



Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg

Eigenbetrieb

Osterburger Straße 1
39596 Arneburg

☎ (039321) 54 78-0

📠 (039321) 54 7818

E-Mail: Eigenbetrieb@isb-arneburg.de

Dienstordnung für die Betriebsführung auf der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg

mit

Betriebsstellenbuch für die Betriebsstelle
Niedergörne

Angaben zum Streckenbuch für das Zugpersonal
auf der Teilstrecke Awanst Hassel – Bf Niedergörne

Dienstordnung für die Betriebsführung auf der Eisenbahninfra- struktur der Stadt Arneburg

Betreiber Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg
 Osterburger Straße 1
 39596 Arneburg
 Tel.: 39321/5478-0

Anschluss an die DB-Strecke Borstel – Awanst Hassel (Strecken-Nr. 6426) in Stre-
cken-km 6,079

gültig ab: 12.12.2020

Halle, den 23. September 2020

Vertätigt



Aufgestellt

~~genehmigt~~

Arneburg, den *21.06.2020*

Arneburg, den *23.06.2020* (*Beinhardt*)

Kortegast
Kortegast
Eisenbahnbetriebsleiter

Lindemann
Betriebsleiter Infrastrukturbetrieb

bestätigt:
Halle, den

Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg
Eigenbetrieb
Osterburger Straße 1
39596 Arneburg

Landesbevollmächtigter für *Eisenbahnaufsicht* ~~Bahnaufsicht~~
anhalten

Seite 2 von 64

Prüfung der Dienstordnung
(jährlich bis zum 1. April)

Datum	Name	Bemerkungen
09.03.2011	U. Kortegast	keine
12.03.2012	U. Kortegast	keine
14.03.2013	U. Kortegast	keine
11.03.2014	U. Kortegast	keine
21.03.2015	U. Kortegast	keine
28.04.2016	U. Kortegast	keine
15.04.2017	U. Kortegast	keine
11.04.2015	U. Kortegast	keine
18.03.2016	U. Kortegast	keine
29.03.2017	U. Kortegast	keine
26.04.2018	U. Kortegast	keine
17.04.2019	U. Kortegast	keine
16.04.2020	U. Kortegast	keine
20.05.2021	U. Kortegast	keine
30.05.2022	U. Kortegast	keine
24.05.2023	U. Kortegast	keine

Änderungen und Ergänzungen der Dienstordnung

Lfd. Nr.	gültig ab	berichtigt am	durch
01	30.03.2012	12.03.2012	stellv. EbL
02	01.12.2014	27.10.2014	stellv. EbL
03	15.02.2016	11.02.2016	stellv. EbL
04	02.11.2017	12.12.2017	EbL
05	31.05.2018	10.06.2018	EbL
06	12.12.2019	27.09.2019	EbL
07	12.12.2020	27.09.2019	EbL
08	15.02.2023	31.02.2023	EbL

Überprüfung der Maßnahmen zur Winterfestmachung

Geprüft am	durch	Bemerkungen
------------	-------	-------------

Verteiler

1. Stadt Arneburg
Bürgermeister
Breite Straße 15
39596 Arneburg
2. Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg
Eigenbetrieb
Osterburger Straße 1
39596 Arneburg
3. Nebenanschießer
Zellstoff – Stendal GmbH
Goldbecker Straße 1
39596 Arneburg
4. Nebenanschießer
Sofidel Germany GmbH
Schönfelder Straße 1
39596 Arneburg
5. Landesbeauftragter für
Eisenbahnaufsicht des Landes Sachsen-Anhalt
Ernst-Kamieth-Straße 5
06112 Halle(Saale)
6. DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Vertrieb und Fahrplan
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig
7. DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Produktionsdurchführung Magdeburg
Kantstraße 4
39104 Magdeburg
8. Bahnhof Niedergörne
9. Auslage im Stellwerk Bahnhof Niedergörne für alle Betriebseisenbahner

1. Vorbemerkungen

1.1 Eisenbahnrechtliche Grundlagen

Zur Erschließung von Gewerbeflächen im Industrie- und Gewerbepark Altmark für den Schienenverkehr betreibt die Stadt Arneburg im Verlauf der eingleisigen Strecke Borstel – Niedergörne gemeinsam mit der DB Netz AG eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur. Die Grenze zwischen beiden Netzbetreibern liegt im Streckenkilometer 6,359 (Stoß hinter der Weiche A1 AWANST Hassel). Das Streckengleis endet im Kilometer 15,026 an der H-Tafel Signal Ne 5.

Im weiteren Verlauf betreibt die Stadt Serviceeinrichtungen gemäß AEG. Hier sind weitere Anschlussbahnen anderer Anschlussbahnbetreiber angebunden.

Eisenbahnrechtlich ist die Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg eine Serviceeinrichtung gemäß § 2 /3c) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Da mehr als ein Endnutzer bedient werden kann, gewährt die Stadt Arneburg allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur (§ 14 (1) AEG). Dies ergibt sich auch daraus, dass zur Sanierung, Modernisierung und Erweiterung der städtischen Eisenbahninfrastruktur im großen Umfang Fördermittel aus öffentlicher Hand eingesetzt worden sind.

Zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur gehören im Bahnhof Niedergörne sechs Ein- und Ausfahrtsgleise, die auch als Übergabegleise und für Abstellzwecke genutzt werden und außerdem eine Reihe von Stammgleisen zum Erschließen von Gewerbegebieten und als Verbindung zu Gleisanschlüssen.

Demzufolge besteht die Eisenbahninfrastruktur aus folgenden Betriebsteilen:

Betriebsteil 1 (Streckengleis Borstel – Niedergörne) auf Grundlage folgender Rechtsnormen und technisch-betrieblicher Regelwerke EBO / ESO / Fahrdienstvorschrift Ril 408.01-06 (jedoch nur insoweit als dies für die Zugfahrten erforderlich ist) und 408.48.

Betriebsteil 2 und 3 (Bf Niedergörne, Industriestammgleise zur Erschließung weiterer Anschlussbahnen) auf Grundlage BOA Gesetzblatt Sonderdruck 1008 vom 13. Mai 1982.

1.2 Begriffsdefinitionen

Die Stadt Arneburg ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 2 (1) AEG. Die damit verbundenen Aufgaben werden durch den Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg (ISBA) wahrgenommen.

Betrieb der Eisenbahninfrastruktur: Instandhaltung der Anlagen gemäß DIN 31051, Stellen von Weichen und Signalen, Zuweisen von Fahrwegkapazitäten. (EIU)

Betrieb auf der Eisenbahninfrastruktur: Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen auf der Eisenbahninfrastruktur als Zug- bzw. Rangierfahrten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf Basis eigener Regelwerke.

Sämtliche Aufgaben, die beim Betrieb der Eisenbahninfrastruktur wie auch beim Betrieb auf der Eisenbahninfrastruktur anfallen, werden von Betriebseisenbahnern erledigt.

2. Betriebseisenbahner

2.1 Betriebseisenbahner sind verpflichtet, die für den Betriebsdienst und den Gesundheitsschutz, Arbeitsschutz und Brandschutz erlassenen Vorschriften zu befolgen. Sie müssen sich bewusst sein, dass Ordnung, Disziplin und Sicherheit oberstes Gebot ihres Handelns sein müssen, damit Schäden an Leben und Gut sowie materielle und ideelle Verluste für die Wirtschaft vermieden werden. Sie müssen sich ständig bemühen, ihre Qualifikationen zu erhöhen und ihre Arbeitsweise zu verbessern. Die Sorge für die Sicherheit und Planmäßigkeit des Betriebsdienstes geht allen anderen Arbeiten vor, die einem Betriebseisenbahner noch übertragen sind.

2.2 Im Betriebsdienst **der** Eisenbahninfrastruktur sind folgende Mitarbeiter tätig (Betriebsteile 1 – 3):

- Eisenbahnbetriebsleiter
- Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
- Fahrdienstleiter
- Technische Fachkräfte für Anlageninstandhaltung

Im Betriebsdienst auf der Eisenbahninfrastruktur sind folgende Mitarbeiter im Einsatz:

- Triebfahrzeugführer
- Zugführer
- Lokrangierführer
- Rangierer/Rangierleiter
- Wagenmeister
- Technische Fachkräfte für Fahrzeuginstandhaltung

Beschäftigte, die vorstehende Tätigkeiten ausüben, sind Betriebseisenbahner. Das gilt auch, wenn sie vorstehende Tätigkeiten nur zeitweise ausüben.

2.3 Die Dienstfähigkeit der Betriebseisenbahner darf nicht durch Übermüdung, Krankheit, Medikamente, Drogen oder ähnlichem sowie durch Alkohol beeinträchtigt sein. Betriebseisenbahner, deren Dienstfähigkeit beeinträchtigt ist, dürfen ihre Tätigkeit nicht ausüben. Die erforderlichen Maßnahmen trifft der Eisenbahnbetriebsleiter. **Mit dem Begriff Eisenbahnbetriebsleiter im Sinne dieser Dienstordnung ist zugleich auch der Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters gemeint.**

2.4 Personen, die Gleisanlagen unbefugt betreten bzw. mit Straßenfahrzeugen befahren, sind aus den Gleisanlagen zu weisen.

2.5 Aufsichtsbehörde für die Eisenbahninfrastruktur ist „Der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht des Landes Sachsen-Anhalt“, Ernst-Kamieth-Straße 5 in 06112 Halle (Saale), Tel. (0345) 67 83 – 0 bzw. - 271 bis - 274, Fax (0345) 67 83 270, E-Mail: Bernhardt@eba.bund.de

2.6 Arbeitsmedizinische Tauglichkeits- und Vorsorgeuntersuchung für die Betriebseisenbahner erfolgt durch einen Facharzt für Arbeitsmedizin.

2.7 Wichtige Rufnummern

Bahnhof Niedergörne / Fahrdienstleiter:	039321/53980 (0176 16303053)
özF Stendal 2:	030/297415/46
Landkreis Stendal:	03931/606
Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Stendal:	03931/494-0
Technischer Überwachungsverein Sa.-Anhalt:	0391/73 66 0
Polizei Stendal:	03931/25-50
Berufsgenossenschaft (VBG) Stab ÖPNV/Bahnen:	040/44 11 80
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Turmschanzenstraße 30 39114 Magdeburg	0391/56701
Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht	0345/6783 -0 bzw. -271 - 274

2.8 Folgende Verträge wurden bzw. werden abgeschlossen:

Auf Basis der Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsverordnung schließt die Stadt Arneburg Nutzungsverträge mit den EVU's mit folgenden Schwerpunkten ab:

1. Vorlage einer eigenen EVU-Bedienungsanweisung
2. Bestätigung der Kenntnis der Dienstordnung für die Betriebsführung (EIU) auf der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg

ISBA/DB Netz AG: Pachtverträge, Infrastrukturanschlussvereinbarung über die Betriebsführung an der Schnittstelle ISBA/DB

ISBA/EVU: Infrastrukturnutzungsverträge

ISBA/ZSG: Infrastrukturanschlussvertrag

ISBA/Sofidel: Infrastrukturanschlussvertrag (in Verhandlung)

3. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Grenzen der Eisenbahninfrastruktur

Die Eisenbahninfrastruktur ist an der Awanst Hassel in Strecken-km 6,359 an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG angeschlossen. Die Grenze ist mit dem Logo der DB und dem Wappen der Stadt Arneburg gekennzeichnet.

Werkseitig ist die Eisenbahninfrastruktur (Betriebsteile 2 und 3) mit folgendem Gleisanschlüssen verbunden (Nebenanschlusser):

- Anschlussbahn der Mercer Zellstoff – Stendal GmbH – (ZSG), Grenze ist das Werkstor.
- Anschlussbahn der Sofidel Germany GmbH, Grenze ist das Werkstor
- Anschlussbahn Biogas-Anlage Hohenberg-Krusemark, Grenze ist das Grenzzeichen der Weiche EW 29

Das Gleis der Bio-Gasanlage ist von der Mercer Stendal GmbH angemietet.

3.2 Übersicht über die Gleise und deren Nutzung

Gleis-Nr.	Nutzlänge (m)	Zweckbestimmung
1/1	–	Durchfahrgleis
1/2	–	Durchfahrgleis
1/3	440	Ein-/Ausfahrgleis
1/4	392	Ein-/Ausfahrgleis
2/1	–	Durchfahrgleis
2/2	350	Ein-/Ausfahrgleis
2/3	340	Ein-/Ausfahrgleis
3	676	Ein-/Ausfahrgleis
4	630	Ein-/Ausfahrgleis
5	30	Lokwendegleis
6	560	Ein-/Ausfahrgleis
7	560	Ein-/Ausfahrgleis
21	35	Lokwartegleis
10	–	Durchfahrgleis
12 Westseite	–	Durchfahrgleis
12 Ostseite	55	Abstellgleis
13	255	Ladegleis mit Kopf- und Seitenrampe
22	65	Lokinspektion/Tankstelle
100	–	Zugführungsgleis ZSG
200	–	Zuführungsgleis Sofidel
A5	1600	Anschlussgleis Biogas
A11	700	Abstellgleis
A20	–	Abstellgleis
B7	270	Abstellgleis
B151	250	Abstellgleis

Gleislängen sind nicht angegeben. Bei Bedarf können diese aus den Lageplänen M 1:1000 entnommen werden. Dies gilt für alle Gleise. Für Durchfahrgleise werden darüber hinaus auch keine Nutzlängen angegeben. In diesen Gleisen ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten (siehe Anlage 2 Tz 4). Wenn in diesen Gleisen außerplanmäßig gehalten werden muss, sind bei elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) die Achszähler der Weichenfreimeldeanlagen und bei allen übrigen ortsgestellten Weichen die Grenzzeichen maßgebend. Nutzlängen sind auf 5 m abgerundet.

3.3 Bahnübergänge/Eisenbahnbrücke

Betriebsteil 1 Teilstrecke Awanst Hassel – Bahnhof Niedergörne.

In diesem Betriebsteil gibt es 5 öffentliche Bahnübergänge (BÜ), davon werden 3 Bahnübergänge durch Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken (LZH), Überwarteart ÜS, Bauform RBÜT technisch gesichert. Bei den beiden anderen BÜ handelt es sich um Kreuzungen mit Fußwegen, die durch Übersicht in Verbindung mit hörbaren Signalen gesichert werden (§11 EBO).

Betriebsteil 2

Im Bahnhof Niedergörne gibt es keine Bahnübergänge.

Betriebsteil 3 Industriestammgleise

Im Betriebsteil 3 gibt es 9 Bahnübergänge (BÜ): öffentliche BÜ 5 nicht öffentliche BÜ.

Sämtliche Bahnübergänge liegen im Verlauf von Straßen mit schwachem Verkehr gemäß § 11 (13) Nr. 1 EBO. Die Sicherung erfolgt durch die Übersicht in Verbindung mit hörbaren Signalen und einer Geschwindigkeitsermäßigung auf $V = 5 \text{ km/h}$ (Schrittgeschwindigkeit).

Die Kreisstraße K 1070 wird mit einer Eisenbahnüberführung aus Spannbeton mit oberliegender Fahrbahn niveaufrei überquert. Konstruktiv ist das Tragwerk als Dreifeldrahmen mit Stützweiten von 11,987m, 30,977m und 22,927m ausgebildet.

Für Wartung, Inspektion und Betankung von Diesellokomotiven hält der ISBA in Gleis 22 eine Lokinspektionshalle und eine Tankstelle vor. Die Lokinspektionshalle (23,37 m x 11,37 m) ist mit einem Vordach, einer schwenkbaren Absaugvorrichtung und einer 18 m langen Untersuchungsgrube (einschließlich beidseitiger Treppen) ausgerüstet. Die Untersuchungsgrube ist mit einem Gitterrost abgedeckt. Der Gleisabschluss des Hallengleises besteht aus zwei Gleisendschuh, deren Wirksamkeit für Schrittgeschwindigkeit ausgelegt ist. Zur weiteren Ausrüstung der Lokinspektionshalle gehören auch die sanitären Anlagen (siehe Anlage 6).

Die Tankstelle umfasst neben der Zapfsäule eine 20 m lange Auffangwanne (Gleistasse), die mit Gitterrosten abgedeckt und für Straßenfahrzeuge befahrbar eingerichtet ist. Auffangwanne und benachbarte Untersuchungsgrube sind mit Ölabscheidern ausgerüstet. Vor Witterungseinflüssen wird die Tankstelle mit einem 20 m langen Schleppdach geschützt (siehe Anlage 6).

