

Bleckeder Kleinbahn

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

für die von der

Bleckeder Kleinbahn UG
betriebebenen Eisenbahninfrastrukturen

Gültig ab 01.06.2012

Verteilungsplan

Alle Teile:

- ⌚ LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Niedersachsen
- ⌚ Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)
- ⌚ Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter
- ⌚ Örtliche Betriebsleiter
- ⌚ Zugleiter der BIKB
- ⌚ Bahn- und Streckenmeister der BIKB
- ⌚ Signaltechnische Fachkräfte
- ⌚ Nachrichtlich: Osthannoversche Eisenbahnen AG
- ⌚ Nachrichtlich: Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH
- ⌚ Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- ⌚ Besetzte (auch zeitweilig) Betriebsstellen der BIKB
- ⌚ Im Betriebsdienst auf Betriebsstellen und im Bereich des Infrastrukturbetriebes eingesetzte Mitarbeiter der BIKB

Berichtigungen

Lfd. Nr.	gültig ab	Bemerkungen	berichtigt	
			am	durch

Inhaltsverzeichnis

Verteilungsplan.....	2
Berichtigungen.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Abkürzungen.....	3
Vorbemerkungen.....	5
Teil B.....	20
Zusätzliche Bestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften.....	20
Anhang.....	29
Teil B.....	57
Abschnitt III.....	57

Abkürzungen

AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
Anschl.	Anschluß(gleis)
Anst	Anschlußstelle
AVV	Allgemeiner Vertrag über die Verwendung von Güterwagen
Betra	Bau- und Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof
Bfpl	Buchfahrplan
BG	Berufgenossenschaft
BGV	Berufgenossenschaftliche Vorschrift
BL	Betriebsleiter (siehe auch EBL, OBI)
BIKB	Bleckeder Kleinbahn UG
BOS	Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben
BOL	Beauftragter der obersten Leitung
Brh	Bremshunderstel
BÜ	Bahnübergang
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
DA	Dienstanweisung
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsche Norm
DKW	Doppelte-Kreuzungs-Weiche
DMV-NE	Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen, Teil 1
DS	Druckschrift (siehe auch Ril)
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EN	Europäische Norm
EOW	Elektrisch ortsgestellte Weiche
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
ET	Einschalttaste (BÜ)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Fplo	Fahrplananordnung
GGVSEB	Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern
Gl	Gleis
Gsp	Gleissperre
Gz	Güterzug
HET	Hilfseinschalttaste (BÜ)
HG	(zul.) Höchstgeschwindigkeit
Hp	Haltepunkt
Hst	Haltestelle
i.d.F.	in der Fassung
i.d.g.F.	in der gültigen Fassung

i.d.R.	in der Regel
Indusi	Induktive Zugsicherung (Dreifrequenzbauart)
Kl	Kleinwagen
La	Übersicht vorübergehender Langsamfahrstellen und betrieblicher Besonderheiten
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
Lo-Anlage	technische Bahnübergangssicherung mit Überwachung durch den Tf (Überwachungssignale)
Lrf	Lokrangierführer
Lü	Lademaßüberschreitung
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn(en)
Mbr	Mindestbrems-hunderstel
NL	Nutzlänge
ÖBb	örtlicher Betriebsbediensteter
öBl	örtlicher Betriebsleiter
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
öM	örtlicher Mitarbeiter
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung (siehe auch Indusi)
Rabt	Rangierabteilung
Rb	Rangierbegleiter
RBez.	Rangierbezirk
Rf	Rangierfahrt
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) - Ordnung über die internationale Eisenbahnbeför- derung gefährlicher Güter (RID), Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) -
Ril	Richtlinie (DB AG)
RS	Rangierschalter (BÜ)
RÜW	Rückfallweiche
Rz	Reisezug
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Sig	Signal
Skl	Schweres Nebenfahrzeug, bisher Schwerkleinwagen
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
Tf	Triebfahrzeugführer (Eisenbahnfahrzeugführer)
Tfz	Triebfahrzeug
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
W	Weiche
Wg	Wagen
WHT	Weichenhilfstaste (EOW)
WLM	Weichenlagemelder (Weichensignal)
Ww	Weichenwärter
Z	Zug
Zf	Zugführer
Zlr	Zugleiter

Das internationale Einheitensystem (SI) kommt für physikalische Größen in der Regel zur Anwendung. Daneben werden auch in Deutschland gebräuchliche Größen, wie z.B. t für Tonnen zur Anwendung.

Vorbemerkungen

(1) Die Eisenbahninfrastrukturen werden von der Bleckeder Kleinbahn UG als Betreiber von Schienenwegen im Sinne des § 2 Abs. 3 und 3a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.d.j. gültigen Fassung betrieben.

(2) Grundlegende Regelungen für die Nutzung der Infrastruktur der Strecken enthalten die Schienennetz-Nutzungsbedingung (SNB-AT, SNBBT) und den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBSAT, NBS-BT) der BIKB auf der Grundlage der einschlägigen Gesetze und Verordnungen, insbesondere dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), der Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzer-Verordnung (EIBV) und der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO).

(3) Für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf den Infrastrukturen der BIKB gelten die gesetzlichen, verordnungsrechtlichen Regelungen, das durch die jeweilig zuständige Genehmigungs- bzw. Aufsichtsbehörde verbindlich zur Anwendung angewiesenes und nachfolgend aufgeführtes Regelwerk. Diese SbV beruht auf dem jeweiligen, zum Veröffentlichungszeitpunkt dieser SbV geltende Berichtigungs- / Änderungsstand der genannten Regelwerke. Verbindlich ist der jeweils aktuelle und Berichtigungs- bzw. Änderungsstand der Regelwerke. Änderungen und Berichtigungen der Regelwerke treten stets am Tag des nächsten Fahrplanwechsels im Sinne des § 8 Abs. 2 der Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV) der dem Tag Veröffentlichung der Änderung folgt, in Kraft, es sei denn, daß ein anderer Zeitpunkt des Inkrafttretens durch die BIKB veröffentlicht oder durch die zuständigen Aufsichtsbehörde angeordnet wird oder aus rechtlichen Regelungen ergibt sich etwas anders.

