



SbV

Sammlung betrieblicher Vorschriften

für die Strecke der

Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH

Gültig vom 01.Dezember 2015 an

Bremen, den 01.12.2015

Dipl.-Wirt.-Ing. Matthias Zimmermann – Eisenbahnbetriebsleiter

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Einleitung

Verteilungsplan
Nachweis der Berechtigungen
Übersichtskarte
Vorbemerkungen

Seite A 2
Seite A 2
Seite A 3
Seite A 3/4

Teil B: Zusätzliche Bestimmungen zu den Vorschriften

Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE
Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch
Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-NE

Seite B 1 – 12
Seite B 13 – 15
Seite B 16

Teil C: Örtlichkeiten – Sammlung der Bahnhofsskizzen mit den örtlichen Besonderheiten

BTE Strecke Bremen-Huchting – Thedinghausen

Seite C 3 – 16

Teil D: Örtlichkeiten – Sonstiges

Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen an Bahnübergängen
Allgemeine Angaben für technisch gesicherte Bahnübergänge
Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Seite D 1 – 2
Seite D 3 – 4
Seite D 5

Teil E: Anlagen

Anlage 1: - entfällt -
Anlage 2: - entfällt -
Anlage 3: Muster Buchfahrplan
Anlage 4: Streckengeschwindigkeitsblätter
Anlage 5: Muster Fahrbericht
Anlage 6: Unfallmeldetafel 1
Anlage 7: Unfallmeldetafel 2
Anlage 8: Unfallmeldetafel 3
Anlage 9: Ablaufbeschreibung
Anlage 10: Bedienung Schrödergas

Seite E 2 – 4
Seite E 5 – 8
Seite E 9 – 10
Seite E 11 – 12
Seite E 13 – 14
Seite E 15 – 17
Seite E 18
Seite E 19 -20

Verteilungsplan

- (1)

LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH Niedersachsen
Betriebsleiter und Stellvertreter
örtlicher Betriebsleiter
Bf Leeste (b Bremen)
Eisenbahnverkehrsunternehmen
- (2)

persönlich zuzuteilen:
den im Zugführer- und Triebfahrzeugführerdienst
verwendeten Bediensteten
- (3)

zugänglich zu machen:
den übrigen Betriebsbediensteten

Berichtigungen

| Lfd. Nr. | gültig ab | Bemerkungen | berichtigt am | berichtigt durch |
|----------|-----------|-------------|---------------|------------------|
| 0 | 1.12.2015 | Neuausgabe | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Vorbemerkungen

(1) Der Verkehrsbetriebe Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) gehört zur Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und wird als Nebenbahn betrieben. Alle Strecken verfügen über eine Spurweite von 1435 mm (Regelspur).

(2) Dienstsitz des Betriebsleiters sowie seiner Stellvertreter ist im Hause der Betriebsführungsgesellschaft:

**WeserBahn GmbH
Flughafendamm 12, 28199 Bremen**

Die Verwaltung der BTE hat ihren Sitz im Bf Leeste (b Bremen):

**Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
Leester Str. 88, 28844 Weyhe, Ortsteil Leeste**

(3) Es werden folgende Strecken betrieben:

**Bremen-Huchting – Thedinghausen
mit einem Abzweig von km 13,8 nach Kirchweyhe** **26,0 km**

- (4) Für den Betriebsdienst auf der Eisenbahninfrastruktur der BTE gelten folgende Vorschriften:
1. **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)**
vom 8. Mai 1967, Ausgabe 1992
 2. **Signalbuch (SB)** vom 14. Dezember 2008
einschl. der Berichtigungsblätter 1 bis 7
 3. **Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)**
Ausgabe 1984, Fassung 2013 einschl. der Berichtigungsblätter 7
 4. **VDV 757 Bremsen im Betrieb bedienen und Prüfen**
Richtlinie 91501
Ausgabe 2011
 5. **Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)**
Ausgabe 1989
 6. **Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden**
gefährlicher Güter veranlassen (Ril 424)
vom 1. Juli 2015
 7. **Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen –**
Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)
Ausgabe 1999
 8. **Dienstanweisung für Triebfahrzeugbedienstete (DAT)**
Ausgabe 1984
 9. **VMT-Merkblatt Aufgaben der Hauptdienststellen (Betrieb)**
bei Eisenbahnmilitärtransporten (EMT) DB DS 471 00 02
 10. **Unfallverhütungsvorschrift VGB 11 Schienenbahnen (UVV)**
vom 1. Oktober 1986, Fassung 1993
- (5) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften enthält die vom Betriebsleiter zusätzlich zu den in (4) genannten Vorschriften herausgegebenen Bestimmungen.
- (6) In den Vorschriften ist an den Stellen, zu denen die SbV zusätzliche Bestimmungen enthält, am Rand der Hinweis „SbV“ einzutragen.

Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

FV-NE – 1. Abschnitt – Allgemeines

zu FV-NE § 1 (2) – Geltungsbereich

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

zu FV-NE § 1 (3) – Bestimmungen von vorübergehender Bedeutung

Vorübergehende Bestimmungen werden den Betriebsbediensteten der BTE persönlich zugeteilt sowie an den Merktafeln zum Aushang gebracht. Diese Betriebsanweisungen (BetrA) werden jeweils für die BTE jährlich fortlaufend nummeriert.

Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten die Betriebsanweisungen schriftlich oder fernschriftlich. Für die Unterrichtung der Betriebsbediensteten ist die jeweilige Betriebsleitung verantwortlich.

zu FV-NE § 1 (4) – Elektrischer Bahnbetrieb

Im DB-Teil der Bahnhöfe Kirchweyhe und Bremen-Huchting wird unter Fahrleitung mit 15 kV und 16 2/3 Hz rangiert. Für den Betrieb in Bereichen mit Fahrleitungen ist FV-NE Anlage 1 zu beachten.

zu FV-NE § 1 (6) – Gemeinschaftsbetrieb

In den Übergangsbahnhöfen zur Deutschen Bahn AG gelten auf den Gleisen, die sich im Eigentum der DB Netz befinden, die Bestimmungen der DS 408 „Züge fahren und rangieren“ – Fahrdienstvorschrift.

zu FV-NE § 2 (2) – Leitung und Überwachung

| | |
|-----------------------------|---|
| Betriebsleiter: | Dipl.-Wirtsch.-Ing. Matthias Zimmermann |
| dessen Stellvertreter sind: | Dipl.-Ing. Andreas Hesse |
| örtlicher Betriebsleiter: | Dietmar Rautenberg |

zu FV-NE § 2 (3) – Befähigung

Für die Ausbildung der Betriebsbediensteten gelten die Anforderungen der VDV-Schrift 754 „Befähigungsrichtlinien für Betriebsbedienstete der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BB-NE)“. Für Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer, Kleinloksbediener und Nebenfahrzeugführer gelten die Anforderungen der VDV-Schrift 753 „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“.

Die Befähigung als Eisenbahnbetriebsbediensteter ist vor dem Betriebsleiter oder einer von ihm bestimmten Person nachzuweisen.

Die Ausbildung und Verwendungsprüfung auf die örtlichen Verhältnisse der BTE bzw. Kenntnis dieser SbV wird vom öBL vorgenommen.

Die körperliche Tauglichkeit der Bediensteten ist gemäß der VDV-Schrift 714 „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“ für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, unter Beachtung des EBO § 48 festzustellen.

Abweichend von EBO § 48 ist die Tauglichkeit von Triebfahrzeugführern, Lokrangierführern, Kleinloksbedienern und Nebenfahrzeugführern alle drei Jahre nachzuweisen.

zu FV-NE § 3 (11) – Zugschlussstellen

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

zu FV-NE § 3 (15) – Zuglaufstellen

Zuglaufstellen für die Zugleitstrecke Bremen-Huchting – Thedinghausen sind:

- | | |
|------------------------|-----|
| • Bremen-Huchting Ügbf | Hu |
| • Bremen-Kirchhuchting | Khu |
| • Moordeich | Mrd |
| • Stuhr | St |
| • Brinkum (b Bremen) | Bri |
| • Erichshof | Erh |
| • Leeste (b Bremen) | Lee |
| • Sudweyhe | Sud |
| • Riede (b Bremen) | Rie |
| • Anst Dibbersen | Dib |
| • Thedinghausen | The |

zu FV-NE § 3 (19) – Triebfahrzeuge

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven mit einer Motorleistung bis 175 kW bzw. 240 PS.

zu FV-NE § 5 (2) – Fahrplanarten

Für den regelmäßigen Verkehr wird ein Buchfahrplan, für zusätzliche Züge (Sonderzüge) wird eine Fahrplananordnung herausgegeben. Die Fahrplananordnungen werden jährlich fortlaufend nummeriert.