3.4 Signalanlagen

Der Bahnhof Niedergörne ist mit Lichthauptsignalen (HI10 / HI 10 / Hp0), Weichensignalen (Wn1/Wn2) und mit Rangiersignalen (Ra11 / Ra11b) ausgerüstet. Die Hauptsignale (Einfahrtsignal A und Ausfahrtsignal B) sind Blocksignale (Relaisblock Bauform C) zur Regelung der Zugfolge auf der eingleisigen Strecke Niedergörne – Borstel. Signalabhängigkeiten von den Weichen bestehen nicht. Wo in Tz 3.2 Nutzlängen der Gleise angegeben sind, wurden diese zwischen den Rangiersignalen Ra11b gemessen. Sämtliche Weichen können elektrisch vor Ort gestellt werden (EOW) entweder einzeln mit Hilfe von Stelltasten oder gruppenweise mit Hilfe von Fahrwegstelltafeln.

Im Regelfall, d.h. bei besetztem Stellwerk, werden die EOW von dort durch den Fahrdienstleiter (Fdl) umgestellt. Einzelheiten enthält Anlage 2 (Bedienungsanweisung für das Stellwerk des Bahnhofs Niedergörne).

3.5 Betriebsführung

Die Wagenübergabe zwischen den EVU und der ZSG-Anschlussbahn findet in beiden Richtungen in den Ein- und Ausfahr Gleisen 1 – 4, 6 und 7 statt.

3.5.1 Ergänzende Bestimmungen zur BOA und deren Anweisungen

§ 2 (9)

Grenze zwischen der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg und der Eisenbahninfrastruktur der DB AG siehe Tz 3.1.

§ 2 (14) Anweisung Nr. 12 Ziff. 1.2

Beim Betrieb **der** Eisenbahninfrastruktur werden folgende Rechtsnormen und technisch-betriebliche Regelwerke angewendet:

- Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA): alle Betriebsteile
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) auszugsweise: §§ 9 und 11 Bahnübergänge, Lichtraumprofil: Alle Betriebsteile
- Ril 482 Signalanlagen bedienen: Betriebsteile 1 und 2
- Ril 301 auszugsweise: Hl-, Vr-, Wn-, Ra-, Ne-, Bü-Signale: Alle Betriebsteile
- Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri – NE): alle Betriebsteile
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV – NE): Betriebsteile 1 und 3
- Ril 892 LST-Anlagen montieren und instandhalten: alle Betriebsteile
- VDE 0831 Elektrische Bahn-Signalanlagen: Betriebsteile 1 und 2
- DIN 1076 Ingenieurbauwerke: Überwachung und Prüfung: Betriebsteil 3
- DIN 31051 Instandhaltung: Begriffe und Maßnahmen: alle Betriebsteile
- VDV-Schrift 757 /Ril 91501
- DGUV Vorschriften

Beim Betrieb auf der Eisenbahninfrastruktur werden folgende Rechtsnormen und technisch-betriebliche Regelwerke angewendet:

- EBO / ESO / Fahrdienstvorschrift Ril 408.01-06 und 408.48 jedoch nur insoweit als dies für die Zugfahrten geboten scheint (ein- und ausgehende Züge) Betriebsteil 1
- Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA): Betriebsteile 2 und 3

Die Grenzen zwischen den Betriebsteilen sind wie folgt festgelegt:

- Betriebsteile 1/2 Ausfahrtsignal B
- Betriebsteile 2/3, Grenzzeichen der Weichen EW 2 und EW 20

§ 12 Anweisung Nr. 2 Ziff. 6.1.1.

Der Eisenbahnbetriebsleiter ist berechtigt, einen Schienenbruch behelfsmäßig so zu sichern, dass er befahren werden kann. Notlaschenverbände werden im Stellwerk Bf Niedergörne vorgehalten.

§ 12 Anweisung Nr. 2 Ziff. 6.1.2.

Der Eisenbahnbetriebsleiter ist berechtigt zur bedingten Freigabe eines Gleisabschnittes nach behelfsmäßiger Sicherung eines Schienenbruches.

§ 12 Anweisung Nr. 2 Ziff. 6.2.2.

Ein Schienenbruch ist sofort dem Eisenbahnbetriebsleiter zu melden.

§ 12 (1)

Der Oberbau nimmt eine Achslast von 225 kN auf.

§ 14

Die maßgebende Neigung aller Gleise, in denen Fahrzeuge abgestellt werden dürfen, beträgt 0,00 ‰. Gleise mit einer Längsneigung > 0,00 ‰, in denen das abstellen von Fahrzeugen nicht gestattet ist, siehe Anlage 2 Ziff. 4.

§ 15

Der Mindesthalbmesser beträgt $R = 190$ m. Ausnahme Zufahrt Tankanlage $R = 140$ m

§ 22

Siehe Anlage 5.1 – 5.3 und Anweisung Nr. 20 BOA Ziff. 4

§ 26 (4)

Die Anlagen sind einmal wöchentlich zu begehen und dabei einer visuellen Prüfung zu unterziehen. Das Ergebnis ist zu dokumentieren.

§§ 27 und 28

Siehe Anlagen 2 (Stw) und 5 (Bü).

§ 29

Die Instandhaltung der Signalanlagen gemäß DIN 31051 erfolgt nach dem Regelwerk der DB AG (Ril 892).

§ 30 siehe Tz 3.1 bis 3.4 und Anlage 5.

§ 31 (2)

Entlang der Ladestraße (Gleise 12 und 13) gibt es z. Zt. keine Umschlaggeräte. Sollten ortsveränderliche Umschlaggeräte zum Einsatz kommen, darf mit dem Be- und Entladen der Wagons erst begonnen werden, wenn diese abgestellt und festgelegt sind und der Rangierleiter dies dem für die Be- und Entladung Verantwortlichen mitgeteilt hat.

Im Bedarfsfall müssen ortsveränderliche Umschlaggeräte (z.B. ADK, MDK, Flurförderfahrzeuge usw.) vor und nach dem Be- bzw. Entladen außerhalb der Gleisanlagen profillfrei abgestellt werden. Bevor die Stellplätze für Wagen zu Be- bzw. Entladen bedient werden, hat sich der Rangierleiter von der ordnungsgemäßen Abstellung der Umschlaggeräte zu überzeugen.

§ 38 (3) Anweisung Nr. 20 Ziff. 2.13

Die Betriebsteile 2 und 3 sind mit einer Gleisfeldbeleuchtung ausgerüstet. Lichtpunkthöhe und Lichtpunkteabstand betragen 12 m bzw. 30 m. Ein- und ausgeschaltet wird die Gleisfeldbeleuchtung über Dämmerungsschalter. Störungen der Anlage werden dem Fdl über einen Touchscreen angezeigt.

§ 51 (4)

Siehe Tz 1.1 und Anlage 2

§ 53 (2) Anweisung Nr. 17 Ziff. 4.5.

Alle Betriebseisenbahner sind nach mehr als 3-monatiger Unterbrechung des Dienstes bei Wiederaufnahme des Dienstes erneut einzuweisen.

§ 54 (3) Anweisung Nr. 20 Ziff. 2.5.2

Rangieren in den Betriebsteilen 2 und 3 unter Leitung eines Lokrangierführers (fahren mit Funkfernsteuerung) ist eine begleitete Rangierfahrt.

§ 55 (8)

Zur Mitfahrt im Führerstand berechnigte Personen sind:

- Eisenbahnbetriebsleiter
- Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter
- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht
- Zur Rangierabteilung gehörige Rangierer

§ 55 (9) Anweisung Nr. 20 Ziff. 1.3

Betriebseisenbahner (Fdl) werden bei Dienstbeginn bzw. bei Dienstende immer im Stellwerk abgelöst. Bei unterbrochenem Schichtbetrieb sind notwendige Mitteilungen für die nachfolgende Schicht im Fernsprechnuch zu vermerken und zu quittieren.

§ 55 (9) Anweisung Nr. 20 Ziff. 2.3.1 und 2.10

Vor Aufnahme der Rangierarbeiten im Bereich des Bahnhofs hat sich der Rangierleiter bzw. Lokrangierführer (Lrf) beim Fdl zu melden und die durchzuführenden Rangierarbeiten zu vereinbaren. Nach Beendigung der Rangierarbeiten hat sich der Rangierleiter bzw. der Lrf abzumelden.

§ 55 (9) Anweisung Nr. 20 Ziff. 2.6.3

Der Rangierleiter ist mit einer Signalpfeife ausgerüstet. Bei Dunkelheit ist außerdem eine Handleuchte zu verwenden.

§ 55 (9) Anweisung Nr. 20 Ziff. 2.4.1

Im Rahmen der Verständigung über Ziel und Zweck einer Rangierfahrt und etwaige Besonderheiten wird noch vor dem Feststellen der Fahrbereitschaft **vor** jeder Fahrzeugbewegung die Rangierseite in jedem Einzelfall gesondert festgelegt.

§ 55 (9) Anweisung 20 Ziff. 3.3

Jeder Betriebseisenbahner, der eine schadhafte Bremse oder ein schadhafes Achslager feststellt, hat dies umgehend dem Fdl Bf Niedergörne zu melden. An beiden Seitenwänden des Wagens sind Hinweise mit weißer Kreide anzubringen. Der Fdl verständigt das entsprechende EVU.

§ 56 (4)

Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Fahrzeugen ist verboten.

§ 56 (5)

Die auf der Eisenbahninfrastruktur zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten betragen bei Zugfahrten im Betriebsteil 1: 50 km/h, beim Rangieren in den Betriebsteilen 2 und 3: 20 km/h, an den technisch nicht gesicherten BÜ im Betriebsteil 3: 5 km/h.

§ 57 (1)

Auf der gesamten Anschlussbahn gilt die Ril 301 der DB AG (Signalbuch) in der jeweils aktuellen Fassung. Siehe auch zu § 2 (14). Im Infrastrukturbereich kommen folgende ortsfeste Signale zur Anwendung: Hp-, Vr-, Wn-, Ra-, Ne-, BÜ-, und ggf. Lf-Signale, wobei für Lichtsignale Lichtverteilungskurven gemäß Ril 818/819 festgelegt sind.

Ortsgestellte Weichen mit Umstellgewicht sind mit Wn-Formsignalen, EOW mit WnLichtsignalen ausgerüstet. Weißes Ruhelicht bedeutet, dass die Weiche frei ist und jederzeit umgestellt werden kann. Blaues Ruhelicht bedeutet, dass die Weiche besetzt bzw. gesperrt oder gestört ist und nicht umgestellt werden kann. Beide Farbgebungen sind in einer Signallaterne ohne Farbfilter zusammengefasst. Die unterschiedliche Farbgebung wird durch 2 Leuchtdioden (LED) erzeugt, die in einem Sockel zusammengefasst sind.

§ 57 (3) Anweisung Nr. 29 Ziff. 3

1. EOW: Anstelle einer Grundstellung ist für EOW eine Vorzugslage festgelegt, in die diese Weichen nach Befahren der jeweils anderen Weichenlage selbsttätig wieder zurücklaufen. Vorzugslage bedeutet hier, dass die Weiche für eine Fahrt ins Stammgleis gestellt ist. In der Regel ist dies der gerade Strang, ausgenommen Bogenweichen z.B. EW 1 (IBW 500 – 49 – 1: 12).

2. Ortsgestellte Weichen mit Hebelgewichten: Für die Weichen 28; 29; 50; 51; 52; 53 u. 100 ist eine Grundstellung festgelegt. Für alle übrigen Weichen wurde keine Grundstellung festgelegt. Sämtliche Hebelgewichte sind gemäß Ril 301 Modul 9001 gekennzeichnet.

§ 57 (3) Anweisung Nr. 29 Ziff. 8

Der Eisenbahnbetriebsleiter ist verpflichtet, aufgefahrene Weichen zu untersuchen.

§ 57 (3) Anweisung Nr. 29 Ziff. 10

Die laufende Prüfung, Reinigung und Gangbarhaltung der Weichen obliegt im Betriebsteil 2 dem Fdl, im Betriebsteil 3 dem Betriebspersonal der ZSG.

§ 58 (5) Anweisung Nr. 30 Ziff. 6

Auf der Eisenbahninfrastruktur werden Hemmschuhe der Form II verwendet.

§ 58 (5) Anweisung Nr. 30 Ziff. 7 und 12

Werden in den Ein- und Ausgangsgleisen des Bf Niedergörne (Betriebsteil 2) und auf den Industriestammgleisen (Betriebsteil 3) Fahrzeuge bzw. Fahrzeuggruppen abgestellt, sind diese durch je einen Hemmschuh nach beiden Seiten hin festzulegen. Hemmschuhe werden durch die Anschlussbahn der ZSG vorgehalten. Auf Anlage 2 Tz 4 wird besonders hingewiesen (Gleise, in denen das Abstellen von Fahrzeugen nicht gestattet ist). Fahrzeuge in Fahrzeuggruppen müssen untereinander gekuppelt sein.

Fdl (ISBA), Rangierleiter (ZSG) und Triebfahrzeugführer des betreffenden EVU unterrichten sich gegenseitig über aufgelegte Hemmschuhe, und zwar auch bei Dienstübergabe.

§ 62 (2) Anweisung Nr. 31 Ziff. 4

Siehe Anlage 8. Notfallmanager im Sinne der DB-KoRil 123 ist der Eisenbahnbetriebsleiter. In dieser Funktion leitet er alle erforderlichen Maßnahmen an der Unfallstelle (Ereignisort).

Wird nach den Regeln der Bandschutz- bzw. Rettungsdienstgesetzte des Landes Sachsen-Anhalt eine Einsatzleitung gebildet, koordiniert der Leiter alle Rettungs-, Bergungs- und Sicherungsmaßnahmen am Ereignisort.

Der Eisenbahnbetriebsleiter ist als Notfallmanager neben den beteiligten Hilfsorganisationen (Rettungsdienste, Technisches Hilfswerk, Behörden) in der Einsatzleitung als Fachberater tätig. Er vertritt die Interessen des ISBA. Alle notwendigen betriebssicherheitlichen Maßnahmen sind mit dem Einsatzleiter abzustimmen.

Über jeden Notfall (Bahnbetriebsunfall) verfasst der Eisenbahnbetriebsleiter einen Bericht zu Ursache und Hergang, von dem eine Ausfertigung an den Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht des Landes Sachsen-Anhalt zu übersenden ist.

§ 64 (1) und (3)

Mit dem Aufgleisen von Fahrzeugen werden hierfür besonders befähigte und zugelassene Personen und Unternehmen beauftragt. Lauffähigkeitsuntersuchungen werden durch das betreffende EVU veranlasst.