Änderungen und Berichtigungen dieser Regelwerke führen nur dann zu Berichtigungen dieser SbV, wenn Regelungsinhalte durch die Änderungen erforderlich geworden sind.

Für den Betriebsdienst der Bleckeder Kleinbahn (BIKB) gelten folgende Vorschriften in der jeweils aktuellsten Fassung:

1. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
2. Eisenbahnsignalordnung (ESO)
3. Fahrdienstvorschriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
4. Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Sig-VB-NE)
5. Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
6. Unfallverhütungsvorschriften **BGV D30** Schienenbahnen (UVV)
7. Sammlung betrieblicher Vorschriften der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (SbV)
8. Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen (DMV-NE)
9. VDV-Schrift 753 „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“
10. VDV-Schrift 754 „Befähigungsrichtlinie“

VDV-Schrift 755 „Streckenkenntnis-Richtlinie“

(2) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) zusätzlich zu den Vorschriften nach (1) herausgegebenen Bestimmungen und gliedert sich inhaltlich in die Teile A, B und C

(3) Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der Paragraphen der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften geordnet.

Teil I

Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

1. Abschnitt: Allgemeines

Zu FV-NE § 1 (3)

Bestimmungen, die später in die SbV aufgenommen werden, oder die nur vorübergehende Bedeutung haben, werden als Dienstauftrag schriftlich oder als besondere Weisung vom Eisenbahnbetriebsleiter, dessen Stellvertreter oder einem Örtlichen Betriebsleiter herausgegeben.

EVU's mit gültigem Eisenbahninfrastrukturnutzungsvertrag mit der BIKB werden über email über gültige Weisungen und die jeweils gültige La informiert. Die Verteilung der Anweisungen/ La's haben die entsprechenden EVU's eigenverantwortlich zu regeln.

Es dürfen auf der Infrastruktur der BIKB nur Züge von EVU's verkehren, die einen Eisenbahninfrastrukturnutzungsvertrag mit der BIKB abgeschlossen haben. Das Personal hat Streckenkundig zu sein und muss die SbV der BIKB kennen sowie eine Ausbildung nach FV-NE besitzen. Ansonsten hat das EVU einen Lotsen zu bestellen.

Zu FV-NE § 2 (3)

Eisenbahnbetriebsleiter und örtlicher Betriebsleiter bei der BIK:

Eisenbahnbetriebsleiter:	Otto Rentschler
Stellvertretender EBL:	Wolfram Bäumer
Örtlicher Betriebsleiter:	Pero Schmidt
Stellvertretender öBl:	Andreas Hillig

Zu FV-NE § 2 (4)

Für das Personal der EVU sind die einschlägigen Richtlinien (VDV-Schriften 753 „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ und VDV 754 „Befähigungsrichtlinie“) anzuwenden.

Unter Zugpersonal ist auch Personal von EVU zu verstehen, dass beim Rangieren auf unbesetzten Betriebsstellen tätig wird.

Zu FV-NE §3 (14) und (15)

Zugleitsstrecke Lüneburg Nord (ausschließlich) – Bleckede

Zugleitsstelle:	- Celle Nord
Zuglaufstellen:	- Erbstorf-Ziegelei
	- Erbstorf
	- Scharnebeck
	- Rullstorf
	- Neetze
	- Neu Neetze
Zuglaufmeldestellen:	- Erbstorf Ziegelei
	- Boltersen
	- Bleckede (Elbe)

Zu FV-NE § 4 (4)

Die Einteilung der Züge in Zugarten und Zuggattungen geht aus der SbV Teil B Anhang I hervor.

Zu FV-NE § 5 (2)

Der Zugleiter und das Zugpersonal erhalten Buchfahrpläne. Diese werden, in Abstimmung mit dem EBL, vom öBL der BIKB erstellt.

Die Buchfahrpläne sind aufgeteilt in den Fahrplan für Regelzüge und Vergleichsfahrpläne für Sonderzüge.

Die in den Fahrplänen verwendeten Abkürzungen sind in diesen erläutert.

Zu FV-NE § 5(8)

Der Zugleiter (Fdl Celle Nord der OHE AG) führt ein Merkblatt (Vordruck OHE AG)

Zu den sonstigen betrieblichen Hinweisen, die auf dem Merkblatt bekannt gegeben werden, gehören auch:

- Betriebs- und Bauanweisungen
- Züge mit Lü-Sendungen
- Ausfall von technischen Sicherungen an Bahnübergängen
- Anordnungen und Aufträge über das Ausstellen von schriftlichen Befehlen
- Mobiltelefonnummern der an dem Tag arbeitenden Triebfahrzeuge

Erledigte Einträge werden lesbar durchgestrichen.

Zu FV-NE § 6 (1)

| Es wird das Belegblatt für den Zugleiter geführt.

Zu FV-NE § 6 (3)

Der Zugleiter führt ein Dienstbuch zur Unterrichtung über alle wichtigen betrieblichen Gespräche, Aufträge und Meldungen.

2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu FV-NE § 8 (3)

Ein fahrdienstlicher Auftrag muss für jeden Einzelfall besonders erteilt werden und darf nicht im Voraus allgemein oder bedingt gegeben werden.

| Zuglaufmeldungen

werden eingeleitet durch das Wort

| „Zuglaufmeldung“

Jede Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten: „Ich wiederhole“. Die Richtigkeit ist mit dem Wort „Richtig“ zu bestätigen.

| Zuglaufmeldungen

und andere fahrdienstliche Meldungen und Aufträge werden auf dem

| Zuglaufmeldefernsprecher

unter der Rufnummer 05141276-260 abgegeben.