Für den Buchfahrplan wird ein von FV-NE Anlage 3 abweichendes Muster verwendet (siehe SbV Anlage 3).

zu FV-NE § 5 (8) – Merktafel

Eine Merktafel befindet sich in der Werkstatt Leeste (b Bremen). Sie ist vor jedem Dienstantritt einzusehen. Für die Unterrichtung der Betriebsbediensteten anderer EVU ist die jeweilige Betriebsleitung verantwortlich.

FV-NE – 2. Abschnitt – Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu FV-NE § 8 (2) – Verständigungsformen

Alle Zugführer müssen mit einem Mobiltelefon nach GSM-Standard ausgerüstet sein. Die Rufnummer ist der Zug- oder Betriebsleitung bekannt zu geben.

Außerdem steht Sprechfunk zur Verfügung (siehe FV-NE Anlage 9 und SbV zu FV-NE Anlage 9).

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

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

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

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

Das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ wird nicht geführt. Stattdessen trägt der Zugführer die Fahrerlaubnis in die dafür vorgesehene Spalte des Fahrberichts ein (siehe auch SbV zu FV-NE § 38 (1) und SbV Anlage 5). Ankunfts- und Verlassensmeldungen werden vom Zugführer nicht eingetragen.

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

Sofern sich auf der BTE jeweils nur eine Zugeinheit im Einsatz befindet, wird auf die Anwendung des Zugleitverfahrens verzichtet. Der Zugführer hat sich bei Dienstantritt von der Vollständigkeit aller Schlüssel auf dem Schlüsselbrett zu überzeugen. Weitere Schlüssel werden nur ausgegeben, wenn ein Zugleiter im Dienst ist und dieser das Zugleitverfahren eingeführt hat.

Züge bzw. Sperrfahrten dürfen die Strecken nur befahren, wenn für sie ein Fahrplan erstellt worden ist (Buchfahrplan, Fplo). Für Züge bzw. Sperrfahrten von Leeste nach Kirchweyhe(DB Anschluss) und Kirchweyhe(DB Anschluss) nach Leeste ist zwingend eine Fähranfrage und Ankunftsmeldung erforderlich. Verantwortlich hierfür ist der Zugführer.

Sind mehr als eine Zugeinheit auf der BTE einzusetzen, wird die Zugfolge durch die Fahrplananordnung, erforderlichenfalls mittels schriftlicher Weisung (Befehl gem. Anlage 10 FV-NE) geregelt.

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

Das Fahren im Sichtabstand ist unzulässig.

zu FV-NE § 14 (1) – Fahrwegprüfung

Der Fahrweg ist durch Augenschein zu prüfen, d.h. der Prüfende hat sich selbst davon zu überzeugen, dass der Fahrweg frei und richtig eingestellt ist.

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

Indirekte Fahrwegprüfung ist für alle Bahnhöfe zugelassen.

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

Besetzte Einfahrgleise sind durch Signal Sh 2 – Schutzhaltsignal – zu sichern.

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

In dem Schlüsselbrett befinden sich die für die Bedienung der Betriebsstellen notwendigen Weichenschlüssel. Das Schlüsselbrett wird bei der BTE im Bw Leeste (b Bremen) aufbewahrt. Zur Ausgabe weiterer Schlüssel siehe SbV zu FV-NE § 12 (1).

Die Schlüssel für Weichen an Gleisanschlüssen werden je nach Erfordernis auf der planmäßig eingesetzten Güterzuglok mitgeführt.

zu FV-NE § 17 (1) bis (5) entfallen

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

Ist auf dem Bf Leeste (b Bremen) ein Zugleiter oder örtlicher Betriebsbediensteter im Dienst, muss dieser der Abfahrt zustimmen.

zu FV-NE § 18 (6) – Aufgaben der Streckenwärter

Es ist 2 x jährlich ein Streckenbegang durch einen fachkundigen Bediensteten durchzuführen. Wurde ein Streckenabschnitt länger als 1 Monat nicht befahren, ist vor der nächsten Zugfahrt ein Streckenbegang durchzuführen.

zu FV-NE § 20 (2) – Kreuzungsbahnhöfe

Bei der BTE dürfen Kreuzungen auf den Bahnhöfen Bremen-Kirchhuchting, Moordeich, Erichshof, Leeste, Sudweyhe und Thedinghausen durchgeführt werden.

zu FV-NE § 21 (2) – Überholungsbahnhöfe

Bei der BTE dürfen Überholungen auf den Bahnhöfen Bremen-Kirchhuchting, Moordeich, Erichshof, Leeste und Sudweyhe durchgeführt werden.