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1

Schematischer Streckenübersichtsplan Borstel – Hassel – Niedergörne einschließlich aller Bahnhofs- und Anschlussgleise

Anlage 2

Bedienungsanweisung für das Stellwerk auf dem Bahnhof Niedergörne

Anlage 3

Bedienungsanweisung Relaisblock im Stellwerk Bahnhof Niedergörne Strecke Niedergörne – Borstel einschließlich Awanst Hassel

Anlage 4 a

Vereinbarung zur Betriebsführung an der Schnittstelle DB AG/ISBA

Anlage 4 b

Vereinbarung zur Betriebsführung an der Schnittstelle DB AG/ISBA

Anlage 5

Zusatzbestimmungen zum Modul 482.6221 für die zugesteuerten BÜ-Sicherungsanlagen Posten 8(5.1), 11(5.2) und 14(5.3)

Anlage 6

6.1 Anweisung zum Befahren der Lokinspektionshalle

6.2 Anweisung zum Befahren des Gleistores im Gleis 22

Anlage 7

7.1 Betriebsstellenbuch für die Betriebsstelle Niedergörne

7.2 Angaben zum Streckenbuch für das Zugpersonal auf der Teilstrecke **Grenze nach AWANST Hassel – Niedergörne**

7.3 Verfahren zum Hereinholen eines liegengebliebenen Zuges

Anlage 8

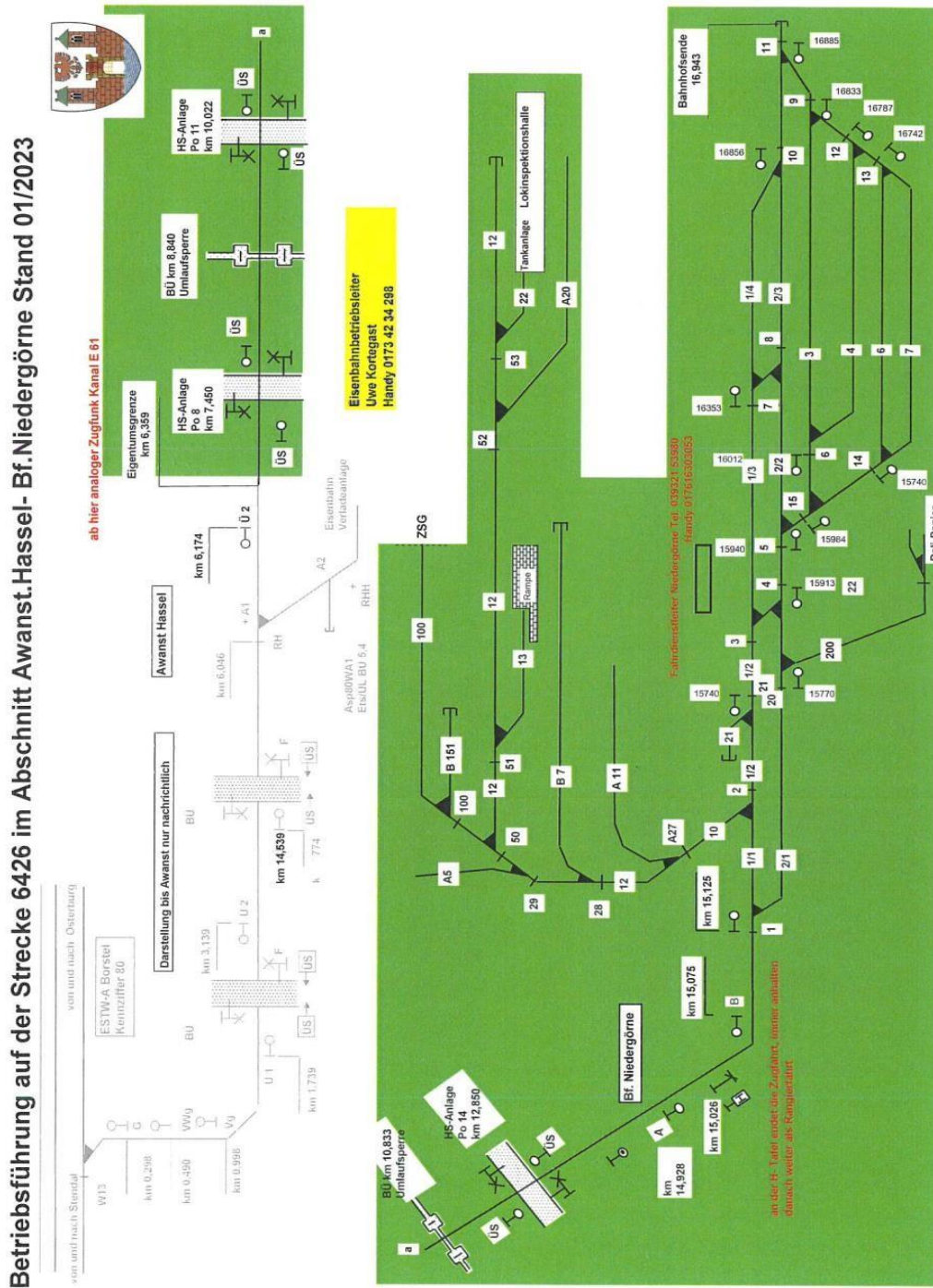
Notfallmanagement

Anlage 9

Verzeichnis der Nebenanschießer und Mitbenutzer

Anlage 1 Betriebsführung auf der Strecke 6426 im Abschnitt **Awanst. Hassel** Grenze DB - Bf. Niedergörne Stand 05/2008

Lageplanskizze (ohne Maßstab)



Bedienungsanweisung für das Stellwerk auf dem Bahnhof Niedergörne

Im Gleis zwischen der Ausweichanschlussstelle (Awanst) Hassel in km 6,079 und dem Einfahrsignal A (ESig) in km 14,928 des Bahnhofs Niedergörne gilt für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes die Fahrdienstvorschrift; Richtlinien 408.0106 und 408.48.

1. Zulässige Geschwindigkeiten

Awanst Hassel - ESig A Niedergörne: 50 km/h
Bahnhof Niedergörne ab ESig A: 20 km/h

2. Zugfahrten

2.1 Zugmeldeverfahren

Fahrten zwischen Awanst Hassel (Anschlussgrenze ISBA/DB) und Niedergörne werden als Zugfahrten durchgeführt. Zugmeldestellen (Zmst) sind die Bahnhöfe (Bf) Borstel (km 0,0) und Niedergörne.

Zur Anwendung kommt das Zugmeldeverfahren für eingleisige Strecken mit den Schritten „Anbieten, Annehmen, Abmelden, Rückmelden“. Im Regelfall wird Rückmelden durch Rückblocken ersetzt. Geführt werden die Zugmeldungen auf der Streckenfernsprechverbindung (Fs) Borstel (özF Ls) – Niedergörne (Fdl) als OB-Leitung. Es wird ein Zugmeldebuch für eingleisige Strecken geführt.

Gesichert werden die Zugfahrten durch Streckenblock Bauform C für eingleisige Strecken (Relaisblock RB II 60). Das Rückblocken ersetzt das Rückmelden. Siehe unten Tz 4.

2.2 Einfahrende Züge

Zugfahrten aus Richtung Borstel enden nach Einfahrt mit Halt am Signal Ne 5 (Haltetafel) in km 15,026. Weitergefahren wird als Rangierfahrt. Dazu ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters (Fdl) erforderlich. Die Verständigung mit dem Fdl über Zweck, Ziel, Weg und Besonderheiten erfolgt über Zugfunk Kanal 61. Dabei teilt der Fdl dem Triebfahrzeugführer (Tf) mit, in welches Gleis eingefahren wird, stellt die Weichen für den betreffenden Fahrweg und erteilt seine Zustimmung durch Signal Ra 12. Der Tf beobachtet den Fahrweg.

Zum weiteren Verbleib der Zuglok ist eine erneute Verständigung mit dem Fdl erforderlich.

2.3 Ausfahrende Züge

Der Tf meldet dem Fdl die Abfahrbereitschaft des Zuges. Nachdem der Fdl den Fahrweg eingestellt hat und alle Voraussetzungen für die Durchführung einer Zugfahrt zwischen den Bahnhöfen Niedergörne und Borstel erfüllt sind, erteilt der Fdl die Zustimmung zur Ausfahrt über Zugfunk Kanal 61. Der Abfahrauftrag beinhaltet zugleich auch die Zustimmung zur Rangierfahrt bis zum Ausfahrtsignal B in km 15,076. Mit Fahrtstellung des Signals erteilt der Fdl seine Zustimmung zur Weiterfahrt als Zug.

2.4 Haltfall der Hauptsignale – Bedienung des Streckenblocks

Zwischen Einfahrtsignal A und Ausfahrtsignal B befindet sich eine 30 m lange isolierte Schiene mit einem Schienenkontakt (Relaisgruppe 43). Beim Befahren in Einfahrtrichtung mit der ersten Achse wechselt das Einfahrtsignal in Stellung Hp0 (Haltfall). Nach Freifahren der isolierten Schiene in Einfahrtrichtung durch die letzte Achse wird die Rückblocksperr aufgehoben. Zurückgeblockt werden darf jedoch erst, wenn der inzwischen in eine Rangierfahrt übergegangene Zug mit Schlussignal am Stellwerk vorbeigefahren ist (Zugschlussstelle).

Beim Befahren der isolierten Schiene in Ausfahrtrichtung mit der ersten Achse wechselt das Ausfahrtsignal in Stellung Hp0 (Haltfall). Nach Freifahren der isolierten Schiene in Ausfahrtrichtung mit der letzten Achse wird das Vorblocken automatisch ausgelöst (siehe Anlage 3).

2.5 Ein- und Ausfahr Gleise, Weichen, Stellwerksbesetzung

Ein- und Ausfahr Gleise sind in der Regel die Gleise 2 – 4, 6 und 7. Sämtliche Weichen im Verlauf der Gleise 1 - 4, 6 und 7 sind elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW). EOW sind Weichen, die durch Tf, Lokrangierführer (Lrf) oder Rangierpersonal im Gleisfeld, einzeln oder in Gruppen umgestellt werden.

Im Bahnhof Niedergörne können EOW auch durch den Fdl von einer zentralen Bedienstelle aus mit Hilfe eines PC umgestellt werden. Ist die zentrale Bedienstelle im Stellwerk nicht mit einem Fdl besetzt, finden keine Zugfahrten statt. Die zentrale Bedienstelle im Stellwerk ist dann unwirksam geschaltet.

3. Rangierfahrten

Sämtliche Fahrten innerhalb der Bahnhofs Niedergörne sind Rangierfahrten. Dabei werden zwei Betriebsfälle unterschieden:

- a) Stellwerk ist mit einem Fdl besetzt, der die Fahrwege einstellt und seine Zustimmung zur Durchführung zur Rangierfahrt bzw. für unbegleitete Rabt den Fahrauftrag erteilt.
- b) Stellwerk ist unbesetzt, d. h. Weichen werden vor Ort im Gleisfeld gestellt, und zwar entweder
 - einzeln durch Betätigen eines Schlagschalters ca. 20 m vor der Weichenspitze oder durch
 - Befahren eines Doppelschienenhalters (DSS) von der stumpfen Seite her oder
 - fahrwegweise durch Einstellen eines Fahrweges auf einer der beiden Fahrwegstelltafeln FT 5 und FT 10. Einzelheiten siehe Tz 5.

Bei unbesetztem Stellwerk dürfen Rangierfahrten von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht durchgeführt werden.

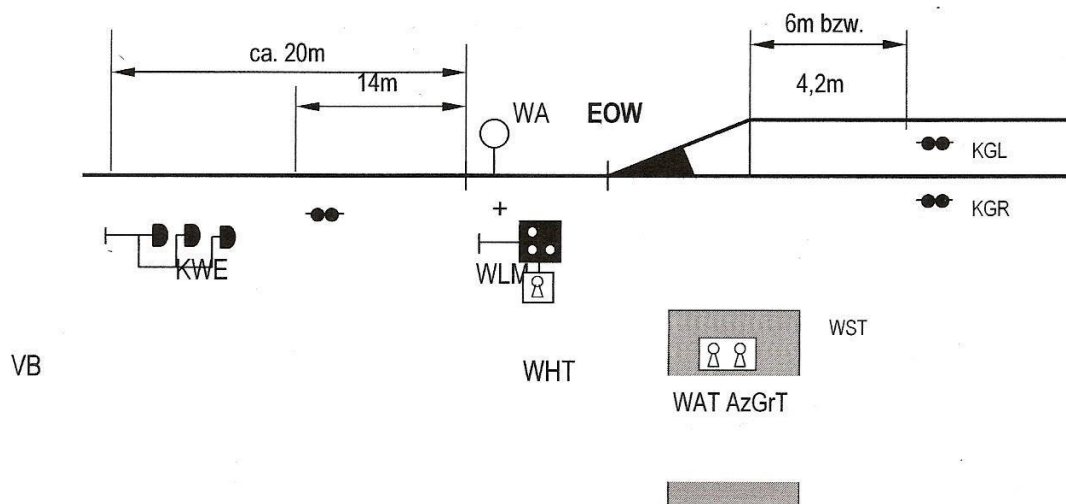
Ausnahme: Rangierfahrten Anschlussbahn ZSG.

4. Das Abstellen von Fahrzeugen ist nicht gestattet in:

- Gleis 1 zwischen den Weichen EW1 und EW3 (10 ‰ bzw. 0,0 ‰)
- Gleis 2 zwischen den Weichen EW1 und EW5
- Gleis 10 zwischen EÜ Widerlager Nord und Weiche EW27 (10 ‰)
- Gleis 200 (7 ‰)

5. Systembeschreibung der EOW-Anlagen

5.1 Grundausrüstung einer einfachen EOW



- KWE: Weicheneinlaufkontakt Doppelschienenschalter (DSS) für den Umstellschutz
- KGL: Linker Grenzzeichenkontakt (DSS für den Umstellschutz und für die automatische Weichen-Umstellanforderung von der stumpfen Seite)
- KGR: Rechter Grenzzeichenkontakt (DSS für den Umstellschutz und für die automatische Weichen-Umstellanforderung von der stumpfen Seite)
- WHT: Weichenhilfstaste über Schlüssel (SS10 Schließung)
- WA: Weichenantrieb S700 (Schnellläufer)
- WLM: Weichenlage- und Ordnungsmelder (Signal Wn1/Wn2)
- WST: Weichensteuerung im Schaltschrank
- WAT: Weichenauffahrtstaste am Schaltschrank im Gleisfeld
- AzGrT: Achszählgrundstellungstaste am Schaltschrank im Gleisfeld (Hilfsfreimeldung)
- VB: Vorgezogene Bedienstelle (3Ebenen)
- + Plusstellung von der Weichenspitze aus gesehen

5.2 Weichenlagemelder (WLM)

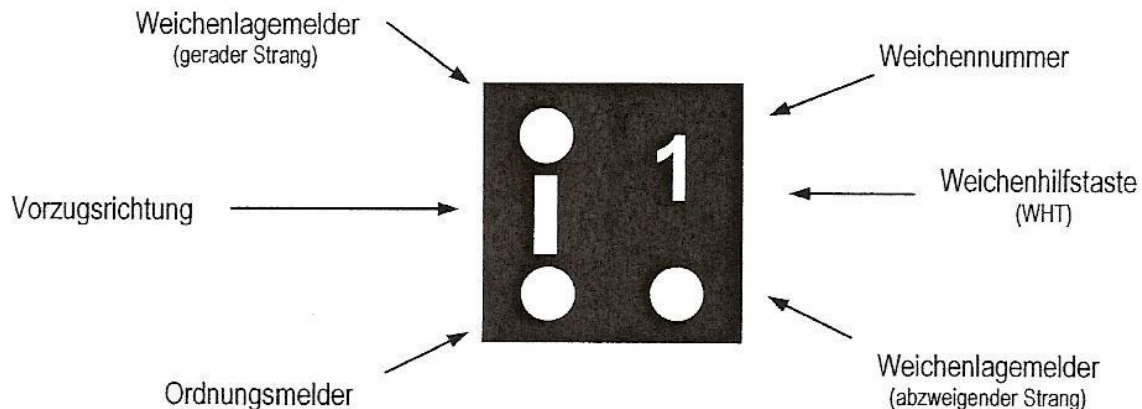
Der WLM ist ein Lichtsignal. Er zeigt Weichenendlage, Weichenumlauf und Weichenstörungen sowie die Belegung an (Umstellsperre).

Als Anzeigeelemente werden sogenannte Light Emission Dioden (LED) eingesetzt.

Der WLM befindet sich jeweils rechts bzw. links neben der zugehörigen Weiche.

Der WLM ist mit einer Weichenhilfstaste ausgerüstet (Schließung SSG10).

Der WLM wird beidseitig mit der Weichenummer und der Vorzugsstellung beschriftet.



In Endlage signalisieren zwei senkrecht übereinander angeordnete weiße Lichter die Fahrtrichtung in den geraden Strang bzw. zwei waagrecht nebeneinander angeordnete weiße Lichter die Fahrtrichtung in den abzweigenden Strang.

Bei belegter Weiche wechselt das weiße in blaues Ruhelicht.

Beim Weichenumlauf, einer Störung oder nach Auffahren einer Weiche blinken der Weichenordnungsmelder (WO) und der jeweilige Weichenlagemelder.

Bei Unregelmäßigkeiten in der Stromversorgung bzw. in den Zuleitungen kann der WLM dunkel sein.

5.3 Umstellschutz

Alle EOW sind mit Umstellschutz ausgerüstet. Hierzu werden Achszählkreise in Verbindung mit Doppelschienenschaltern (DSS) eingesetzt. Die Anordnung der DSS ist aus dem Lageplan ersichtlich.