Ist der Sprachspeicher gestört, so hat der

| Zugleiter

in das Meldebuch einzutragen „Sprachspeicher außer Betrieb“.

Zu FV-NE §9 (1)

Es wird ein vom Muster der FV-NE Anlage 10 abweichender Befehlsvordruck verwendet. Der Befehlsvordruck ist identisch mit dem Befehlsvordruck des EIU OHE AG. Steht kein entsprechender

Vordruck zur Verfügung, so kann auch ein Befehlsvordruck nach der KoRil 408.0412V01 der DB AG verwendet werden. Dabei ist der gesamte Wortlaut des Befehls in Feld 11 einzutragen.

Verschiedene Weisungen an einen Zug oder eine Sperrfahrt dürfen nicht zusammen auf einem Befehlsvordruck erteilt werden, es sei denn, die Weisungen stehen in einem unmittelbaren Betrieblichen Zusammenhang und müssen in verschiedene Abschnitte eingetragen werden.

Namen von Betriebsstellen dürfen nur wie in der SbV abgekürzt werden.





Wenn sich der Bedienstete, dem der Befehl diktiert wird an einem anderen Ort befindet, als der Zugleiter, so sind auf dem unteren Abschnitt des Befehls vom Zugleiter und von dem Bediensteten beide Orte einzutragen und zwar zuerst der Dienstort des Zugleiters und unter einem Bindestrich der Ort, an dem sich der Bedienstete, der den Befehl erhält, befindet.

Bei Verwendung von Schiebelokomotiven muss der Triebfahrzeugführer des schiebenden Fahrzeuges eine Ausfertigung erhalten.

Der Zugleiter vermerkt auf seinem Befehl die Übermittlungsart.

Zu FV-NE §10 (1-4)

Zuglaufmeldestellen für einen Zug sind

1. der Anfangsbahnhof.
Auf ihm muss die Fahrerlaubnis eingeholt werden. Er ist im Buchfahrplan nicht besonders gekennzeichnet.
2. ein Kreuzungsbahnhof
Auf ihm muss die Ankunftsmeldung abgegeben werden und die Fahrerlaubnis eingeholt werden. Er ist im Buchfahrplan, wenn der Zug als 1. einfährt, durch das Zeichen  wenn er als zweiter einfährt, durch das Zeichen  gekennzeichnet. Bei der Verlegung oder beim Ausfall der Kreuzung entfällt die Zuglaufmeldung, es sei denn, sie wird besonders angeordnet.
3. ein Überholungsbahnhof für den Zug, der überholt werden soll. Auf ihm muss die Ankunftsmeldung und, sofern dem Überholenden Zug nicht Halt vor der Trapeztafel vorgeschrieben ist, die Gleisfreimeldung abgegeben und die Fahrerlaubnis eingeholt werden. Er ist im Buchfahrplan durch das Zeichen  gekennzeichnet.
4. soweit erforderlich ein sonstiger Unterwegsbahnhof. Auf ihm muss die Ankunftsmeldung abgegeben und die Fahrerlaubnis eingeholt werden. Er ist im Buchfahrplan durch das Zeichen  gekennzeichnet.
5. Der Endbahnhof.
Auf ihm muss die Ankunftsmeldung abgegeben werden. Er ist im Buchfahrplan nicht besonders gekennzeichnet.

Soll für einen Zug eine Verlassensmeldung durch den Zugführer eines anderen Zuges abgegeben werden, so wird das dem Zug nicht angezeigt. Der Zugführer des anderen Zuges wird vom Zugleiter fernmündlich zur Abgabe der Meldung aufgefordert.

Zu FV-NE §10 (5)

Die Ankunftsmeldung ist mit dem Wortlaut „Zuglaufmeldung“ einzuleiten.

Die Ankunftsmeldung für einen Zug, der auf einer Zuglaufmeldestelle endet, besagt noch nicht, dass die Zuglaufmeldestelle frei ist. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Zug nach der Ankunft noch rangiert. Dies gilt auch, wenn eine Vorspann oder Schiebelokomotive abgesetzt worden ist.

Der Zugleiter darf den geendeten Zug erst als nicht mehr vorhanden und die Zuglaufmeldestelle als frei betrachten, wenn er:

Entweder die Meldung „Rangieren beendet, Hauptgleis(e) frei“ erhalten hat

Oder, sofern die Fahrzeuge des endenden Zuges bis zur Wiederverwendung für einen Gegenzug in einem Hauptgleis stehen bleiben, für den Gegenzug die Erlaubnis zur Abfahrt erteilt.

Die Meldung „Rangieren beendet, Hauptgleis(e) frei“ darf mit der Ankunftsmeldung verbunden werden, wenn die Voraussetzungen zur Abgabe beider Meldungen erfüllt sind.

Die Verlassensmeldung ist mit dem Wortlaut „Zuglaufmeldung“ einzuleiten.

Zu FV-NE §10 (7)

Legt der Zugleiter für einen Zug eine neue Zuglaufmeldestelle fest, verlegt oder hebt er eine Zuglaufmeldung auf, so ist dem Zug dieses durch Befehl unter f) und ggf. unter c) bekannt zu geben, wenn der Zug auf dieser Zuglaufmeldestelle planmäßig nicht hält. Der Zugleiter vermerkt auf dem Belegblatt für den Zugleiter auf der Beleglinie des Zuges die Abkürzung Bef. Mit der Nummer des Befehls.

Zu FV-NE §11 (1)

Der Zugleiter führt das „Belegblatt für den Zugleiter“. Meldungen auf den Zuglaufmeldestellen werden über Telefon/ Mobiltelefon unter der Rufnummer 05141276260 getätigt. Die Gespräche werden auf dem Sprachspeicher aufgezeichnet. Das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ wird daher nicht geführt.

