentinöl)
Gefahrenklasse III	Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55°C bis 100°C (z. B. Dieselkraftstoff, leichtes Heizöl)

Anlagen für schweres Heizöl müssen, wie Anlagen der Gefahrenklasse III behandelt werden, da schweres Heizöl einen Flammpunkt unter 100°C haben darf.

Gruppe B Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21°C, die oder deren brennbare flüssigen Bestandteile sich bei 15°C in jedem beliebigen Verhältnis mit Wasser lösen (z. B. Spiritus).

2. Umfüllstellen sind Orte, an denen betriebsmäßig ortsbewegliche Behälter sowie Behälter auf Fahrzeugen gefüllt oder geleert werden. Umfüllstellen müssen ausreichend gegen Zündquellen gesichert sowie gegen unbefugtes Befahren und Betreten abgesperrt werden können. Sie sollen an Stumpfgleisen liegen und möglichst weit von Gebäuden entfernt sein.

3. Für Treibstoffe der Gefahrenklasse A I, A II und B betragen die Mindestabstände von Kesselwagenumfüllstellen (gemessen von der Gleismitte):

a) 5 Meter bei Behältern, die im Gaspendelverfahren gefüllt oder entleert werden, oder die über Leitungen, die mit den Behältern dicht verbunden sind, bei geschlossenem Dom entleert werden,

b) 8 Meter bei Behältern, die über Leitungen, die mit den Behältern dicht verbunden sind, bei offenem Dom entleert werden,

c) 13 Meter bei Behältern, die von unten gefüllt und bei denen die den Behältern entweichenden Dämpfe über einen Entlüftungsstutzen ins Freie geführt werden,

d) 18 Meter bei Behältern, die im freien Einlauf gefüllt werden.

4. Die Mindestabstände bei 3 b)-d) vergrößern sich beim Einsatz von Dampflokomotiven mit Kohlefeuerung um jeweils 7 Meter. Bei Gleisen des nichtöffentlichen Verkehrs verringern sie sich jeweils um 2 Meter.

5. Umfüllstellen für Treibstoffe der Gefahrenklasse A III erfordern keine Mindestabstände.

6. Wenn die in Pkt. 3 festgelegten Mindestabstände nicht eingehalten werden können, ist durch betriebliche Maßnahmen, z. B. Sperrung von Gleisen, sicherzustellen, dass die festgelegten Abstände eingehalten werden.

   Sind solche betrieblichen Maßnahmen nicht durchführbar, ist das Füllen oder Entleeren während der Vorbeifahrt von Triebfahrzeugen einzustellen. Vorher sind die Domdeckel und Absperreinrichtungen zu schließen und die Leck Mengen zu beseitigen oder mit Sand abzudecken.

7. Es ist sicherzustellen, dass auf Eisenbahnkesselwagen, die gefüllt oder entleert werden, andere Fahrzeuge nicht auffahren können.

8. Während des Umfüllens sind geeignete Feuerlöscher bereitzuhalten. Karbidleuchten und nicht explosionsgeschützte elektrische Handleuchten dürfen während des Umfüllens nicht genutzt werden.

9. Während eines Gewitters dürfen Kesselwagen nicht gefüllt oder entleert werden.

10. Unbefugten ist das Betreten der Umfüllstelle während des Umfüllens zu verbieten. Rauchverbot und Verbot des Umgangs mit offenem Feuer und Licht sind zu beachten.