5.4 Weichenumstellung

Der Weichenumstellvorgang wird ausgelöst durch:

- vorgezogene Bedienstelle (VB) dreistufig, wenn die Weiche von der Spitze her befahren werden soll
- Doppelschienenschalter (DSS) mit der 1. Achse eines Fahrzeuges, wenn die Weiche von der stumpfen Seite aus befahren werden soll
- Bedienen einer Fahrweg-Zieltaste auf einer der beiden Fahrwegstelltafeln FT 5 oder FT10 (siehe Ziffer 5.5)

- PC-Bedienung vom Stellwerk aus
- Hilfsbedienungen im Störfall mittels
 - Weichenhilfstaste WHT
 - Weichenauffahrtaste WAT
 - Achszählgrundstellungstaste AzGrT

Sämtliche Hilfsbedienungen werden mit der Schließung SSG 10 ausgeführt.

Die Regelbedienungsmöglichkeiten schließen einander nicht aus, d.h. PCBedienung und Bedienung an der Außenanlage sind gleichzeitig möglich. Insofern ist bei besetztem Stellwerk eine Bedienung an der Außenanlage in jedem Einzelfall nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Fdl gestattet.

Bei eingestelltem Umstellschutz zeigt der Weichenlagemelder blaues Ruhelicht. Dann ist eine Regelumstellung von wo auch immer nicht möglich. S.o.

Aufgelöst wird der Umstellschutz durch

- Besetzen und anschließendes Freifahren der Weiche
- Bedienen der AzGrT vom PC aus oder vor Ort.

Sämtliche Bedienungshandlungen im Regel- wie im Störfall werden protokolliert, und zwar unterteilt in

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| - Zentrale Bedienstelle | internes Protokoll |
| - Außenanlage | Compax-Software |

Bedienungshandlungen im Störfall müssen im Störungs- und Arbeitsbuch nachgewiesen werden.

5.5 Fahrwegstelltafel

Eingeschaltet werden die Fahrwegstelltafeln durch Betätigen des Schlüsselschalters. Schlüssel nach rechts drehen. Sobald die Einschaltung wirksam geworden ist, erscheint im Betriebsanzeige-Melder über dem Schlüsselschalter grünes Ruhelicht.

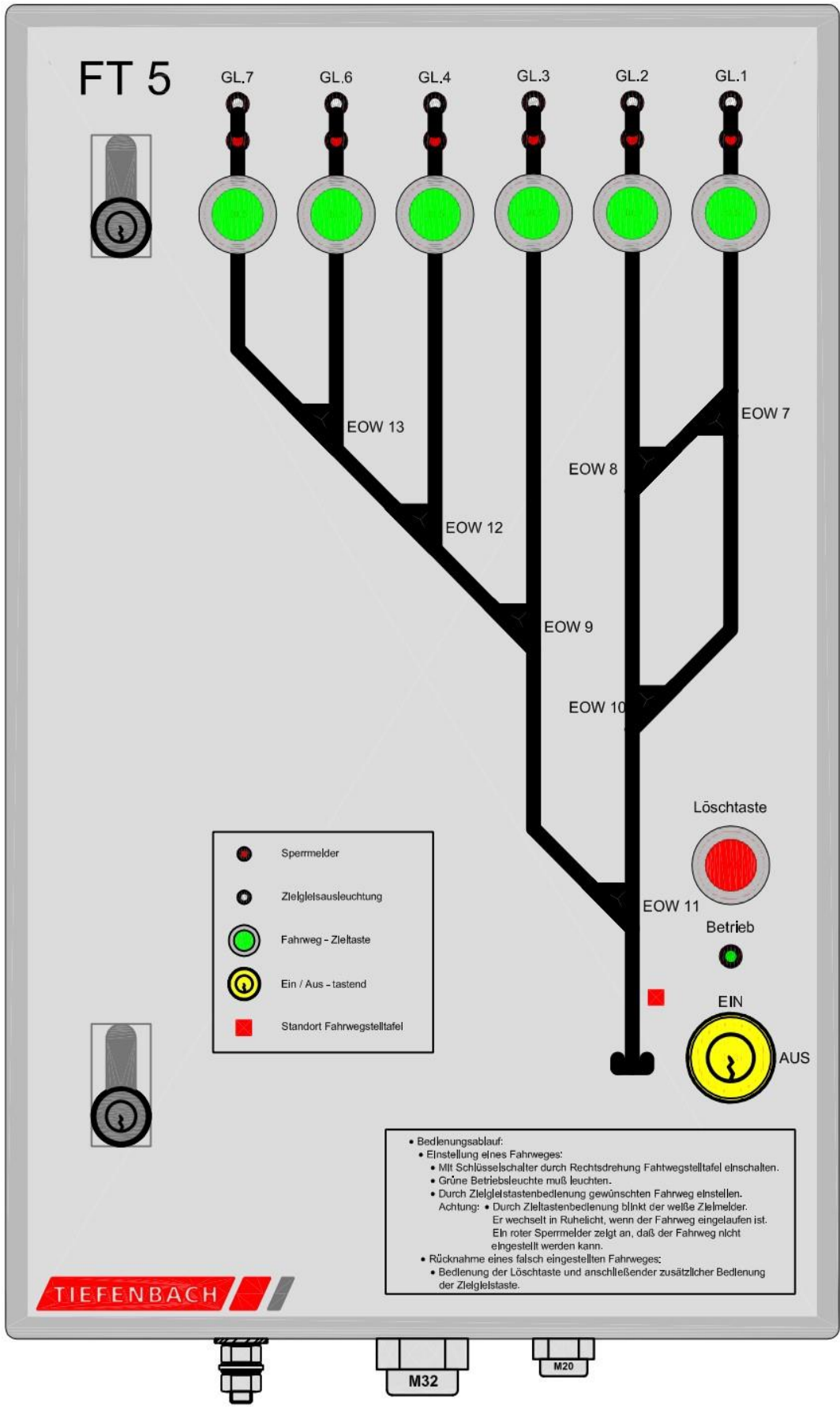
Eingestellt wird der gewünschte Fahrweg durch Betätigen der grünen Zieltaste im betreffenden Gleis. Der Zielmelder über der Zieltaste zeigt weißes Blinklicht, wenn die Bedienung wirksam geworden ist. Er wechselt in weißes Ruhelicht, wenn der Fahrweg eingestellt ist.

Ein versehentlich falsch eingestellter Fahrweg kann durch Bedienen der Löschtaste und anschließendes Bedienen der Zieltaste zurückgenommen werden.

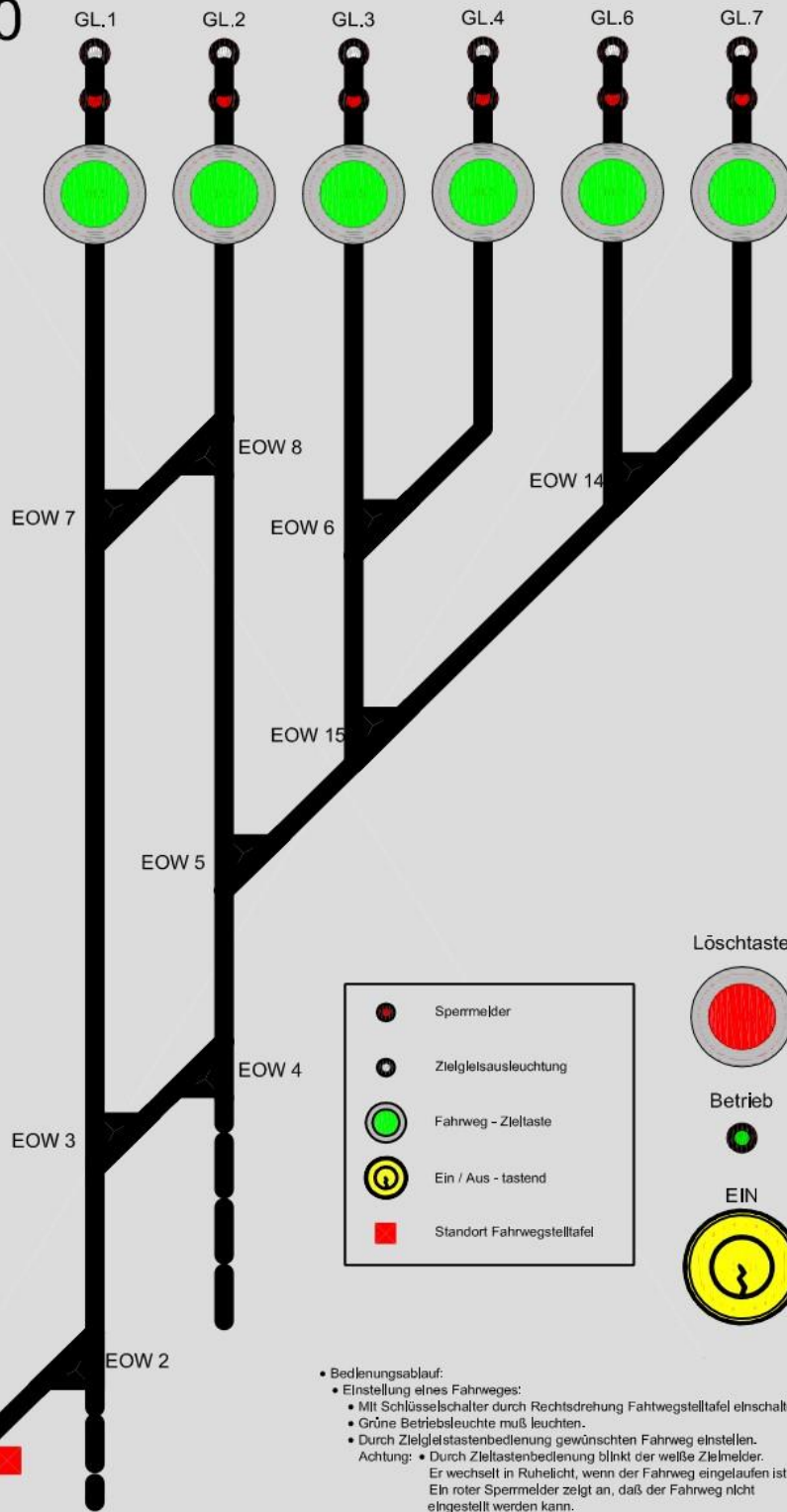
Fahrwege können immer nur von **einer** der beiden Fahrwegtafeln aus eingestellt werden, d.h. Fahrwege die zur Fahrwegstelltafel FT 5 gehören und Fahrwege, die zur Fahrwegstelltafel FT 10 gehören, schließen sich gegenseitig aus.

Von beiden Fahrwegstelltafeln dürfen Fahrwege nur eingestellt werden, wenn das Stellwerk nicht besetzt ist. Wenn das Stellwerk besetzt ist, dürfen Fahrwege im Regelfall nur von dort aus eingestellt werden.

Die Rangieraufsicht in Bahnhof Niedergörne hat der Fdl, bei dessen Abwesenheit übernimmt die Rangieraufsicht der RI der ZSG-Anschlussbahn



FT 10



	Spermelder
	Zielgleitsausleuchtung
	Fahrweg - Zieltaete
	Ein / Aus - tastend
	Standort Fahrwegstelltafel



- Bedienungsablauf:
 - Einstellung eines Fahrweges:
 - Mit Schlüsselschalter durch Rechtsdrehung Fahrwegstelltafel einschalten.
 - Grüne Betriebsleuchte muß leuchten.
 - Durch Zielgleitstastenbedienung gewünschten Fahrweg einstellen.
 - Achtung: • Durch Zielgleitstastenbedienung blinkt der weiße Zielmelder. Er wechselt in Ruhelicht, wenn der Fahrweg eingelaufen ist. Ein roter Spermelder zeigt an, daß der Fahrweg nicht eingestellt werden kann.
- Rücknahme eines falsch eingestellten Fahrweges:
 - Bedienung der Löschtaste und anschließender zusätzlicher Bedienung der Zielgleitstaste.

TIEFENBACH



Anlage 3 zur Dienstordnung

Bedienungsanleitung Relaisblock im Stellwerk Bahnhof Niedergörne

Strecke Niedergörne – Borstel einschließlich Aw Hassel

1. Fahrt Niedergörne - Borstel

1.1 Erlaubnis in Niedergörne

- der Pfeil im Element Vorblock leuchtet gelb
- der Pfeil im Element Aw Hassel leuchtet ebenfalls gelb

1.2 Ausfahrt

- Bedienung Signaltaste B und Signalfahrttaste (SF)
- Ausleuchtung im Signalelement B grün
- Im Element Vorblock leuchtet die rote Lampe als Zeichen des Einfalls der Streckenwiederholungssperre
- befährt der Zug mit der 1. Achse die Zugeinwirkung leuchtet die gelbe Lampe im Element Vorblock und gleichzeitig wird automatisch vorgeblockt. Der Pfeil im Element Vorblock wird rot
- Das Signal B wechselt von grün auf rot
- Die gelbe Lampe im Element Vorblock erlischt nach der Ausfahrt
- Einfahrt in Borstel - nach Erfüllung aller Voraussetzungen im Bf. Borstel blockt Borstel zurück.
- der Pfeil im Element Vorblock wird wieder gelb und die rote Lampe der Streckenwiederholungssperre erlischt

1.3 Störungen

- *Signalfahrtstellung nicht möglich* – Ausfahrt auf Ersatzsignal
Betätigung Signaltaste B und Ersatzsignalfahrttaste (Zählwerksnachweis)
Nach verlassen der Signalzugschlussstelle wird manuell vorgeblockt
(Bedienung Hilfsvorbloktaste mit Streckentaste Borstel)
- *Trotz aller Voraussetzungen kein Vorblock*
Umschaltung des Induktors (Bedienung Induktortaste Borstel)

2. Fahrt Borstel – Niedergörne

2.1 Erlaubnisabgabe

- Abgabe der Erlaubnis nach Borstel durch Bedienung der Erlaubnistaste und der Streckentaste Borstel. Gelbausleuchtung des Vorblockfeldes erlischt und im Rückblockfeld leuchtet gelb. Aw Hassel zeigt weiter Gelbausleuchtung
- nach beendeter Ausfahrt aus dem Bf. Borstel erfolgt die Vorblockung und der Pfeil im Element Rückblock wechselt von gelb in rot.

 **BAHSIG**
BahSIG Bahn-Signalbau GmbH
Handwerkerstraße 4
15366 Hoppegarten
Tel. (03342) 378 - 0, Fax - 200

2.2. Einfahrt im Bf. Niedergörne

- Bedienung Signaltaste A und Signalfahrttaste (SF)
- Signal A zeigt grün
- befährt der Zug die Zugeinwirkungsstelle leuchtet im Element Rückblock die 1. gelbe Lampe
- verlässt der Zug die Zugeinwirkungsstelle leuchtet im Element Rückblock die 2. gelbe Lampe
- nach Erkennung des Zugschlusses (Signalzugschlussstelle) und dem Signalbegriff rot am Sig. A kann die Rückblocktaste (Zugtaste) betätigt werden. Nun erfolgt der Rückblock und der Rückblockpfeil wird wieder gelb.

2.3 Störungen

- *- keine Rückblockung*
sollte nach Erfüllung aller Voraussetzungen s.o. der Rückblock nicht erfolgen, liegt eventuell eine Störung des Induktors vor. Betätigung der Taste Ind. Borstel und nochmaliges zurückblocken
- *Signalfahrtstellung nicht möglich* – Einfahrt auf Ersatzsignal
- Anschaltung der isol. Schiene durch Betätigung der Taste AsA (Anschalter A mit Zählwerksnachweis)
- Betätigung Signaltaste A und Ersatzsignalfahrttaste (Zählwerksnachweis)
- weiterer Ablauf s.o
- *beide gelben Lampen im Element Rückblock leuchten weiter*
- isol. Schiene bleibt angeschalten. Betätigen der Taste BIT (Blocklöschtaste) und der Signaltaste
- *ungenügende Isolierung*
- nach Verlassen der isol. Schiene leuchtet nur eine gelbe Lampe im Rückblockelement weiter. Die volle Wirkung der isol. Schiene (letzte Achse) wird durch Mitwirkung des Bedienenen, nach Erfüllung aller Vorbedienungen, geschaffen. Betätigung der Taste MWT (Mitwirkertaste) und der Signaltaste A. Nun leuchten beide gelben Lampen und der Rückblock kann erfolgen.