Zu FV-NE §11 (3)

Meldungen größeren Umfangs können über den gesamten Spaltenbau des

Belegblattes für den Zugleiter

hinweg geschrieben werden.

Zu FV-NE §14 (1)

In Richtung der freien Strecke wird die Fahrwegprüfung jeweils bis zur Rangierhalttafel -Signal Ra 10-, wenn diese nicht vorhanden ist, bis zur Einfahrweiche vorgenommen.

Zur Prüfung, ob die zu befahrenen Weichen und die Flankenschutzeinrichtungen richtig gestellt sind, ist festzustellen, ob

die Weichen und Gleissperren die richtige Stellung einnehmen und sich in verschlossenem Zustand befinden.

Kann dies nicht geschehen, so ist die richtige Stellung an Ort und Stelle durch Inaugenscheinnahme zu prüfen.

Finden in einem Ladegleis, welches das Nachbargleis zum durchgehenden Hauptgleis bildet, offene Ladearbeiten (z.B. Holzverladungen) statt, so sind durchfahrende Züge durch Befehl unter a) zu beauftragen, mit höchstens 20 km/h zu fahren und unter e) ist als Grund „offene Ladearbeiten im Nachbargleis“ anzugeben.

Der Zugführer bzw. Lotse hat nach der Bereitstellung von leeren Holzwagen dieses an den

| Zugleiter

zu melden.

Der

| Zugleiter

trägt die offenen Ladearbeiten in das Dienstbuch ein.

Der Zugführer bzw. Lotse hat nach der Aufnahme der Holzwagen und der somit erfolgten Räumung der Ladestelle dieses an den

| Zugleiter

zu melden. Dieser hat den Eintrag im Dienstbuch auszutragen.

Zu FV-NE §14 (5)

Eine Besetzung eines Hauptgleises ist nur nach vorheriger Zustimmung des

| Zugleiters

erlaubt.

Die Besetzung darf den bekannten Betriebsablauf nicht beeinträchtigen.

Zu FV-NE §15 (1)

Die Bedienung und Prüfung der Signal- und Sicherungsanlagen sind im Abschnitt III -zusätzliche Bestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften- im Abschnitt IIIb) -Zusätzliche Bestimmungen zur SIG-VB-NE- aufgeführt.

Zu FV-NE §17 (1)

| Stehen der Durchfahrt oder Einfahrt eines Zuges

auf einer Zuglaufstelle Hinderungsgründe entgegen (z.B. Rangierarbeiten, Bauarbeiten), so ist für den Zug vor Erteilung der Fahrerlaubnis durch Befehl „Halt an der Trapeztafel“ und „Zuglaufmeldung“ anzuordnen.

Der zu dem Zeitpunkt örtliche Betriebsbedienstete lässt den, an der Trapeztafel haltenden Zug in den Bahnhof einfahren, wenn die Hinderungsgründe nicht mehr vorhanden sind.

Der Zugführer des nun eingefahrenen Zuges gibt die Ankunftsmeldung für den Zug ab und holt sich erforderlichenfalls die Fahrerlaubnis zur Weiterfahrt ein.

Soll auf der Zuglaufstelle weitergearbeitet werden, so gibt der örtliche Betriebsbedienstete eine Verlassensmeldung für den Zug ab.

Zu FV-NE §17 (3)

Über die ausnahmsweise Einfahrt in ein Gleis, das nicht auf seiner gesamten Länge frei ist, ist ein Zug durch schriftlichen Befehl unter a) und unter e) zu verständigen.

Zu FV-NE §17 (12)

Wird dem Zugleiter bekannt, dass eine Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage mit Überwachungssignal gestört ist, so sorgt er nach Möglichkeit für mündliche Verständigung der Züge.

Die Störung ist im Störungsbuch einzutragen.

Erstreckt sich die Störung der Blinklicht oder Lichtzeichenanlage über einen längeren Zeitraum, so erhalten die Züge einen Befehl unter

c) „hält vor BÜ in Km....., Weiterfahrt, wenn BÜ gesichert.

Bei planmäßiger Außerbetriebnahme einer Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage für einen Zeitraum, in dem mehrere Zugfahrten stattfinden, oder bei einer Störung, die sich voraussichtlich über mehrere Tage erstreckt, wird vom öBl eine Betra herausgegeben.

Bei einer außerplanmäßigen Außerbetriebnahme einer Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage durch die ELS-T erhalten die betroffenen Zugfahrten einen schriftlichen Befehl, der einen Halt vor dem Bahnübergang und die Sicherung vorschreibt.

Die jeweilige Außerbetriebnahme ist in das Meldebuch Teil C einzutragen.

Der Zugleiter hat den öBl der BIKB über Störungen an Blinklichtanlagen in Kenntnis zu setzen.

Zu FV-NE § 19 (1)

Bei Unregelmäßigkeiten ist sofort der Zugleiter zu verständigen.

Zu FV-NE § 20 (2)

Kreuzungen dürfen unter Zuhilfenahme der Nebengleise stattfinden.

Zu FV-NE § 20 (3)

Bei Kreuzungen werden die Einfahrgleise der kreuzenden Züge im Fahrplan oder Befehl nicht angegeben. Das Einfahrgleis des als zweites einfahrenden Zuges wird vom Zugführer des zuerst einfahrenden Zuges bestimmt. Der zweite Zug muss mit einer abzweigenden Einfahrt rechnen.

Zu FV-NE § 20 (5)

Bei Kreuzungen auf Betriebsstellen ohne Einfahrtsignal braucht der nach Fahrplan oder Befehl als zweites einfahrende Zug nicht vor der Trapeztafel halten, wenn das Signal Zp 11 „Kommen“ mündlich über Mobiltelefon mit Angabe der Zugnr. gegeben wird.