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

Für Sonderzüge wird eine Fahrplananordnung im Voraus erstellt. In dringenden Fällen kann ein im Dienst befindlicher Zugleiter, sonst der öBL, einen vereinfachten Fahrplan auf dem Fahrtbericht anordnen.

zu FV-NE § 26 (2) – Planmäßige Sperrung

Die planmäßige Sperrung eines Gleises der freien Strecke wird mittels Betriebs- und Bauanweisung (BetrA) bekannt gegeben.

zu FV-NE § 27 (12) – Ladestellen der freien Strecke

Anschlussstellen (Anst) und Ausweichanschlussstellen (Awanst) werden als Sperrfahrt bedient.

zu FV-NE § 30 (3) – Fahrten mit Nebenfahrzeugen

Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von mindestens 3,5 t dürfen wie Züge behandelt werden. Alle übrigen – auch Zweiradfahrzeuge – sind wie Sperrfahrten zu behandeln.

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

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

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

Nachfahrende Nebenfahrzeuge haben einen zeitlichen Abstand von fünf Minuten zum vorausfahrenden Zug einzuhalten (Grundstellerzeit der fahrzeuggeschalteten Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen).

FV-NE – 3. Abschnitt – Zugfahrdienst

zu FV-NE § 31 (2) – Streckenkenntnis

Zum erstmaligen Erwerb der Streckenkenntnis sind 3 Belehrungsfahrten je Richtung durchzuführen. Mindestens eine Fahrt pro Richtung soll bei Dunkelheit erfolgen. Erforderlichenfalls sollen die Bediensteten weitere Belehrungsfahrten nach eigenem Ermessen durchführen.

Die Streckenkenntnis ist unter Anlage eines Nachweises über Belehrungsfahrten von den Bediensteten schriftlich der jeweiligen Betriebsleitung zu erklären. Die Betriebsleitung der BTE darf die Unterlagen bei den Betriebsleitungen anderer EVU auf Verlangen einsehen.

Die Streckenkenntnis erlischt, wenn Triebfahrzeugführer die Strecke länger als 2 Jahre, Zugführer (als Zugbegleiter) die Strecke länger als 3 Jahre nicht befahren haben.

Die Triebfahrzeug- und Zugführer haben die Streckenkenntnis selbstständig zu überwachen. Als Nachweis dienen die Fahrtberichte.

Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist im Regelbetrieb unzulässig.

Muss bei Unfällen und Betriebsstörungen ein nicht streckenkundiger Triebfahrzeugführer fahren und kann kein Lotse beigelegt werden, so darf dieser nicht ohne Zustimmung des öBL fahren. In diesem Fall hat der Triebfahrzeugführer seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen und darf nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h fahren.

zu FV-NE § 31 (5) – Aufsicht über das Zugpersonal

Bei Reisezügen, die von ihrer technischen Ausstattung her dafür geeignet sind (Türschließvorrichtung oder Türverschlussmelder), darf der Triebfahrzeugführer Zugführeraufgaben auch dann übernehmen, wenn ein zum Zugfahrdienst berechtigter Zugbegleiter im Dienst ist.

zu FV-NE § 32 (7) – Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen

Überschreiten beladene Güterwagen die zugelassenen Achs- und/oder Meterlasten, ist die Geschwindigkeit des Zuges nach Weisung der Betriebsleitung zu reduzieren. Werden Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen auf den Strecken der DB Netz AG weiter befördert, sind die Wagen so in den Zug einzureihen, dass sie auf den DB-Strecken in Fahrtrichtung vorn (hinter dem Triebfahrzeug) laufen.

zu FV-NE § 32 (8) – Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

Bei der BTE beträgt die Radsatzlast im Abschnitt Bremen-Huchting Ügbf bis Leeste 18,0 t und die Meterlast auf 6,4 t/m (B2).

Im Abschnitt Leeste - Kirchweyhe(DB) –Thedinghausen beträgt die Radsatzlast 22,5t und die Meterlast 8,0 t/m.

zu FV-NE § 35 (2) – Nachgeschobene Züge

Nachschieben ist zugelassen, wenn es gegenüber Doppeltraktion oder Vorspann betrieblich sinnvoller ist.