3. Bedingungen der Aw Hassel

Wenn eine Fahrt von Borstel nach Aw Hassel erfolgen soll, dann ist die Taste Aw Hassel (Zugtaste) zu betätigen. Ausleuchtung im Element Aw Hassel zeigt rot.

Störungen

Sollte trotz Betätigung der Taste Aw Hassel und Erfüllung aller Voraussetzungen der Blockvorgang nicht erfolgen so liegt eine Störung vor. Es ist die Taste Induktor zu betätigen.

DB Infrastruktur
Netz



**Vereinbarung zur Betriebsführung an der
Schnittstelle zwischen der**

**DB Netz AG,
Örtliche Betriebsdurchführung Magdeburg**

und der

Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg

**auf der Strecke
Borstel – Niedergörne
(DB AG-Streckenummer 6426)**

**gemäß Eisenbahn-Infrastrukturanschlußvertrag
Punkt 9 Absatz 1**

- gültig ab 26.11.2006 -

Die betriebliche Schnittstelle zwischen der DB Netz AG und der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg befindet sich in km 6,079 (Ausweichanschlußstelle Hassel) der Strecke Borstel-Niedergörne und ist vor Ort durch ein Hinweisschild gekennzeichnet.

Zuständig für die Betriebsführung auf der Strecke bis km 6,079 ist seitens der DB Netz AG der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal und für die Strecke ab km 6,079 in Richtung Niedergörne seitens der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg der Fahrdienstleiter Niedergörne. Die Besetzungszeiten des Fahrdienstleiters der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg werden rechtzeitig vor Aufnahme des Betriebes durch die Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg der DB Netz AG, Örtliche Betriebsdurchführung Magdeburg und dem Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal bekannt gegeben. Die Verständigung erfolgt über Fax (0391 / 549-2002) bzw. (030/297-41928).

Bei Nichtbesetzung des Stellwerkes Niedergörne meldet sich der Fahrdienstleiter Niedergörne beim Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal (in der BZ Berlin) ab und hinterlässt eine Rufnummer für die Besetzung in dringenden Fällen.

Die Betriebsführung auf der Strecke Borstel – Niedergörne erfolgt weiterhin auf der Grundlage der bestehenden sicherungstechnischen Ausrüstung (Streckenblock) nach der Richtlinie (Ril) 408.01-09 Züge fahren und Rangieren der DBAG.

Das Zugmeldeverfahren im Abschnitt Borstel – Niedergörne wird gemäß Ril 408.0221 durchgeführt. Für das Zugmeldeverfahren ist die Streckenfernsprechverbindung zu nutzen, als Rückfallebene dürfen die Telekom-Anschlüsse genutzt werden:

- Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal Ruf Nr. 030/297-40432 (Fax 030/297-40641),
- Stellwerk Niedergörne Ruf Nr. 039321/53981 (Fax: 53989)

Zuständiger Fahrdienstleiter für die Sperrung des Streckengleises Borstel - Niedergörne ist der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal.

Die Erstellung von Fahrplänen für die Strecke Borstel – Niedergörne erfolgt durch die DB Netz AG (Niederlassung Südost, Vertrieb).

Kurzfristig notwendige Betriebs- und Bauanweisungen für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg werden der Örtlichen Betriebsdurchführung Magdeburg über Fax 0391/549-2002 und dem Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal über Fax 030/297-40641 zugestellt.

Schriftliche Befehle für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg werden dem Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal übermittelt. Dieser sorgt für die Übermittlung mittels Zugfunk an den betreffenden Zug. Die Befehlsaushändigung wird dem Fahrdienstleiter Niedergörne der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg fernmündlich bestätigt.

Schriftliche Befehle für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG werden dem Fahrdienstleiter B1 des Bahnhofs Niedergörne übermittelt. Dieser sorgt für die Aushändigung des Befehls an den betreffenden Zug. Die Befehlsaushändigung wird dem Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal der DB Netz AG fermündlich bestätigt.

Bei Betriebsstörungen, Meldungen von Unregelmäßigkeiten durch Dritte oder Gefährlichen Ereignissen, die sich auf die Infrastruktur der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg beziehen, verständigen sich Fahrdienstleiter der DB Netz AG und Fahrdienstleiter der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg gegenseitig, sofern Regelungen oder Handlungen des angrenzenden Unternehmens erforderlich werden können. Bei Nichtbesetzung des Fahrdienstleiters der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg erfolgt eine Verständigung nach Arbeitsaufnahme.

Durch den Infrastruktur-Betreiber Stadt Arneburg dürfen Sperrfahrten im eigenen Streckenbereich von Niedergörne bis km 6,079 der Strecke 6426 mit einer eigenen betrieblichen Anordnung eingelegt werden. Die Sperrfahrten beginnen in Niedergörne, fahren höchstens bis km 6,079 und kehren zurück nach Niedergörne. Die Sperrfahrten werden ohne Signal- und Blockbedienung durchgeführt. Die Bedienung der UT-Taste 2 in km 6,356 für den BÜ km 5,474 wird bei Bedarf in der betrieblichen Anordnung geregelt.

Das Notfallmanagement ab km 6,079 der Strecke Borstel - Niedergörne übernimmt die Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg in eigener Zuständigkeit.

Ansprechpartner für alle betrieblichen Regelungen, die die Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg betreffen, ist deren Eisenbahnbetriebsleiter Herr Höfer. Als örtlicher Eisenbahnbetriebsleiter fungiert Herr Kortegast (Rufnummer: 039321/55740 bzw. 0173/6300771).

Schlußbestimmung: Diese Vereinbarung wird als Anlage 2 Bestandteil des Eisenbahninfrastrukturanschlussvertrages.

Magdeburg, den 26.10.2003

Arneburg, den

**Für die DB Netz AG
Örtliche Betriebsdurchführung
Magdeburg**

**Für den Infrastrukturbetrieb
der Stadt Arneburg**

**Ernst-Reuter-Allee 43
39104 Magdeburg**

**Breite Straße 14a
39596 Arneburg**

**i.V.
Faesecke**

**i.A.
Barby**

Verteiler DB Netz AG:

I.NM-SO-L

I.NIB-SO- F1 (BB) MGB

I.NIB-SO- F1 (ÖPB) MGB

I.NIB-O-B (FD) für Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal



**Bedienungsanweisung
für die Ausweichanschlußstelle
Hassel (Kr Stendal)
(LHAS)
gültig ab 13.12.2015**

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

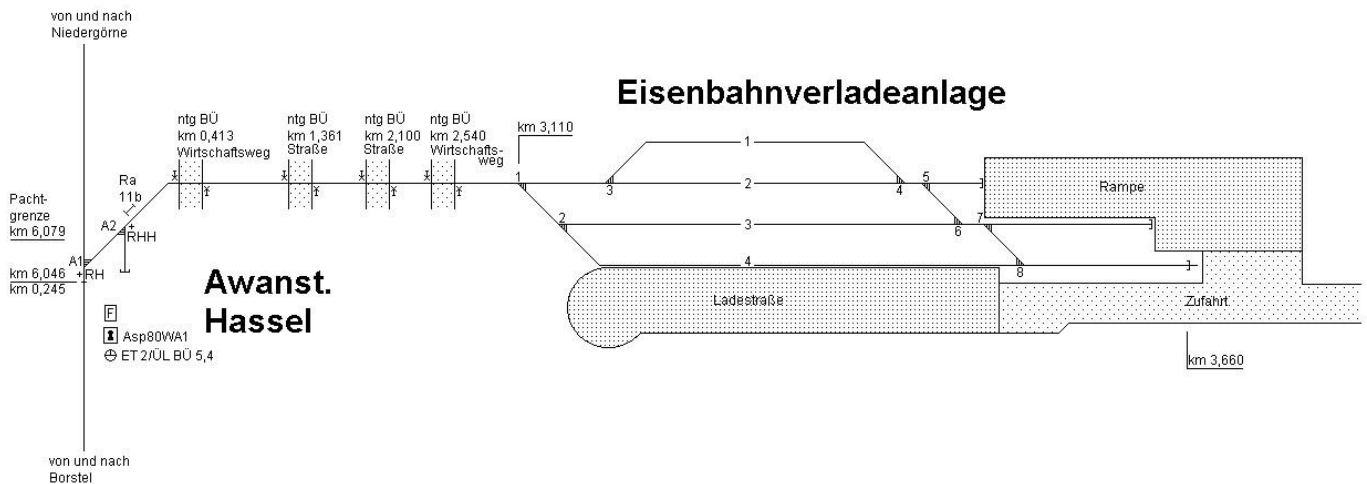
1. Lage und Einrichtungen der Anschlussstelle

1.1. Lage

Die Ausweichanschlussstelle Hassel (Kr. Stendal) liegt im Streckengleis Borstel - Niedergörne und zweigt mit der Weiche A1 (Anschlussweiche) in km 6,046 vom Streckengleis ab.

1.2. Gleisanlagen

Gleis Nr.	Zweckbestimmung	nutzbare Länge	Bemerkungen
---	Zuführungsgleis	2800 m	von Weiche A2 bis Weiche 1
1	Abstellgleis für Reisezugwagen	127 m	
2	Rampengleis	397 m	Kopframpe
3	Rampengleis	399 m	Seitenrampe 45 m
4	Ladestraßengleis	413 m	Ladestraße 345 m



1.3. Sicherungsanlagen

Im Streckengleis befindet sich die Weiche A1 (Anschlussweiche), als Flankenschutz für das Streckengleis dient die Weiche A2.

Die Anschluss- und Schutzweiche der Awanst. Hassel ist durch die Ausfahrtsignale der benachbarten Bahnhöfe Borstel und Niedergörne gedeckt und von diesen abhängig.

Die Abhängigkeit des Anschlussschlüssels von den Signalen wird über Blockabhängigkeit im ESTW-A Borstel hergestellt.

Für das Einschließen der Sperrfahrt in der Ausweichanschlussstelle ist darüber hinaus eine indirekte Abhängigkeit des Anschlussschlüssels über einen Zusatzblock mit Anschlussperr-Feld (in der Awanst. Hassel) möglich. Das Zusatzblockwerk der Awanst. Hassel ist in einem mit Sicherheitsschlüssel verschlossenen Schalthaus in Höhe km 6,1 untergebracht.

Die Weiche A2 ist mit einem doppelten Riegelhandschloss und die Weiche A1 mit einem Riegelhandschloss ausgerüstet. Zwischen den Weichen A2 und A1 besteht Folgeabhängigkeit. Mit dem Schlüssel für die Weiche A2 wird zuerst die Weiche A2 aufgeschlossen und umgelegt. Danach wird die Weiche A2 in umgelegter Stellung verschlossen, mit dem dadurch freiwerdenden Schlüssel wird das Riegelhandschloss der Weiche A1 aufgeschlossen und die Weiche kann bedient werden.

Die Weichen 1 bis 8 innerhalb der Awanst. Hassel sind unverschlossen und frei bedienbar.

1.4. Telekommunikationsanlagen

Als Telekommunikationseinrichtung ist eine Streckenfernsprechverbindung (Fs) mit den benachbarten Zugmeldestellen Borstel und Niedergörne vorhanden. Der Fernsprecher der Awanst. Hassel befindet sich in Höhe km 6,1 im Schaltheus am Blockwerk. Der Bereich der Awanst. Hassel ist auch mit GSM-R versorgt.

1.5. Bahnübergänge

Innerhalb der Awanst. Hassel befinden sich folgende nicht technisch gesicherte Bahnübergänge:

BÜ befindet sich in km	Art der Straße - örtliche Bezeichnung	Sicherung in Richtung Streckengleis	Sicherung in Richtung Verladeanlage
		Sicherung durch Übersicht auf den BÜ in Verbindung mit hörbaren Signalen und Geschwindigkeitsermäßigung auf	
0,413	Wirtschaftsweg	20 km/h	20 km/h
1,361	Straße Arnim - Sanne	20 km/h	10 km/h (Lf 4 + Lf 5 aufgestellt)
2,100	Straße Sanne - Wischer	20 km/h	20 km/h
2,540	Wirtschafts- und Radweg	20 km/h	20 km/h

1.6. Neigungsverhältnisse, Sichern von Fahrzeugen, Bremsen beim Rangieren, Geschwindigkeit beim Rangieren beschränken, Rangierseite und Rangierwege

Abgestellte Fahrzeuge sind stets gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern, das Abstoßen von Fahrzeugen ist verboten. Beim Rangieren sind stets alle Fahrzeuge an die Druckluftbremse anzuschließen, Ausnahmen hiervon sind nicht zulässig.

Die maßgebende Neigung beträgt ...	Eine Hand- oder Feststellbremse anziehen für je angefangene t	Eine Hand- oder Feststellbremse anziehen für je angefangene Achsen
12,1 % im Zuführungsgleis von km 0,0 bis km 3,1	100	4
0,0 ‰ in der Verladeanlage (Gleis 1-4) ab km 3,1	600	30

Die Geschwindigkeit beim Rangieren im Zuführungsgleis und den Gleisen 1 bis 3 darf höchstens 20 km/h betragen. Im Gleis 4 (Ladestraße) darf die Rangiergeschwindigkeit höchstens 5 km/h betragen.

Die Rangierseite in der Verladeanlage ist die Südseite (Ladestraßenseite). Rangierwege befinden sich zwischen den Gleisen 1 und 2, zwischen den Gleisen 2 und 3 sowie zwischen den Gleisen 3 und 4.

2. Grundsätzliche Bestimmungen

2.1. Art der Bedienungsfahrt

Die Bedienung der Awanst. Hassel erfolgt stets vom Bahnhof Borstel aus und ist als Sperrfahrt durchzuführen. Die Fahrten innerhalb der Awanst. Hassel werden als Rangierfahrt durchgeführt.

2.2. Einschaltung des BÜ km 5,474

Durch Bedienung der Einschalttaste ET 2 wird die Anlage eingeschaltet und der Bahnübergang gesichert. Bei gesichertem BÜ leuchtet die Überwachungslampe ÜL weiß auf. Der BÜ kann auch durch Einschaltung an der HET 2 Taste, die sich unmittelbar vor dem BÜ an der BÜ-Kennzeichentafel befindet, eingeschaltet werden.

3. Betriebliche Bestimmungen für die Durchführung der Bedienungsfahrt

a) Fahrt von Borstel zur Awanst. Hassel

- Soll die Awanst. Hassel bedient werden, sperrt der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal als zuständiger Fahrdienstleiter das Streckengleis Borstel – Niedergörne.
- Durch Freigabe der Schlüsselsperre Ssp80WA1 auf dem Bahnhof Borstel werden die Ausfahrtsignale der Strecke Borstel-Niedergörne auf beiden Betriebsstellen gesperrt.
- Der Zugführer übernimmt den Schlüssel „AS km 6,0“ für die Weiche A2 und fährt als Sperrfahrt zur Awanst Hassel.
- Die Bedienungsfahrt hält an der Awanst. Hassel vor der Spitze der Weiche A 1. Die Weiche A2 ist mit einem doppelten Riegelhandschloss und die Weiche A1 mit einem Riegelhandschloss ausgerüstet. Zwischen den Weichen A2 und A1 besteht Folgeabhängigkeit. Mit dem Schlüssel für die Weiche A2 wird zuerst die Weiche A2 aufgeschlossen und umgelegt. Danach wird die Weiche A2 in umgelegter Stellung verschlossen, mit dem dadurch freiwerdenden Schlüssel wird das Riegelhandschloss der Weiche A1 aufgeschlossen und die Weiche kann bedient werden.
- Der Zugführer kann nach Einstellung des Rangierweges die Fahrt in die Awanst. Hassel zulassen.
- Nach Freifahren der Weiche A2 verschließt der Zugführer die Weichen A1 und A2, der Schlüssel „AS km 6,0“ für die Weiche A2 ist vom Zugführer im Anschlussperrfeld der Awanst. Hassel einzuschließen.
- Danach ist die Räumung des Streckengleises von allen Fahrzeugen an den Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal zu melden.
- Der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal vermerkt die Beendigung der Sperrfahrt.
- Danach hebt der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal als zuständiger Fahrdienstleiter die Sperrung des Streckengleises Borstel – Niedergörne auf.
- Durch das Blocken des Anschlussesperrfeldes der Awanst. Hassel kommt auf dem Bahnhof Borstel die Schlüsselsperre Ssp80WA1 wieder in Grundstellung, danach sind die Ausfahrtsignale der Strecke Borstel-Niedergörne wieder bedienbar.

b) Fahrt von der Awanst. Hassel nach Borstel

- Für die Rückfahrt von der Awanst. Hassel nach Borstel sperrt der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal als zuständiger Fahrdienstleiter das Streckengleis Borstel - Niedergörne.
- Der Zugführer holt vom Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal die Zustimmung für die Rückfahrt von der Awanst. Hassel nach Borstel ein. Der Fahrdienstleiter Borstel gibt die Schlüsselsperre

Ssp80WA1 frei. Dadurch wird das Anschlusssperfeld auf der Awanst. Hassel frei und gibt wird den Schlüssel „AS km 6,0“ frei.