Bei der Annäherung an den Bahnhof muss der Zug ein Achtungssignal geben, um auf sein Nähern aufmerksam zu machen und seine Fahrweise so einrichten, dass er bei Ausbleiben des Signals „Kommen“ sicher vor der Trapeztafel zum Halten kommt.

Die Einfahrtgeschwindigkeit auf Signal „Kommen“ beträgt max. 40 km/h, wenn nicht anderweitig eine geringere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist (Lf 4, Vorsichtsbefehl, usw). Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt von der Trapeztafel ab für den anschließenden Weichenbereich.

Zu FV-NE § 21 (2)

Überholungen sind auf den Betriebsstellen unter den gleichen Bedingungen zulässig, wie Kreuzungen. [Siehe SbV zu FV-NE § 20(2) und FV-NE § 20(5)]

Zu FV-NE § 25 (1)

Verkehrende Sonderzüge werden mittels Fahrplananordnung durch den öBL eingelegt.

Zu FV-NE § 25 (2)

Für das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen ist der öBl der BIKB verantwortlich.

Zu FV-NE § 26 (2)

Die Anordnung einer planmäßigen Gleissperrung geschieht durch eine Betra. Der Zugleiter darf die Strecke auch ohne Anordnung planmäßig sperren, wenn der Leiter eines Bautrupps die Sperrung beantragt hat und der Zugverkehr durch die Sperrung nicht beeinträchtigt wird.

Zwischen dem Bautruppführer und dem Zugleiter ist der Zeitpunkt zu vereinbaren, zu dem sich der Bautruppführer zu melden hat, oder zu dem der Bautruppführer die Strecke freizugeben hat.

Bei Sperrung von Hauptgleisen auf Bahnhöfen werden die Zugangsweichen mit Hilfe von Hilfssperren in abweisender Stellung verschlossen.

Zu FV-NE § 26 (4)

Ein Streckenabschnitt wird zwischen zwei Zuglaufstellen gesperrt.

Ein Streckenabschnitt darf zusammenhängend – einschließlich der dazwischenliegenden Zuglaufstellen – gesperrt werden, wenn die Gleissperrung zum gleichen Zeitpunkt ausgesprochen und später wieder zusammenhängend aufgehoben wird.

Zu FV-NE § 27 (3)

Sperrfahrten werden durch Befehl unter a) und e) verständigt, wenn sich im Gesperrten Gleis eine unfahrbare Stelle oder Fahrzeuge befinden oder mehrere Sperrfahrten in das gesperrte Gleis eingelassen werden sollen und das Fahren auf Sicht anzuordnen ist.

Weitere Sperrfahrten dürfen erst in das Gleis eingelassen werden, wenn die erste Sperrfahrt durch Befehl vom Verkehren der zweiten Sperrfahrt verständigt worden ist.

Zu FV-NE § 27 (4)

Die Vergabe der Zugnummern für planmäßig verkehrende Sperrfahrten erfolgt durch Fahrplan

Bei unplanmäßigen Sperrfahrten erfolgt die Vergabe der Zugnummern die durch den

| Zugleiter.

Der

| Zugleiter

beginnt bei außerplanmäßigen Sperrfahrten mit der Nummer 01 und steigt fortlaufend an (02, 03, 04 usw.).

Für jede ausgesprochene Sperrung, in der eine Sperrfahrt oder Sperrfahrten verkehren, wird mit der Vergabe der Zugnummern mit 01 begonnen.

Zu FV-NE § 27 (7)

Sollen Sperrfahrten in der Einschaltstrecke einer Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage halten, ist die Anlage mit der Ausschalttaste (AT) oder der Hilfsausschalttaste (HAT) auszuschalten. Ist dies nicht möglich, fahren sie zunächst bis zum Ausschaltpunkt am Bahnübergang und dann zurück zur Arbeitsstelle. Vor dem Bahnübergang später befahren, ist davor zu halten und die Anlage mit der Einschalttaste (ET) oder der Hilfseinschalttaste (HET) einzuschalten. Ist keine Einschalttaste vorhanden, so ist wie Ausfall der Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage zu verfahren.

Zu FV-NE § 27 (8)

Nachdem eine Sperrfahrt an der Trapeztafel angehalten hat, holt sie sich beim Zugleiter mit folgendem Wortlaut die Erlaubnis zur Einfahrt in den Bahnhof:

Darf Sperrfahrt um in den Bahnhof einfahren.

Zu FV-NE § 30 (3)

Fahrdienstlich werden Nebenfahrzeuge im Betrieb wie Züge behandelt.

Zu FV-NE § 30 (7)

Nebenfahrzeuge dürfen nur auf Sicht einem Zug nachfahren. Der Nebenfahrzeugführer ist darüber über Befehl zu unterrichten.

3. Abschnitt: Zugfahrdienst

Zu FV-NE § 31 (2)

Triebfahrzeugführer und Zugführer müssen strecken- und ortskundig sein. Es gilt die VDV Schrift 753. Bei fehlender Streckenkenntnis ist ein streckenkundiger Triebfahrzeugführer/ Nebenfahrzeugführer/ Zugführer als Lotse beizustellen. Der Lotse übernimmt dann die betrieblichen Aufgaben des Zugführers.

Muss bei Unfällen und Betriebsstörungen ein nicht streckenkundiger Triebfahrzeugführer fahren und kann kein Zugführer/Lotse beigelegt werden, so darf der Triebfahrzeugführer nicht ohne Zustimmung des EBL fahren. Der Triebfahrzeugführer hat seine Fahrweise den Strecken und Sichtverhältnissen anzupassen.

Der streckenkundige Lotse hat einen fremden Triebfahrzeugführer vor Fahrtbeginn auf die Bedeutung der Zusatzpunkte an den Pfeiftafeln hinzuweisen.