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

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

zu FV-NE § 38 (1) – Führen des Fahrtberichts

Es wird ein vom Muster der FV-NE Anl. 19 abweichender Fahrtberichtsvordruck verwendet (siehe SbV Anlage 5, vgl. SbV zu FV-NE § 11(1)).

zu FV-NE § 38 (3) – Abgabe des Fahrtberichts

Zugführer der BTE geben die Fahrtberichte nach Dienstende im Bf Leeste (b Breman) ab.

Für Zugführer anderer EVU erlassen die jeweiligen Betriebsleitungen gesonderte Weisungen. Die Betriebsleitung der BTE darf die Fahrtberichte auf Verlangen einsehen.

zu FV-NE § 41 – Bremsberechnung

Bei Güterzügen bis 800 t (Bruttotonnen des Wagenzuges) darf auf die Berechnung der vorhandenen Brems Hundertstel verzichtet werden, wenn mindestens 90 % der Radsätze gebremst sind.

zu FV-NE § 41 (1) – Mindestbrems Hundertstel

Es gilt die Brems tafe l für 400 m Bremsweg.

Auf den Strecken der BTE sind folgende Mindestbrems Hundertstel vor-geschrieben:

| Strecke: | maßgebendes Gefälle in ‰: | | Mbr in Bremsart | |
|---------------------------------|---------------------------|----|-----------------|----|
| | P: | G: | P: | G: |
| Breman-Huchting – Thedinghausen | 25 | | 48 | 67 |

zu FV-NE § 44 (11) – Pfeifeinrichtung gestört

Bei gestörter Pfeifeinrichtung hat der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen entsprechend den Sichtverhältnissen auf 10 km/h oder weniger zu reduzieren.

zu FV-NE § 45 (3) – Zulässige Fahrgeschwindigkeiten

Die zulässige Geschwindigkeit auf der BTE beträgt 40 km/h.

Beschränkungen der Streckenhöchstgeschwindigkeit sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb der Bahnhöfe und Anschlussstellen sind dem Buchfahrplan bzw. dem Streckengeschwindigkeitsblatt (SbV Anlage 4) zu entnehmen.

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen sind in SbV Teil D aufgeführt. Sie sind mit den Signalen Lf 4 und Lf 5 signalisiert und im Buchfahrplan/Streckengeschwindigkeitsblatt enthalten.

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden mittels Betriebsanweisung (BetrA) bekannt gegeben und sind mit den Signalen Lf 1, Lf 2 und Lf 3 zu signalisieren.

zu FV-NE § 47 (6) – Stehenlassen eines Zugteils

Müssen Zugteile in einer Steigung oder einem Gefälle stehen gelassen werden, sind abschließbare Radvorleger zu verwenden.

FV-NE – 4. Abschnitt – Rangierdienst

zu FV-NE § 51 (13) – Örtliche Besonderheiten

Die örtlichen Besonderheiten beim Rangieren sind im Teil C „Sammlung der Bahnhofsskizzen mit den örtlichen Besonderheiten“ enthalten.

zu FV-NE § 53 (2) – Geschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 10 km/h.

zu FV-NE § 53 (10) – Verschieben ohne Rangierpersonal

Wo und in welcher Form das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal zulässig ist, ist den örtlichen Besonderheiten zu entnehmen.

zu FV-NE § 53 (11) – Rangieren mit Seil oder Kette

Rangieren mit Seil oder Kette ist unzulässig.

zu FV-NE § 55 (1) – Sichern von Bahnübergängen

Bei geschobenen Rangierfahrten sind nicht technisch gesicherte Bahnübergänge gem. FV-NE Anlage 13 (17) zu sichern.

zu FV-NE § 55 (2) – Sichern anderer Übergänge

Wo andere Übergänge gesichert werden müssen ist aus den örtlichen Besonderheiten der jeweiligen Betriebsstelle zu entnehmen.

zu FV-NE § 56 (1) – Abstoßen und Ablaufen

Abstoßen und Ablaufenlassen ist auf allen Betriebsstellen unzulässig.

zu FV-NE § 57 (1) – Bremsen beim Rangieren

Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

zu FV-NE § 58 (2) – Festlegemittel

Hemmschuhe sind nach Gebrauch in den Hemmschuhhaltern abzulegen. Radvorleger sind auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

zu FV-NE § 59 (2) – Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus

Die Erlaubnis wird vom Zugleiter mündlich erteilt. Bei Verzicht auf das Zugleitverfahren gilt die Erlaubnis allgemein als erteilt.