- Der Zugführer darf nach erteilter Zustimmung zur Rückfahrt den Schlüssel „AS km 6,0“ für die Weiche A2 benutzen. Mit dem Schlüssel für die Weiche A2 wird zuerst die Weiche A2 aufgeschlossen und umgelegt. Danach wird die Weiche A2 in umgelegter Stellung verschlossen, mit dem dadurch freiwerdenden Schlüssel wird das Riegelhandschloss der Weiche A1 aufgeschlossen und die Weiche kann bedient werden.
- Der Zugführer kann nach Einstellung des Rangierweges die Fahrt aus der Awanst Hassel zulassen.
- Die Einschaltung des BÜ km 5,474 gemäß Punkt 2.2. ist durchzuführen.
- Nach Freifahren der Weiche A1 verschließt der Zugführer die Weichen A1 und A2 und fährt mit der Sperrfahrt nach Borstel.
- In Borstel meldet der Zugführer die Ankunft aller Fahrzeuge an den Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal. Der Schlüssel „AS km 6,0“ ist in die Schlüsselsperre Ssp80WA1 einzuschließen, danach sind die Ausfahrtsignale der Strecke Borstel-Niedergörne wieder bedienbar.
- Der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal vermerkt die Beendigung der Sperrfahrt.
- Danach hebt der Fahrdienstleiter ESTW-UZ Stendal als zuständiger Fahrdienstleiter die Sperrung des Streckengleises Borstel – Niedergörne auf.

4. Verteiler:

DB Netz AG	Produktionsdurchführung Magdeburg	Arbeitsgebiet B Arbeitsgebiet IL
	Betriebszentrale Berlin	Bezirksleiter FD Bearbeiter Betriebsstellenbücher özF ESTW-UZ Stendal
Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg		Anschlussbahnleiter Fdl Niedergörne

Zugführer der Bedienungsfahrt

Aufgestellt:

Genehmigt :

gez. Barby

gez. Faesecke

I.NP-SO-D-MGB (B) / Ö
14.10.2015

I.NP-SO-D-MGB (B)
14.10.2015



**Zusatzbestimmungen zum Modul 482.6221 für die
zuggesteuerte BÜ-Sicherungsanlage
im km 7,450
der Strecke Borstel – Niedergörne
gültig ab 27.09.2006**

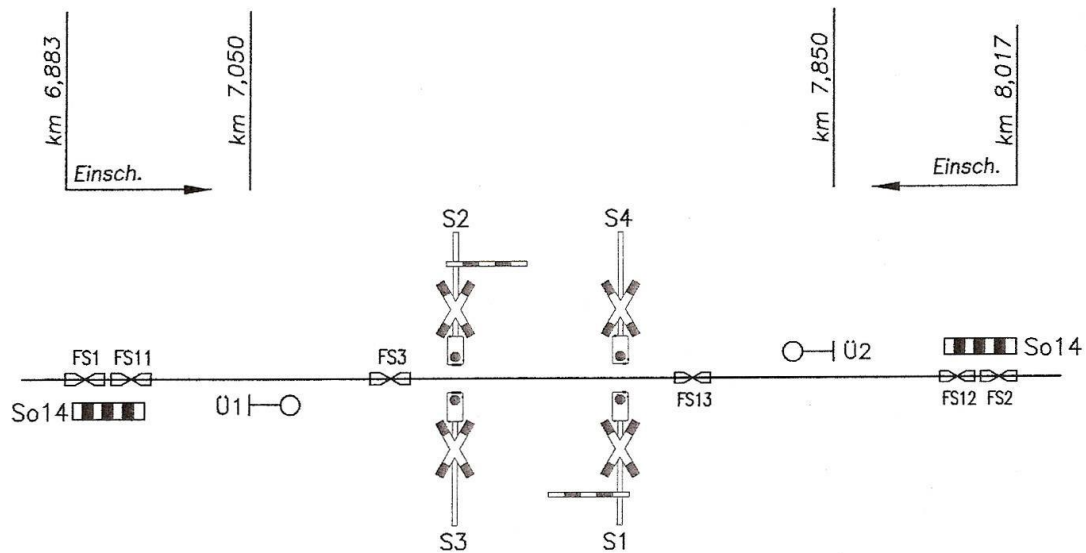
1	2	3	4	5
Berichtigungen				
Nr. der Berichte	Bekanntgegeben durch	gültig ab	berichtigt am	durch
1	EbL	10.06.2018	31.05.18	EbL

Bahnübergangssicherungsanlage

BÜ

Posten 8

km 7,450



Ausführungsplanung

Auftraggeber:
Anlage 5.1 zur Dienstordnung



Stadt Arneburg
Breite Straße 15
39596 Arneburg

Fachplaner:



Emch+Berger GmbH
Ingenieure und Planer, Halle/S.
Grenzstraße 15
06112 Halle (Saale)
Tel. 0345/57 53 90

Lage und Ausrüstung der BÜ-Sicherung

Strecke	6426 Borstel - Niedergörne
Lage der Anlage	km 7,450
Bezeichnung der Anlage	Posten 8
Bediener der Anlage/Fernüberwachung	keine
Bauform der Anlage	RBÜT der Firma Pintsch-Bamag
Streckengeschwindigkeit	50 km/h
Straße	Gemeindestraße in Sanne

Lage der Zugeinwirkungsstellen und Signale

	Fahrtrichtung	Fahrtrichtung
	Borstel - Niedergörne	Niedergörne - Borstel
Überwachungsart	ÜS	ÜS
So 14 in km	6,883	8,017
BÜ 0/1 in km	7,050	7,850

Besonderheiten

Die Anlage wird nicht von einem Bezugsstellwerk aus fernüberwacht

Betriebliche Bestimmungen

Durch Triebfahrzeugführer gemeldete Störungen und sonstige Besonderheiten sind umgehend dem Eisenbahnbetriebsleiter mitzuteilen.

Funktionsbeschreibung

Diese Anweisung behandelt die technische BÜ-Sicherungsanlage in km 7,450 der Strecke 6426 und ergänzt die Richtlinie 482.9032 „Signalanlagen bedienen – Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“. Es handelt sich um eine automatische Anlage mit der Überwachungsart ÜS (Überwachungssignal). Die Anlage wird zugbewirkt mit Hilfe von Induktionsschleifen ein- und ausgeschaltet. Hilfsein- und Ausschalttasten sind nicht vorhanden, auch keine Vorrichtungen zum hilfswisen automatischen Ein- und Ausschalten der Anlage.

Kennzeichnung

Anstelle von BÜ-Ankündigungs- und BÜ-Kennzeichentafeln unmittelbar am Fahrweg befindet sich eine km-Angabe seitlich am Schalthaus, die aus beiden Fahrtrichtungen gut zu erkennen ist.

Zeitüberschreitungs meldung

Die Anlage ist mit einem Grundsteller ausgerüstet, der die BÜ-Sicherung nach 200 Sekunden abschaltet (tZü).

Abschaltzeit für Überwachungssignale

Die Abschaltzeit für die Überwachungssignale beträgt in beiden Richtungen 30 Sekunden (tÜA).

Mindestgeschwindigkeit der Eisenbahn innerhalb der Einschaltstrecke

Die Mindestgeschwindigkeit innerhalb der Einschaltstrecke für die Berechnung der Zeitüberschreitungsmeldung und der Grundstellerzeit beträgt 20 km/h (vEmin).

Muss die Mindestgeschwindigkeit aus unvorhersehbaren Gründen unterschritten werden, müssen die Züge durch Befehl 8 mit folgendem Wortlaut verständigt werden.

Schaltanlage, Stromversorgung

Schaltanlage und Stromversorgung sind in einem Betonschaltheus in Bahnübergangsnähe untergebracht und nur unterwiesenen LST-Fachkräften zugänglich. Die gesamte Anlage wird aus dem öffentlichen Netz über einen Gleichrichter und eine Batterie im Pufferbetrieb mit elektrischer Energie versorgt. Bei Netzausfall ist eine Notstromversorgung aus der Batterie für mindestens 3 Stunden gewährleistet.

Störungen

Störungen an der Anlage werden dem Fahrdienstleiter Niedergörne per SMS auf seinem Festnetztelefon mit Fehlercode angezeigt.

**Zusatzbestimmungen zum Modul 482.9032 für die
zuggesteuerte BÜ-Sicherungsanlage
im km 10,022
der Strecke Borstel – Niedergörne
gültig ab 27.09.2006**

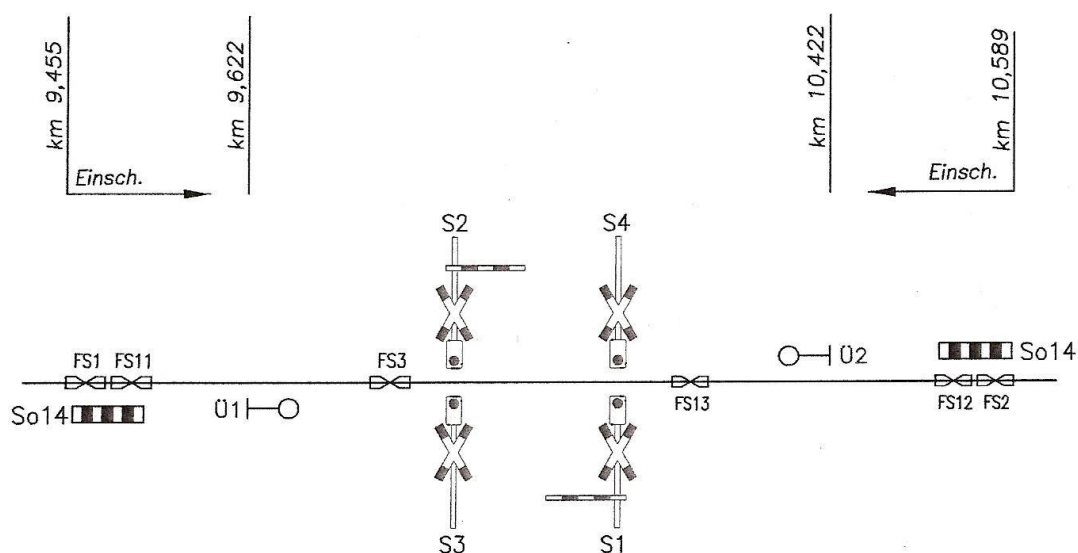
1	2	3	4	5
Berichtigungen				
Nr. der Berichte	Bekanntgegeben durch	gültig ab	berichtigt am	durch
1	EbL	10.06.2018	31.05.18	EbL

Bahnübergangssicherungsanlage

BÜ

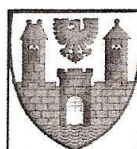
Posten 11

km 10,022



Ausführungsplanung

Auftraggeber:



Stadt Arneburg
Breite Straße 15
39596 Arneburg

Fachplaner:



Emch+Berger GmbH
Ingenieure und Planer, Halle/S.
Grenzstraße 15
06112 Halle (Saale)
Tel. 0345/57 53 90

Lage und Ausrüstung der BÜ-Sicherung

Strecke	6426 Borstel - Niedergörne
Lage der Anlage	km 10,022
Bezeichnung der Anlage	Posten 11
Bediener der Anlage/Fernüberwachung	keine
Bauform der Anlage	RBÜT der Firma Pintsch-Bamag
Streckengeschwindigkeit	50 km/h
Straße	K 1070

Lage der Zugeinwirkungsstellen und Signale

	Fahrtrichtung	Fahrtrichtung
	Borstel - Niedergörne	Niedergörne - Borstel
Überwachungsart	ÜS	ÜS
So 14 in km	9,455	10,589
BÜ 0/1 in km	9,622	10,422

Besonderheiten

Die Anlage wird nicht von einem Bezugsstellwerk aus fernüberwacht

Betriebliche Bestimmungen

Durch Triebfahrzeugführer gemeldete Störungen und sonstige Besonderheiten sind umgehend dem Eisenbahnbetriebsleiter mitzuteilen.

Funktionsbeschreibung

Diese Anweisung behandelt die technische BÜ-Sicherungsanlage in km 10,022 der Strecke 6426 und ergänzt die Richtlinie 482.9032 „Signalanlagen bedienen – Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“. Es handelt sich um eine automatische Anlage mit der Überwachungsart ÜS (Überwachungssignal). Die Anlage wird zugbewirkt mit Hilfe von Induktionsschleifen ein- und ausgeschaltet. Hilfsein- und Ausschalttasten sind nicht vorhanden, auch keine Vorrichtungen zur hilfswisen automatischen Ein- und Ausschalten der Anlage.

Kennzeichnung

Anstelle von BÜ-Ankündigungs- und BÜ-Kennzeichentafeln unmittelbar am Fahrweg befindet sich eine km-Angabe seitlich am Schaltheus, die aus beiden Fahrtrichtungen gut zu erkennen ist.

Zeitüberschreitungsmeldung

Die Anlage ist mit einem Grundsteller ausgerüstet, der die BÜ-Sicherung nach 200 Sekunden abschaltet (tZü).

Abschaltzeit für Überwachungssignale

Die Abschaltzeit für die Überwachungssignale beträgt in beiden Richtungen 30 Sekunden (tÜA).

Mindestgeschwindigkeit der Eisenbahn innerhalb der Einschaltstrecke

Die Mindestgeschwindigkeit innerhalb der Einschaltstrecke für die Berechnung der Zeitüberschreitungsmeldung und der Grundstellerzeit beträgt 20 km/h (vEmin).

Muss die Mindestgeschwindigkeit aus unvorhersehbaren Gründen unterschritten werden, müssen die Züge durch Befehl 8 mit folgendem Wortlaut verständigt werden.

Schaltanlage, Stromversorgung

Schaltanlage und Stromversorgung sind in einem Betonschaltheus in Bahnübergangsnähe untergebracht und nur unterwiesenen LST-Fachkräften zugänglich. Die gesamte Anlage wird aus dem öffentlichen Netz über einen Gleichrichter und eine Batterie im Pufferbetrieb mit elektrischer Energie versorgt. Bei Netzausfall ist eine Notstromversorgung aus der Batterie für mindestens 3 Stunden gewährleistet.

Störungen

Störungen an der Anlage werden dem Fahrdienstleiter Niedergörne per SMS auf seinem Festnetztelefon mit Fehlercode angezeigt.