Zu FV-NE § 31 (9)

Bediensteten der BIKB ist die unentgeltliche Mitfahrt auf dem Tfz bzw. im Führerraum aus dienstlichen Gründen zu gewähren.

Zu FV-NE § 32 (8)

Die Streckenklasse ist CM 4 (Radsatzlast = 21 t)
Die zulässige Meterlast beträgt 8t

Zu FV-NE § 34 (4)

Bei geschobenen Ski-Fahrten darf auf die Besetzung des vordersten Fahrzeugs verzichtet werden, wenn der Ski-Führer den Fahrweg mit seinen Signalen ein- und übersehen kann und Zg 1 an der Zugspitze gezeigt wird.

Zu FV-NE § 35 (4)

Fährt die Schiebelokomotive bis zu einer

| Zuglaufmeldestelle

mit, muss sie mit dem Zug gekuppelt und am Zuge bleiben.

Nach Eintreffen auf der Zuglaufmeldestelle hat der Zugführer sofort nach Ankunft eine Ankunftsmeldung mit dem Zusatz „mit Schiebelok“ abzugeben.

Der Zugführer des nachgeschobenen Zuges stellt, nach Absetzen der Schiebelok, die Fahrfrage für die Weiterfahrt nach FV-NE § 10 (4).

Der Zugführer der Schiebelokomotive hat gemäß FV-NE § 10 (5) die Fahrfrage für die Rückfahrt bei dem Zugleiter zu stellen.

Zu FV-NE § 35 (3)

Nachschiebende Triebfahrzeuge, die einen Zug über Ra 10 des Zugbildungsbahnhofs hinaus auf die freie Strecke nachschieben, müssen mit dem Zug gekuppelt sein.

Zu FV-NE § 35 (7) bis (9)

Der Führer einer Schiebelokomotive und des vordersten Triebfahrzeugs eines nachgeschobenen Zuges verständigen sich vor der Abfahrt, beim Beenden des Nachschiebens und auch sonst mündlich über Funk oder Funktelefon. Vor Abfahrt ist eine Sprechprobe durchzuführen. Fällt die Verständigung über das Funkgerät/ Funktelefon aus, sind Signale gemäß Signalbuch zu geben.

Zu FV-NE § 37 (1)

Für jede Zugfahrt auf der Infrastruktur der BIKB sind die Zugdaten vor Abfahrt des Zuges dem
| Zugleiter
in schriftlicher Form mitzuteilen, sofern sie von den Angaben im Fahrplan abweichen.

Zu FV-NE § 41 (1)

Es gilt die Bremsstafel für 400 m Bremsweg. Die erforderlichen Mindestbremsstufen sind im Fahrplan angegeben.

Zu FV-NE § 42 (4)

Das Fahren von handgebremsten Zügen und Zugteilen ist nicht gestattet. Abweichend davon darf bei einem Bruch der Hauptluftleitung der betreffende Wagen mit besetzter Handbremse am Schluss des Zuges mitgeführt werden sofern die Mindestbremsstufen nach Fahrplan erreicht sind.

Zu FV-NE § 44 (8)

Stellt der Triebfahrzeugführer bei der Annäherung an einen technisch gesicherten Bahnübergang eine Störung fest, hat er diese Störung umgehend an den

| Zugleiter

zu melden. Dieser trägt die Störung anschließend in das Meldebuch Teil C für Störungen an Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen ein und sorgt für die Weitermeldung an den öBL der BIKB und die ELS-T der OHE AG.

Zu FV-NE § 44 (9)

Stellt der Triebfahrzeugführer bei der Annäherung an einen technisch gesicherten Bahnübergang eine offene Schranke fest, hat er diese Störung sofort an den

| Zugleiter

zu melden. Dieser trägt die Störung anschließend in das Meldebuch Teil C für Störungen an Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen ein und sorgt für die Weitermeldung an den öBL der BIKB und die ELS-T der OHE AG.

Zu FV-NE § 44 (10)

Für die Mindestgeschwindigkeiten gelten teilweise abweichende Werte. Die betroffenen Anlagen sind im Anhang beschrieben.

Zu FV-NE § 44 (12)

Die besondere Anweisung für das Anhalten auf freier Strecke erteilt der öBL oder EBL.

Zu FV-NE § 44 (13)

Das Zugpersonal hat bei drohender Gefahr die

| Zugleitstelle

unter 05141 276260 zu verständigen.

Zu FV-NE § 44 (14)

Über die mündliche oder fernmündliche Meldung des Zugführers oder Triebfahrzeugführers an den Zugleiter hinaus erfolgt eine schriftliche Meldung an den EBL und den öBL.

Zu FV-NE § 44 (18)

Steht nach dem Halten eines Zuges der Zugschluss so kurz hinter einem nicht technisch gesicherten Bahnübergang, dass die Sicht auf einen, auf dem Nachbargleis fahrenden Zug behindert ist, so ist der Bahnübergang rechtzeitig vor dem Befahren vom Zugbegleitpersonal zu sichern. Es muss nach Möglichkeit vermieden werden, dass nach dem Halten eines Zuges ein für den allgemeinen Kraftverkehr geeigneter, technisch nicht gesicherter Bahnübergang nur teilweise besetzt wird. Lässt sich die immer anzustrebende Räumung nicht durchführen, sollte der Bahnübergang besser auf seiner ganzen Breite besetzt bleiben. Das gilt auch für das Anhalten an Haltestellen oder Haltepunkten.

Zu FV-NE § 45 (2)

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden durch entsprechende Anweisungen (La oder Beta) bekanntgegeben. Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge durch Befehl zu verständigen. Im Befehl ist ggf. „Lf-Signale fehlen“ einzutragen. Zur übersichtlichen Darstellung aller durch Beta bekanntgegebenen, vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen von längerer Dauer nutzen Zug- und Triebfahrzeugführer die „Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La)“. Die La ist bei jeder Fahrt mitzuführen. Für die Aushändigung sorgt das zuständige EVU. EVU's mit Infrastrukturnutzungsvertrag erhalten bei Veränderung der La eine Neuausgabe auf elektronischem Wege.