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

Die Einfahrt in den Bahnhof darf erst nach Beendigung gefährdender Rangierbewegungen gestattet werden. Ist kein Halt vor der Trapeztafel angeordnet, dürfen nach Erteilen der Fahrerlaubnis keine gefährdenden Rangierbewegungen durchgeführt werden.

FV-NE – Anlagen

zu FV-NE Anlage 1

In den Übergabebahnhöfen zur DB Netz wird teilweise unter Fahrdrabt mit 15 kV / 16 2/3 Hz rangiert.

Zuständige Dienststellen sind:

- für: Bremen-Huchting / Kirchweyhe:

DB Netz AG
Niederlassung Nord
Durchführung Streckenmanagement Bremen
Netzbezirk Bremen
Theodor-Heuss-Allee 10 A
28215 Bremen

Erforderlichenfalls ist über die DB-Notfallleitstelle bei der Betriebszentrale Hannover unter der Telefonnummer (0511) 286 51 051 oder (0511) 286 51 141 der zuständige Notfallmanager anzufordern.

zu FV-NE Anlage 7

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

zu FV-NE Anlage 9

Der Funksprechverkehr wird auf folgenden Frequenzen durchgeführt:

- Kanal BTE 1 = UKW 146,87 MHz (Rangierfunk)
- Kanal BTE 2 = UKW 146,69 MHz (Verkehrsdienstfunk)

Zuglaufmeldungen werden über Mobiltelefon abgegeben! Sie dürfen nur in Ausnahmefällen, z.B. bei Ausfall des Mobiltelefonnetzes, über Betriebsfunk abgegeben werden.

Während der Fahrt dürfen neben der Verlassensmeldung keine weiteren Zuglaufmeldungen abgegeben werden.

zu FV-NE Anlage 16

Die vorgeschriebenen Unfallmerkblätter sind in der DB-Konzernrichtlinie 424 „Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter veranlassen“ enthalten. Diese Richtlinie wird im Bahnhof Leeste (b Bremen) vorgehalten.

Bei Verkehren mit Gefahrgütern sind die benötigten Unfallmerkblätter auf dem Triebfahrzeug vorzuhalten.

Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

zu Signal Lf 2 – Anfangscheibe

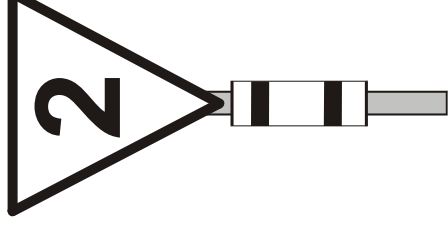
Signal Lf 2 ist anzuwenden.

zu Signal Lf 3 – Endscheibe

Signal Lf 3 ist anzuwenden.

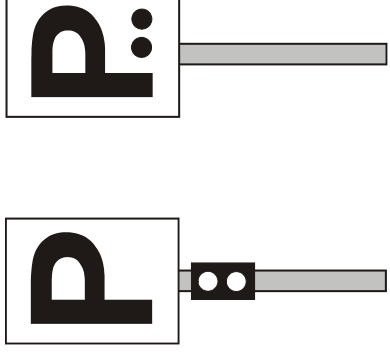
zu Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel

Wenn sich zwischen dem Signal Lf 4 (und ggf. dem Signal Lf 5 „Anfangtafel“) und dem Bahnübergang, für den es gilt, noch ein weiterer Bahnübergang befindet, ist der Mast des Signals Lf 4 mit zwei schwarzen Querstreifen gekennzeichnet.



zu Signal Bü 4 – Pfeiftafel

Das Signal kann durch zwei Zusatzpunkte am Mast oder auf dem Schild ergänzt sein. Die Punkte bedeuten, dass vor dem Bahnübergang nur ein Signal Bü 4 aufgestellt ist und der Triebfahrzeugführer das Achtungssignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang zu wiederholen hat.



Zusätzliche Bestimmungen zu Buvo-NE

zu Buvo-NE § 3 – Aufbau des Unfallmeldewesens

Unfallmeldestelle ist die Zugleitung, bei Verzicht auf das Zugleitverfahren für die BTE der Bf Leeste (b Bremen).

Außerhalb der Dienstzeit der Bahnhöfe ist von der Betriebsleitung eine Rufbereitschaft einzurichten.