**Zusatzbestimmungen zum Modul 482.9032 für die
zuggesteuerte BÜ-Sicherungsanlage
im km 12,859
der Strecke Borstel – Niedergörne
gültig ab 27.09.2006**

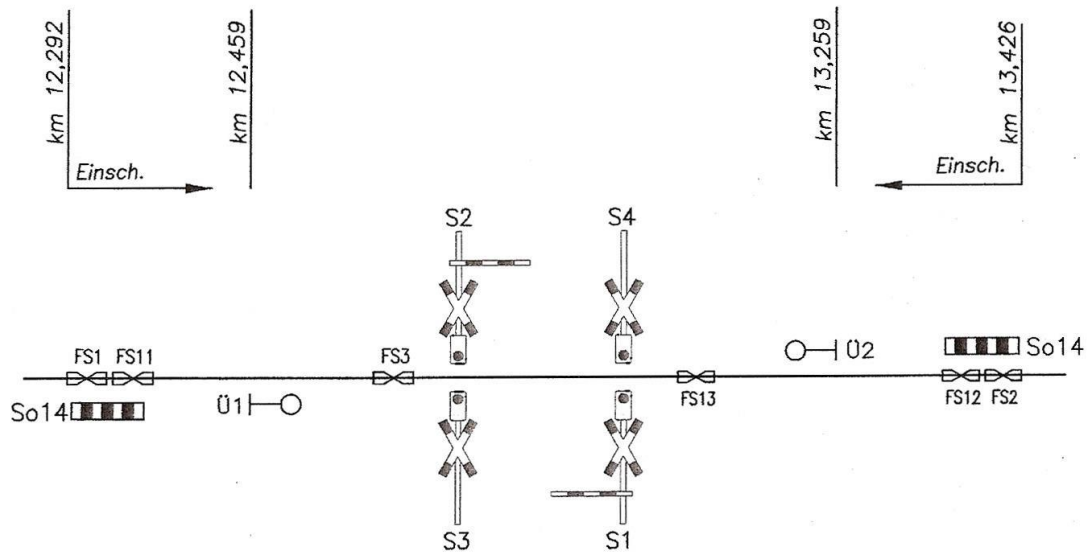
1	2	3	4	5
Berichtigungen				
Nr. der Berichte	Bekanntgegeben durch	gültig ab	berichtigt am	durch
1	EbL	10.06.2018	31.05.18	EbL

Bahnübergangssicherungsanlage

BÜ

Posten 14

km 12,859



Ausführungsplanung

Auftraggeber:



Stadt Arneburg
Breite Straße 15
39596 Arneburg

Fachplaner:



Emch+Berger GmbH
Ingenieure und Planer, Halle/S.
Grenzstraße 15
06112 Halle (Saale)
Tel. 0345/57 53 90

Lage und Ausrüstung der BÜ-Sicherung

Strecke	6426 Borstel - Niedergörne
Lage der Anlage	km 12,859
Bezeichnung der Anlage	Posten 14
Bediener der Anlage/Fernüberwachung	keine
Bauform der Anlage	RBÜT der Firma Pintsch-Bamag
Streckengeschwindigkeit	50 km/h
Straße	K 1482

Lage der Zugeinwirkungsstellen und Signale

	Fahrtrichtung	Fahrtrichtung
	Borstel - Niedergörne	Niedergörne - Borstel
Überwachungsart	ÜS	ÜS
So 14 in km	12,292	13,426
BÜ 0/1 in km	12,459	13,259

Besonderheiten

Die Anlage wird nicht von einem Bezugsstellwerk aus fernüberwacht

Betriebliche Bestimmungen

Durch Triebfahrzeugführer gemeldete Störungen und sonstige Besonderheiten sind umgehend dem Eisenbahnbetriebsleiter mitzuteilen.

Funktionsbeschreibung

Diese Anweisung behandelt die technische BÜ-Sicherungsanlage in km 12,859 der Strecke 6426 und ergänzt die Richtlinie 482.9032 „Signalanlagen bedienen – Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“. Es handelt sich um eine automatische Anlage mit der Überwachungsart ÜS (Überwachungssignal). Die Anlage wird zugbewirkt mit Hilfe von Induktionsschleifen ein- und ausgeschaltet. Hilfsein- und Ausschalttasten sind nicht vorhanden, auch keine Vorrichtungen zur hilfsweisen automatischen Ein- und Ausschalten der Anlage.

Kennzeichnung

Anstelle von BÜ-Ankündigungs- und BÜ-Kennzeichentafeln unmittelbar am Fahrweg befindet sich eine km-Angabe seitlich am Schaltheus, die aus beiden Fahrtrichtungen gut zu erkennen ist.

Zeitüberschreitungs meldung

Die Anlage ist mit einem Grundsteller ausgerüstet, der die BÜ-Sicherung nach 200 Sekunden abschaltet (tZü).

Abschaltzeit für Überwachungssignale

Die Abschaltzeit für die Überwachungssignale beträgt in beiden Richtungen 30 Sekunden (tÜA).

Mindestgeschwindigkeit der Eisenbahn innerhalb der Einschaltstrecke

Die Mindestgeschwindigkeit innerhalb der Einschaltstrecke für die Berechnung der Zeitüberschreitungsmeldung und der Grundstellerzeit beträgt 20 km/h (vEmin).

Muss die Mindestgeschwindigkeit aus unvorhersehbaren Gründen unterschritten werden, müssen die Züge durch Befehl 8 mit folgendem Wortlaut verständigt werden.

Schaltanlage, Stromversorgung

Schaltanlage und Stromversorgung sind in einem Betonschaltheus in Bahnübergangsnähe untergebracht und nur unterwiesenen LST-Fachkräften zugänglich. Die gesamte Anlage wird aus dem öffentlichen Netz über einen Gleichrichter und eine Batterie im Pufferbetrieb mit elektrischer Energie versorgt. Bei Netzausfall ist eine Notstromversorgung aus der Batterie für mindestens 3 Stunden gewährleistet.

Störungen

Störungen an der Anlage werden dem Fahrdienstleiter Niedergörne per SMS auf seinem Festnetztelefon mit Fehlercode angezeigt.

Anlage 6.1 zur Dienstordnung

Anweisung zum Befahren der Lokinspektionshalle

Vor Einfahrt in die Lokinspektionshalle ist grundsätzlich vor dem BÜ im Verlauf der Feuerwehrezufahrt anzuhalten. Das in der Lokinspektionshalle befindliche Personal ist vor der Einfahrt des Tfz zu verständigen und zum Verlassen des zu befahrenden Gleises aufzufordern. Das Tor ist im geöffneten Zustand festzulegen.

Die Höhe und Stellung der Abgasabsauganlage ist zu kontrollieren, gegebenenfalls einzustellen. Die Absauganlage ist einzuschalten.

Danach kann in die Lokinspektionshalle eingefahren werden. Dabei darf auf dem Bahnübergang im Verlauf der Feuerwehrezufahrt **nicht** gehalten werden. Das Tfz befährt mit höchstens halber Schrittgeschwindigkeit die Halle.

Das Tfz ist gesichert abzustellen und nicht zu verschließen. Der Fahrtrichtungsanzeiger ist in Ausfahrtrichtung zu stellen. Bei Benutzung der Arbeitsgrube ist vor Befahren, die Grubenabdeckung zu entfernen. Der Aufenthalt in der Arbeitsgrube ist nur bei Stillstand des Tfz gestattet. Nach Beendigung der Arbeiten an dem Tfz ist die Arbeitsgrube wieder zu sichern (Unfallverhütung).

Bei Arbeiten mit abgestelltem Motor ist die Absauganlage auszuschalten. Bei Motortestläufen hat die Absauganlage in Betrieb zu sein.

Bei Abwesenheit ist die Lokinspektionshalle zu verschließen. Die Schlüsselübergabe erfolgt von Schicht zu Schicht, bzw. Fahrdienstleiter.

Der Fahrdienstleiter unterrichtet die Triebfahrzeugführer der EVU über die Örtlichkeiten.

Anlage 6.2 zur Dienstordnung

Anweisung zum Befahren des Gleistores im Gleis 22

Das Gleistor zum Gelände des Infrastrukturbetriebes ist ein kraftbetriebenes Tor mit Schlüsselschalter.

Das Triebfahrzeug hält vor dem BÜ der Feuerwehrezufahrt.

Der Triebfahrzeugführer, Lrf oder Rangierleiter betätigt den Schlüsselschalter und beobachtet den Öffnungsvorgang des Tores. Nachdem das Tor vollständig geöffnet ist, befährt das Triebfahrzeug mit Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) bis vor die Lokinspektionshalle.

Solange das Tor in Bewegung ist, darf der Bereich nicht befahren werden!

Beim Verlassen der Lokinspektionshalle fährt das Triebfahrzeug bis hinter den BÜ der Feuerwehrezufahrt. **Auf diesem BÜ darf nicht gehalten werden.**

Der Triebfahrzeugführer, Lrf oder Rangierleiter betätigt den Schlüsselschalter und beobachtet den Schließvorgang des Tores. Nachdem das Tor vollständig geschlossen ist, kann die Rangierfahrt fortgesetzt werden.

Triebfahrzeugführer der EVU, die ihr Fahrzeug betanken wollen, melden sich beim Fdl Bf Niedergörne, um den Schlüssel für das Tor in Empfang zu nehmen. Nach dem Tankvorgang ist der Schlüssel wieder beim Fdl Bf Niedergörne abzugeben.

Die Weiche EW 50 ist grundsätzlich in Grundstellung zu legen.

Bedienung bei Störung oder Ausfall der Stromversorgung: Es ist der Fdl Bf Niedergörne (039321 53980 oder mobil 0176 1630 3053) zu verständigen.

Der Fdl unterrichtet die Triebfahrzeugführer der EVU über die Örtlichkeiten.

Anlage 7.1 zur Dienstordnung

Betriebsstellenbuch für die Betriebsstelle Niedergörne

Betreiber Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg
 Osterburger Straße 1
 39596 Arneburg
 Tel.: 039321/5478 – 0

Lage Strecke Borstel – Niedergörne - eingleisig - (Nebenbahn)
 Infrastruktur der der Stadt Arneburg gepachtet ab km 6,079 bis Niedergörne
 Streckenklasse: D4

 Anschluss an die DB-Strecke Borstel – Awanst Hassel (Strecken-Nr. 6426) im
 Strecken-**km 6,359**

Betriebsführung

 Die Betriebsführung auf dem Streckenabschnitt obliegt dem Fahrdienstleiter
 Niedergörne
 Tel. 039321/53980
 Handy 0176 16 303053
 Fax 093921/53989
 Mail fdl-niedergoerne@isb-arneburg.de

408.0101

Zur Erschließung von Gewerbeflächen im Industrie- und Gewerbepark Altmark für den Schienenverkehr betreibt die Stadt Arneburg im Verlauf der eingleisigen Strecke Borstel – Niedergörne gemeinsam mit der DB Netz AG eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur. Die Grenze zwischen beiden Netzbetreibern liegt im Streckenkilometer **6,359 (Stoß hinter der Weiche 1 AWANST Hassel)**. Das Streckengleis endet im Kilometer 15,026 an der H-Tafel Signal NE 5.

Der Betrieb erfolgt auf der Grundlage der Fahrdienstvorschrift 408 in der jeweils gültigen Fassung.

Im weiteren Verlauf betreibt die Stadt Serviceeinrichtungen gemäß AEG. Hier sind weitere Anschlussbahnen anderer Anschlussbahnbetreiber angebunden.

Der Betrieb erfolgt auf der Grundlage der BOA Gesetzblatt Sonderdruck 1008 vom 13.Mai 1982.

Bahnübergänge:

BÜ Km 7,450 technisch gesichert, Überwachungsart ÜS
Po. 8 Anlage wird nicht von einem Bezugsstellwerk aus
 fernüberwacht

Bü Km 8,840 Sicherung durch Übersicht,
 Umlaufsperr

BÜ Km 10,022 technisch gesichert, Überwachungsart ÜS
Po. 11 Anlage wird nicht von einem Bezugsstellwerk aus
fernüberwacht

Bü Km 10,833 Sicherung durch Übersicht,
Umlaufsperr

BÜ Km 12,859 technisch gesichert, Überwachungsart ÜS
Po. 14 Anlage wird nicht von einem Bezugsstellwerk aus
fernüberwacht

408.0101 2 (2) f)

Der gewöhnliche Halteplatz für ankommende Züge ist die H-Tafel (Signal Ne5 in Km 15,026).

408.0101 2 (2) g)

Die Grenze zwischen dem Bahnhof Niedergörne und der freien Strecke ist die H-Tafel (Signal Ne5 in Km 15,026).

408.1111

Uhrzeitvergleich

Es gilt die Anzeige der beim Fahrdienstleiter vorhandenen Funkuhr.
Die Richtigkeit ist täglich bei der ersten Zugmeldung nach 06:00 Uhr mit dem özF Stendal zu vergleichen und im Zugmeldebuch zu vermerken.

Bei Störungen ist der Eisenbahnbetriebsleiter zu verständigen.
Bis zur Störungsbeseitigung ist die Zeitanzeige des Festnetztelefons zu nutzen.

408.2101 (2)a

Die maßgebende Neigung der Strecke beträgt 4,5 ‰

408.0111 5

Kann das Stellwerk Niedergörne aus personellem oder anderem wichtigem Grund nicht durchgängig besetzt werden, meldet sich der Fdl zum Dienstende beim özF Stendal Tel. 030/297 **41546** ab.

Bei Dienstbeginn des nächsten Fdl hat sich dieser beim özF Stendal anzumelden.

408.0111 6

Die Dienstübergabe/-übernahme ist im Zugmeldebuch mit Datum und Uhrzeit zu dokumentieren.

408.0203 1

Es ist ein Zugmeldebuch für eingleisige Strecken (V408.0203V12) zu führen.
Bei Arbeiten am Streckengleis ist jedes Gespräch mit Beteiligten im Fernsprechbuch nachzuweisen.

Volle Zugmelde- und Fernsprechbücher sind zu archivieren.

408.0221 1(2)

Zugmeldungen sind über die Zugmeldeleitung zu führen. Ist dies aus technischem Grund nicht möglich, ist die Zugmeldung über das Festnetztelefon oder Handy zu führen.

408.0221 2(1a)

Züge müssen angeboten werden.

408.0221 1(6c)

Ist der Streckenblock gestört, ist Rückmelden einzuführen.

408.0231 1 (3)

Der Durchrutschweg nach dem Einfahrsignal A (Km 14,928) wird durch die H-Tafel (Signal Ne5 in Km 15,026) begrenzt.

408.0251(7)

Signal-Zugschlussstelle ist das Stellwerksgebäude Niedergörne im Km 15,865.

Modul 408.0301/408.2301 1 (2) a)

Verbot, ohne Streckenkenntnis zu fahren

Befahren der Strecke ohne streckenkundigen Mitarbeiter ist verboten, außer zur Heranführung von Schneeräum- und Havarietechnik auf Anordnung des Netzkoordinators der Betriebszentrale.

Modul 408.0321/408.2321 2

Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist

Benutzen Sie für diese Meldung das Verfahren nach Modul 481.0205 7.

Modul 408.0331 2 a

Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Der Fahrdienstleiter stimmt der Abfahrt durch Fahrtstellung des Signal B zu.

Modul 408.0331 3 (2)

Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Der Fahrdienstleiter erteilt dem betreffenden Triebfahrzeugführer unter Nennung der Zugnummer und Gleis die Zustimmung zur Abfahrt und teilt mit, dass das Ausfahrtsignal B auf Fahrt steht. Die Fahrt bis zum Ausfahrtsignal erfolgt als Rangierfahrt.

Modul 408.0403

Sperranbringen

Relaisstellwerk Nr. 8 Hilfssperre an der Zieltaste

Modul 408.0411 2 (12)

Befehle

Übermittlungscode der Betriebsstelle LNOE und eine fortlaufende dreistellige Nummer

Modul 408.0471 1 (4)

Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

Zuständiger Fahrdienstleiter für die Sperrung der des Streckengleises Borstel – Niedergörne ist der Fahrdienstleiter ESTW – ZU Stendal. (Vereinbarung zur Betriebsführung an der Schnittstelle ... 26.11.2006)

Modul 408.0481

Sperrfahrten durchführen

Zuständiger Fahrdienstleiter für die Sperrung der des Streckengleises Borstel – Niedergörne ist der Fahrdienstleiter ESTW – ZU Stendal. (Vereinbarung zur Betriebsführung an der Schnittstelle ... 26.11.2006)

Durch den Infrastrukturbetreiber Stadt Arneburg dürfen Sperrfahrten im eigenen Streckenbereich von Niedergörne bis Km 6,079 der Strecke 6426 mit eigener betrieblicher Anordnung eingelegt werden. Die Sperrfahrten beginnen in Niedergörne, fahren höchstens bis Km 6,079 und kehren nach Niedergörne zurück.

Modul 408.0481 5 (4)

Für Sperrfahrten, die von der Strecke zurückkehren ist das Einfahrsignal A zu bedienen.

Modul 408.0481 11 (1)

Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten

Müssen Sperrfahrten innerhalb der Einschaltstrecke halten, so ist bei Fortsetzung der Fahrt vor dem BÜ anzuhalten und der BÜ durch Posten zu sichern.

Modul 408.0481 11 (2)

Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Kleinwagenfahrten

Müssen Kleinwagenfahrten innerhalb der Einschaltstrecke halten, so ist bei Fortsetzung der Fahrt vor dem BÜ anzuhalten und der BÜ durch Posten zu sichern.

Modul 408.0541 3 (2)

Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen

Mit Spurrillen sind auf dem Streckenabschnitt AWAST Hassel - Niedergörne die BÜ Po 8 Sanne; Umlaufsperrle Km 8,840; Po 11; Umlaufsperrle Km 10,833 und Po 14 versehen.