Zu FV-NE § 45 (4) h

Schienenbrüche sind umgehend dem Zugleiter zu melden. Bekanntgewordene Schienenbrüche dürfen so lange nicht befahren werden, bis die Befahrbarkeit festgestellt wurde. Der Zugleiter hat die betroffenen Züge sofern möglich zu informieren und die Fahrerlaubnis entsprechend zu geben. Der öBL bzw. EBL kann die Befahrbarkeit melden.

Vor einem befahrbaren, baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten. Die Bruchstelle darf sodann unter Beobachtung durch einen Betriebsbediensteten mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Züge erhalten, sofern der Bruch bekannt ist, Befehl mit dem Auftrag unter

- a) „fährt im Bahnhof ... /zwischen Bahnhof ... und Bahnhof von km bis km .. (Lage des Schienenbruches) vorsichtig auf Sicht mit höchsten 5 km/h,
- c) „hält vor km ... „ und
- e) „Grund: baulich nicht gesicherter Schienenbruch“.

Verantwortlich für die Verständigung des Zuges ist der

| Zugleiter

der die Fahrt zur Bruchstelle zulässt.

Ein Schienenbruch ist trotz fehlender baulicher Sicherung befahrbar,

- wenn er nicht auf einer Brücke liegt,
- wenn nicht außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes heraus gebrochen sind, oder vermutlich beim Befahren herausbrechen würden und
- wenn beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit keine Entgleisung zu befürchten ist.

Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsbedienstete treffen.

Betriebsbedienstete, die Schienenbrüche feststellen, haben diese umgehend dem

| Zugleiter

zu melden.

4. Abschnitt: Rangierdienst

Zu FV-NE § 51 (13)

Örtliche Besonderheiten siehe Teil B der SbV.

Zu FV-NE § 53 (2)

Die Rangiergeschwindigkeit beträgt maximal 25 km/h. Ausgenommen sind Anschlußbahnen und wo durch Betriebsanweisungen eine maximale Rangiergeschwindigkeit vorgeschrieben ist.

Bahnübergänge ohne technische Sicherung dürfen nur mit höchstens 20 Km/h befahren werden.

Die Rangiergeschwindigkeit auf Anschlußbahnen beträgt 10 Km/h, es sei denn, die Bedienungsanweisung schreibt eine andere Geschwindigkeit vor.

Zu FV-NE § 53 (3)

Dabei muss auch auf das Freisein der Spurrillen auf Bahnübergängen und in einbetonierten Bereichen geachtet werden.

Zusätzlich ist darauf zu achten, dass Torflügel festgestellt sind. Rolltore müssen bis in die Endstellung geöffnet sein.

Zu FV-NE § 53 (5)

Gleise auf Betriebsstellen, auf denen Fahrzeuge beim Rangieren wegen eines Gefälles von mehr als 2,5‰ mit besonderer Vorsicht zu bewegen sind, werden in der SbV Teil B aufgeführt.

Zu FV-NE § 53 (11)

Rangieren mit Seil oder Kette ist verboten.

Zu FV-NE § 55 (1-2)

Die Weisungen zum Ein- und Ausschalten von Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen für das Befahren von Bahnübergängen durch Rangierfahrten enthält Teil B der SbV.

Ist die Sicht an einem nichttechnisch gesichertem Bahnübergang von der Straße auf die Rangierfahrt durch auf Nachbargleisen kurz vor dem Bahnübergang stehende Fahrzeuge behindert, so ist der Bahnübergang vor dem Befahren durch die Rangierfahrt zu sichern.

Inwieweit Bahnübergänge ohne technische Sicherung, Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen und Überwege auf Anschlußbahnen durch Posten gesichert werden müssen, geht aus dem Teil B der SbV -Örtliche Besonderheiten-, den für Anschlußbahnen erstellten Bedienungsanweisungen oder besonders erstellten Betriebsanweisungen hervor.

Das Sperren eines für den allgemeinen Kraftverkehr geeigneten, nichttechnisch gesicherten, unbeleuchteten Bahnüberganges durch eine Rangierfahrt ist bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter in allen vermeidbaren Fällen verboten, es sei denn, der Bahnübergang wird während der Sperrung nach FV-NE Anlage 13 (17) gesichert.

Ist die Sicht an einem nichttechnisch gesicherten Bahnübergang von der auf einen, sich nähernden Zug durch eine auf dem Nachbargleis stehende Rangierfahrt behindert, so sorgt der Rangierbegleiter bzw. der Lokrangierführer für die Sicherung des Bahnüberganges.

Zu FV-NE § 56 (1)

Das Abstoßen von Wagen ist verboten.

Zu FV-NE § 57 (8g)

Hemmschuhe sind auf dem Triebfahrzeug mitzuführen sofern benötigt.

Zu FV-NE § 58 (2)

Das EVU sorgt für die ausreichende Anzahl an Hemmschuhen um den beförderten Zug/ Wagen ordnungsgemäß festzulegen. Auf den Bahnhöfen der BIKB sind keine Hemmschuhe vorhanden und dürfen, außer zum Sichern von Fahrzeugen, auch keine zurückgelassen werden.

Zu FV-NE § 58 (3)

Das Festlegen von Fahrzeugen erfolgt je nach Gefälle durch entsprechende Anzahl von Hemmschuhen oder durch Anziehen von Handbremsen.
In der SbV Teil B sind die Neigungen für jede Betriebsstelle enthalten. Das EVU hat dementsprechend eigenverantwortlich für eine ordnungsgemäße Abstellung zu sorgen.