Wenn unter winterlichen Witterungsbedingungen nach Ablauf von 4 Stunden kein Zug gefahren ist und keine Meldung über das Reinigen von Spurrillen an BÜ vorliegt, sind die Maßnahmen gemäß 408.0541 Abschnitt 3 zu treffen.

Bei extremen Witterungsbedingungen (z.B. sehr starker Schneefall, Wechsel von Tauwetter zu starkem Frost) ist mit dem Eisenbahnbetriebsleiter oder seiner Vertretung Rücksprache über die einzuleitenden Maßnahmen zu halten.

Modul 408.0541 8

Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)

Für den genannten Zeitraum ist Befehl 12 und 12.1 zu erteilen. Fahren auf Sicht.

Modul 408.0541 9

Gefahrdrohende Maßnahmen

Gefahrdrohende Umstände und getroffenen Maßnahmen sind im Fernsprechbuch nachzuweisen

Modul 408.0551 1(1) / 408.2691 6 (1) a)

Unregelmäßigkeit an Signalen an Zügen

Auf der Strecke Borstel - Niedergörne ist bei erloschenem Spitzensignal sofort anzuhalten.

Modul 408.0551 1(2) / 408.2691 6 (2) a)

Zug bei unvollständigem Spitzensignal auf dem nächsten Bahnhof anhalten

Auf der Strecke Borstel-Niedergörne ist bei unvollständigem Spitzensignal auf dem Bf Borstel bzw. auf dem Bf Niedergörne anzuhalten.

408.0622

Einrichtungen des Streckenblocks gestört

Ist der Streckenblock gestört, ist Rückmelden auf Zeit einzuführen.

Modul 301.0201 1 (6) Bremsweg der Strecke

400 m

2 Regeln für die Betriebsstelle Niedergörne

Betriebsstelle Niedergörne

☎ 039321 – 53980

☎ 0176 16 30 30 53

(zust. Fdl: Niedergörne)

Modul 408.2321 2

Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist

Benutzen Sie für diese Meldung den Zugfunk.

Modul 408.4814 3 (1) b) Niedrigere Geschwindigkeit

Ab dem Signal Ne 5 (Km 15,026) gilt auf der gesamten Betriebsstelle Hg 20 km/h.

Modul 481.0201 6 (5)

Verwendet wird analoger Zugfunk Kanal E 61

(Fdl Niedergörne) Zuständigkeit ab **Km 6,359** bis Niedergörne

Anlage 7.2 zur Dienstordnung

Angaben zum Streckenbuch für das Zugpersonal auf der Teilstrecke Awanst Hassel – Bf Niedergörne

Strecke Borstel – Niedergörne - eingleisig - (Nebenbahn)

Infrastruktur der Stadt Arneburg im Eigentum ab Km 6,359 gepachtet ab km 6,079 bis Niedergörne

1 Regeln für die Strecke

Modul 408.2101 2 (2) a)

Die maßgebende Neigung der Strecke beträgt 4,5 ‰

Modul 408.2301 1 (2) a) Verbot, ohne Streckenkenntnis zu fahren

Befahren der Strecke ohne streckenkundigen Mitarbeiter verboten, außer zur Heranführung von Schneesäum- und Havarietechnik auf Anordnung des Netzkoordinators der Betriebszentrale.

Modul 408.2691 6 (1) a) Zug bei erloschenem Spitzensignal sofort anhalten

Auf der Strecke Borstel-Niedergörne ist bei erloschenem Spitzensignal sofort anzuhalten.

Modul 408.2691 6 (2) a)

Zug bei unvollständigem Spitzensignal auf dem nächsten Bahnhof anhalten

Auf der Strecke Borstel - Niedergörne ist bei unvollständigem Spitzensignal auf dem Bf Borstel bzw. auf dem Bf Niedergörne anzuhalten.

Modul 301.0201 1 (6) Bremsweg der Strecke

400 m

2 Regeln für die Betriebsstelle Niedergörne

Betriebsstelle Niedergörne

☎ 039321 – 53980

📠 0176 16 30 30 53

(zust. Fdl: Niedergörne)

Modul 408.2321 2

Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist

Benutzen Sie für diese Meldung den Zugfunk.

Modul 408.4814 3 (1) b) Niedrigere Geschwindigkeit

Ab dem Signal Ne 5 (Km 15,026) gilt auf der gesamten Betriebsstelle Hg 20 km/h.

Modul 481.0201 6 (5)

Verwendet wird analoger Zugfunk Kanal E 61

(Fdl Niedergörne) Zuständigkeit ab Km 6,076 bis Niedergörne

Anlage 7.3 zur Dienstordnung

Verfahren zum Hereinholen eines liegengebliebenen Zuges



Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg *Eigenbetrieb*

Osterburger Straße 1
39596 Arneburg

☎ (039321) 54 78-0

📠 (039321) 54 7818

E-Mail: Eigenbetrieb@isb-arneburg.de

Zur besseren Lesbarkeit wird der „Triebfahrzeugführer des liegengebliebenen Zuges“ kurz als „externer Tf“ bezeichnet.

Die Strecke Borstel – Niedergörne ist eine eingleisige Strecke.

Da kein weiteres Gleis existiert, muss eine uneingeschränkte Nutzung der Infrastruktur jeder Zeit ermöglicht werden. Ein hierauf liegengebliebener Zug, in Folge eines Schadens am Triebfahrzeugs, blockiert die wichtige Trasse zur Versorgung des Zellstoffwerkes mit erforderlichen Produkten.

Um die, auf Grund eines Schadens des Triebfahrzeugs, welcher im Schleppbetrieb keinerlei Relevanz erhält, mit einem Zug blockierte Strecke schnellst möglich von der Blockade zu befreien findet folgendes Verfahren Anwendung.

Nach der Meldung des externen Tf über den Defekt des arbeitenden Triebfahrzeugs und der erfolglosen Störungsbeseitigung, wird der externe Tf angewiesen, seinen Zug gemäß den Regeln der VDV Schrift 757/ Ril 91501 zu sichern. (vgl. Ril 915.0107V04)

Feststellbremsen folgender Übersicht anziehen:		
Wenn der Abschnitt im Fahrplan oder anderen Unterlagen durch Sägelinien bzw. Angaben der maßgebenden Neigung gekennzeichnet ist durch:	Bei Zügen eine Feststellbremse anziehen für je angefangene	
	..Gewicht oder	..Achsen
- Keine Sägelinie	400 t	20
- 1 Sägelinie über 10‰ bis 20‰	200 t	8
- 2 Sägelinien über 20‰	100 t	4

Bei Zügen, die aus Nebenfahrzeugen gebildet sind, müssen für je zwei Fahrzeuge eine Feststellbremse angezogen werden.

Alle benötigten Feststellbremsen sind bei wirkender Vollbremsstellung anzuziehen und vorrangig sind Feststellbremsen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen zu verwenden.

An Fahrzeugen

- mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen (VBKS) und einem Handbremsgewicht < 16 t / 16 kN,
- mit Scheibenbremsen und einem Handbremsgewicht < 16 t / 16 kN,
- mit einem 2- oder 3-stufigen Lastwechsel in der Stellung „leer“

muss für diese Fahrzeuge die doppelte Anzahl Feststellbremsen angezogen werden (2 anziehen, 1 anrechnen).

Befindet sich ein Triebfahrzeug im Bahnhof LNOE, welches den liegengebliebenen Zug hereinholen kann und ist hierfür ein Tf mit Fahrberechtigung verfügbar, wird dieses Triebfahrzeug für die Bergung des liegengebliebenen Zuges verwendet.

Ist diese Möglichkeit nicht gegeben, wird der externe Tf vom Standort des Zuges abgeholt und zum Stellwerk LNOE verbracht. Die Kosten hierfür trägt das verursachende EVU:

Die Übermittlung der erforderlichen Befehle erfolgt an den Tf des liegengebliebenen Zuges. Wenn ein Tzf der Anschlussbahn verfügbar ist, darf dieses Tzf zur Bergung des Zuges verwendet werden.

Hierfür muss jedoch ein Tf mit einer gültigen Fahrberechtigung gemäß TfV das Triebfahrzeug führen oder mindestens begleiten. (vgl. TfV §3, Absatz 3, Punkt 2)

Da der externe Tf keine Fahrberechtigung für die Anschlussbahnlokomotiven besitzt, darf Tf der Anschlussbahn als Fahrzeugbediener der Anschlussbahnlokomotive, unter Aufsicht des Triebfahrzeugführers des liegengebliebenen Zuges gemäß den betrieblichen Bedingungen fahren.

Der Verantwortungsübergang für die betrieblichen Handlungen erfolgt somit auf den Tf mit der Fahrberechtigung gemäß TfV.

Für die sichere Durchführung der Sperrfahrten im betrieblichen Sinne ist der externe Tf mit Fahrberechtigung gemäß TfV und für die korrekte Bedienung des Triebfahrzeugs der Anschlussbahn, der Triebfahrzeugführer der Anschlussbahn verantwortlich.

Triebfahrzeuge:

Die Lokomotiven der Anschlussbahn sind Fahrzeuge der Baureihe Vossloh G6. Diese Tzf wurden für den Einsatz auf öffentlicher Infrastruktur gebaut und besaßen eine Zulassung gemäß § 32 EBO. Zum Aktuellen Zeitpunkt besitzen die Tzf eine Zulassung gemäß BOA.

Die Infrastrukturellen Gegebenheiten der Anschlussbahn weichen in den relevanten Betriebsmaßen nicht von denen der ObRi NE ab. Somit entsteht kein Gefahrenpotenzial bei der Verwendung der Anschlussbahnlokomotiven auf öffentlicher, eingleisiger Infrastruktur.

Die Lokomotiven der Anschlussbahn Zellstoff Stendal GmbH dürfen ausschließlich und nur zum Zwecke die eingleisige Strecke schnellstens zu räumen, aus eigener Kraft befahren.

Dieses beschriebene Verfahren findet nur innerhalb der Grenzen der Infrastruktur der Stadt Arneburg Anwendung.

Anlage 8 zur Dienstordnung

Notfallmanagement

Bahnbetriebsunfälle auf der Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg sind an die Unfallmeldestelle „Fahrdienstleitung Stellwerk Niedergörne“ zu melden. Diese veranlasst alle weiteren Meldungen gemäß Unfallmeldeplan.

Notfallbezirk

Eisenbahninfrastruktur der Stadt Arneburg mit den Bereichen

1. Teilstrecke Ausweichanschlussstelle Hassel – Niedergörne
2. Bahnhof Niedergörne
3. Anschlussbahn Gleise im IGPA

Unfallmeldungen müssen folgende Angaben enthalten:

- Was ist passiert?
- Welche Personen-/Sachschäden?
- Wo ist es passiert?
- Name des Meldenden
- Uhrzeit

An der Unfallstelle sind, soweit erforderlich, folgende Maßnahmen in der angegebenen Reihenfolge zu treffen:

Lfd. Nr.	Maßnahmen
1.	Sofortmaßnahmen Schutz der Unfallstelle veranlassen; falls erforderlich, Unfallruf bzw. Gefahren-signal geben, außerdem Gleis bzw. Gleise sperren.
2.	Rettung Verunglückter veranlassen (vorgefundene Lage örtlich kennzeichnen) Erste Hilfe veranlassen.
3.	Beseitigung der Gefahrenquellen veranlassen (z.B. Aus- oder Umschalten von Starkstrom-, Gas-, Wasser- und Dampfleitungen, schließen von Brandtüren)
4.	Notfallmeldestelle verständigen Tel.: 039321/53980 oder mobil 0176 16 303053

Unfallmeldeplan

Eilige Meldungen

1. Herbeirufen von Hilfe

Art der Helfer	Name	Rufnummer
Medizinische Unfallhilfe		112
Weitere Ärzte	Arztpraxis Arneburg Dr. Danker, Fachärztin	039321/2149
Feuerwehr	Notruf/Feuerwehr	112
Durchgangsarzt	Chirurgische Ambulanz Johanniter Krankenhaus Stendal	03931/660
Eisenbahnbetriebsleiter	U. Kortegast	Büro: 039321/ 55740 547810 Privat: 03931/419086 Handy: 0173 42 24 298
Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter	St. Wolkenhaar	Handy: 0177/5211570
Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg	Herr Lindemann	Büro: 039321/547811 Handy: 0174 93 42 467
Notfallleitstelle der DB AG in Berlin		Tel.: 030/297/41555 /6 /7 Fax: 030/297/40903

2. Andere Stellen verständigen

Infrastrukturbetrieb der Stadt Arneburg	039321/547810 01749342467
BZ Berlin	030/297/40432
BZ/Berlin als örtl. Fdl Bf. Borstel(özF2)	030/297/41546
Bundesgrenzschutzinspektion Magdeburg Einsatzabschnitt Stendal	03931/669 680
Landkreis Stendal	03931/606-0
Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Halle	0345/ 67 83-200 oder 271
Umweltamt beim Landkreis Stendal	03931/60 72 71
Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Stendal	03931/49 4-0
Technischer Überwachungsverein Sachsen-Anhalt	0391/73 66 0
Technisches Hilfswerk	03931/31 48 67
Polizei Stendal	03931/682-0

Polizei Lagedienst	03931/682 411
Staatsanwaltschaft	03931/58 43-0
Berufsgenossenschaft Bahnen	040/44 11 80
Giftnotrufzentrale	0361/73 07 30
Meldestelle für Wildunfälle über Polizei	03931/682-0

3. Erforderliche Rettungs- und Arbeitskräfte, Geräte und Hilfsmittel an der Unfallstelle einsetzen

Hebezeuge bis 150 t Firma Brandt & Wangler Bereitschaftsdienst Saalestr. 41 39126 Magdeburg	Tel.: 0170/57 24 355 Tel.: 0391/25 631 10 Fax.: 0391/25 631 11
Hilfszug über Notfalleitstelle der DB AG in Berlin	Tel.: 030/297/41555 /6 /7 Fax.: 030/297/40903

4. Weitere Maßnahmen

zu erledigen durch:

siehe Tz 2

Leiter der Unfallstelle

Notfalleitstelle der DB

Tel.: 030/297/41555 /6 /7

Fax.: 030/297/4090

Unfallmeldestelle mit folgenden Angaben:

Zeit und Ort (bei höhengleichen Kreuzungen die Art der Sicherung, Angabe, ob mit technischer BÜ-Sicherung ausgerüstet), Betroffene Rangierabteilung oder Zug, Hergang und (mutmaßliche) Ursache, Folgen (Tote, Verletzte, Sachschaden, unbefahrbare Gleise, voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung, Anzahl der entgleisten oder beschädigten Fahrzeuge)

5. Andere eilige Meldungen

Eisenbahnbetriebsleiter

Folgende Ereignisse

- Tod eines oder mehrerer Menschen
- Erhebliche Gesundheitsschädigung eines oder mehrerer Menschen
- Massenunfall
- Unmittelbare Gefahr oder erheblich unmittelbare Gefahr für Leben und Gesundheit vom Menschen
- Brand oder Explosionsgefahr
- Bedeutender wirtschaftlicher Schaden
- Führen von Fahrzeugen oder Ausüben beruflicher Tätigkeit zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit im Bahnbetrieb unter Einfluss alkoholischer Getränke, anderer berauschender oder die Reaktionsfähigkeit wesentlich vermindender Mittel, sind zu melden an:

sind dem Eisenbahnbetriebsleiter zu melden

6. Havarien von Kesselwagen

oder Behältern, bei denen durch das Auslaufen der Inhalte Gefahr einer Verseuchung des Grundwassers besteht,

sind dem Landkreis Stendal zu melden

Tel. 03931/606-0

Prüfungen			
Tag	Unterschrift	Tag	Unterschrift
09.03.2011			
12.03.2012			
14.03.2013			
11.03.2014			
21.03.2015			
28.04.2016			
15.04.2017			
31.05.2018			
13.09.2019			

Anlage 9 zur Dienstordnung

Verzeichnis der Nebenanschießer und Mitbenutzer

1. Nebenanschießer

- 1.1 ~~Mercer Stendal GmbH Zellstoff Stendal GmbH~~
- 1.2 Sofidel Germany GmbH

2. Mitbenutzer gibt es nur in Form von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die alle Betriebsteile diskriminierungsfrei nutzen können und die Firma Agravis zur Getreideverladung im Gleis A 11.