Bei Sicherung mittels Hemmschuh darf dieser nicht von Dritten entfernt werden können.

Zu FV-NE § 58 (4)

Werden in einem Gleis Fahrzeuge abgestellt, in denen sich bereits ein Fahrzeug bzw. eine Fahrzeuggruppe befindet, so sind die neu abzustellenden Fahrzeuge an die bereits abgestellten Fahrzeug(e) anzukuppeln.

Der erste zur Sicherung aufgelegte Hemmschuh ist nun vor dem an erster Stelle stehenden Fahrzeug aufzulegen.

Zu FV-NE § 59 (1)

Bleibt ein Hauptgleis auf einer Zuglaufstelle nach Abfahrt des Zuges besetzt, so hat der Zugführer dies an den Zugleiter zu melden.

Der Zugleiter hat dieses in die ausliegende „Übersicht der besetzten Hauptgleise auf Unterwegsbahnhöfen der Zugleitstrecken“ für die betreffende Zuglaufstelle einzutragen.

Zu FV-NE § 59 (2)

| Die Erlaubnis wird durch schriftlichen Befehl erteilt.

Zu FV-NE § 59 (3)

Solange die Einfahrt oder Ausfahrt eines Zuges freigegeben ist, dürfen auf dem jeweiligen Bahnhof keine Rangierfahrten stattfinden. Abweichend dazu darf der

| Zugleiter

Rangierfahrten in Bleckede auf den Gleisen 4, 8, 10 und 11 zulassen auch wenn gleichzeitige Ein-/Ausfahrten vorgesehen sind. Zugfahrten von Lüneburg nach Bleckede enden grundsätzlich an der H-Tafel in Gleis 1 oder 2 in Bleckede.

Zu FV-NE § 59 (5)

Bevor der Zugleiter die Erlaubnis zum Rangieren erteilt, hat er den Bahnhof zu sperren. Abweichend dazu kann er in Bleckede nur die Gleise 4, 8, 10 und 11 sperren.

Die Sperrung darf erst wieder aufgehoben werden, wenn die Hauptgleise frei sind und die Meldung „Rangieren beendet – Hauptgleis(e) frei“ eingegangen ist.

Zu den Anlagen:

zu FV-NE Anlage 3 zu § 5 (3)

Die BIKB verwendet ein vom Muster der FV-NE abweichenden Buchfahrplan.

Das von der BIKB verwendete Muster mit Erläuterungen ist in der SbV Teil B aufgeführt.

zu FV-NE Anlage 6 zu § 6 (1)

Es wird ein vom Muster der Anlage 6 abweichendes Belegblatt für den Zugleiter verwendet.

zu FV-NE Anlage 8 zu § 6 (2)

Es wird kein Meldebuch für Zuglaufmeldungen geführt. Dafür hat der Triebfahrzeugführer gut sichtbar ein Schild/ Klappkarte mit der erteilten Fahrerlaubnis auf dem Führerpult des führenden Führerraums aufzustellen. Siehe Muster im Teil B der SBV.

zu FV-NE Anlage 10 zu § 9 (1)

Es wird ein vom Muster der Anlage 10 abweichender Befehlsvordruck verwendet.

Das von der BIKB verwendete Muster ist in der SbV Teil B aufgeführt.

zu FV-NE Anlage 13 zu § 18 (4)

Der Einsatz eines Schrankenwärters oder Bahnübergangsposten wird bei Erfordernis über eine Betra geregelt.

Die in der Anlage 13 aufgeführten Bestimmungen sind zu beachten.

zu FV-NE Anlage 15 (2) zu § 19 (6)

Bedienstete und Triebfahrzeugführer die eine nach (1) auftretende Unregelmäßigkeit feststellen, haben diese sofort an den

| Zugleiter

zu melden.

Der

| Zugleiter

hat den Zug umgehend zu stellen. Nach Möglichkeit noch vor Einfahrt in die nächste Betriebsstelle. Er meldet den Vorfall an die Disposition des jeweiligen EVU weiter, die die entsprechenden Maßnahmen einleitet.

Fahrzeuge mit betriebsgefährdenden Mängeln dürfen erst nach Inaugenscheinnahme einer Fachkraft bis zur nächsten Betriebsstelle weiter befördert werden.

Bei Eintreten eines Unfalles wird nach der Unfallmeldetafel gemäß BUVO-NE verfahren.

zu FV-NE Anlage 22 zu § 41 (1)

Auf der BIKB-Infrastruktur findet die Bremsstafel für 400 m Bremsweg Anwendung.

zu FV-NE Anlage 23 zu § 42 (4)

Die Durchführung von Zugfahrten mit handgebremsten Zugteilen ist nur im Störfall gestattet, wenn mit den an der durchgehenden Bremse angeschlossenen Wagen noch die für den Zug notwendigen Mindestbremsleistung erreicht werden.

Teil B
Zusätzliche Bestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften

1. Zusätzliche Bestimmungen zur Eisenbahnsignalordnung

Allgemein

Sämtliche Signaltafeln sind nicht beleuchtet und nicht rückstrahlend ausgeführt.

Zu Signal Zg1

Das Nachtsignal ist auch am Tage zu führen.

Zu Signal Fz1

Statt des Signals Fz1 -Rangierlokomotivsignal- soll das Signal Zg1 – Spitzensignal- an beiden Stirnseiten der Lokomotive geführt werden.

Zu Signal Bü 4

Eine Pfeiftafel kann durch Zusatzpunkte oder Zusatzstriche ergänzt sein.

Die Zusatzpunkte/-striche bedeuten, dass das Pfeifsignal ungefähr in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang zu wiederholen ist.

Die Pfeiftafeln mit Zusatzstrichen ersetzen die mit Zusatzpunkten ausgestatteten Pfeiftafeln nur bei Zugfahrten, die in der jeweiligen Betriebsstelle durchfahren.