Die Unfallmeldestelle wird bei Verkehren von Sonderzügen in der Fahrplananordnung festgelegt.

Die Unfallmeldetafeln I, II und III sind als Anlagen 6 – 8 Bestandteil dieser SbV.

Sammlung der Bahnhofsskizzen mit den örtlichen Besonderheiten

- **Strecke Bremen-Huchting – Thedinghausen**

Bf Bremen-Huchting Ügbf [Hu]

3

Bf Bremen-Kirchhuchting [Khu]

4

Bf Moordeich [Mrd]

5

Bf Stuhr [St]

6

Anst Stuhbaum [Stb]

7

Bf Brinkum (b Bremen) [Bri]

8

Bf Erichshof [Erh]

9

Bf Leeste (b Bremen) [Lee]

10

Abzw km 13,8

11

Hp Kirchweyhe Ort

12

Bf Sudweyhe [Sud]

13

Bf Riede (b Bremen) [Rie]

14




























Anst Dibbersen [Dib]

15

Bf Thedinghausen [The]

16

Zeichenerklärung

| | | | |
|---|--|---|--|
|  | Rautentafel |  | Überwachungssignal |
|  | Trapeztafel |  | Rangierhalttafel |
|  | Halttafel |  | Lf-Tafel mit Geschwindigkeitsangabe |
|  | Andreaskreuz |  | Andreaskreuz mit Stoppschild |
|  | Straßensignal Blinklichtanlage |  | Straßensignal Lichtsignalanlage |
|  | Lichthauptsignal |  | Lichthaupt-Sperrsignal |
|  | Sperrsignal |  | Fernsprecher |
|  | Einschalttafter mit Bezeichnung der Fahrtrichtung (arabisch) |  | Einschalttafter mit Bezeichnung der Anlage (römisches) |
|  | Rangier-, Unwirksamhalter |  | Unwirksam-, Wirksamtafter |
|  | Hilfsein- und ausschalttafter |  | Schränke/Halbschränke |
|  | Hauptgleis |  | Nebengleis |
|  | ortsgestellte Weiche mit abhängigem Handschloss und Hinweis auf Grundstellung |  | ferngestellte Weiche mit Weichenbezeichnung (arabisch) |
|  | ortsgestellte Gleissperre mit Auswurfrichtung, Bezeichnung (römisches) und Handschloss |  | ferngestellte Gleissperre mit Auswurfrichtung, Bezeichnung (römisches) |
|  | Zaun mit Tor | | |

Bf Bremen-Huchting Ügbf [Hu]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 4 ist Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Thedinghausen ist 30 m hinter dem Signal Ne 1 (Trapeztafel).

Aus Richtung Delmenhorst DB wird die Betriebsstelle als Awanst behandelt:

- Zug- und Sperrfahrten halten unmittelbar vor Weiche 801.
- An der elektrischen Außenschlüsselsperre Ssp I ist die Anforderungstaste „AnfT“ zu betätigen.
- Durch den DB-Fahrdienstleiter in Delmenhorst erfolgt Schlüsselübergabe.
- Die Rangiertaste „RaT“ ist zu bedienen, der Schlüssel zu entnehmen, die Weiche 801 aufzuschließen und dort der Schlüssel für Weiche 802 zu entnehmen.
- Hat die Rangierfahrt das DB-Streckengleis geräumt, ist zuerst Weiche 802 zu verschließen, anschließend Weiche 801, der Schlüssel wieder in die Schlüsselsperre zu geben und die Fertigtaste „FgT“ zu betätigen.
- Durch Betätigung der FgT bestätigt der Zf gleichzeitig, dass alle Fahrzeuge in der Awanst eingeschlossen sind und das DB-Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist.

In umgekehrter Fahrtrichtung ist analog zu verfahren. Fahrten von Huchting nach Delmenhorst finden stets als Sperrfahrten auf dem linken Gleis statt. Vom Fdl Delmenhorst ist Befehl wegen der Sicherung von Bahnübergängen zu empfangen. Dem Fdl Delmenhorst ist die Abfahrbereitschaft zu melden und dessen Zustimmung zur Fahrt einzuholen.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

In den Gleisen 5 und 6 beträgt die Geschwindigkeit beim Rangieren 20 km/h.

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

Die Anschlussbahn zur Firma Fischer bzw. Guddas ist gesperrt.

Bf Bremen-Kirchhuchting [Khu]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Huchting ist der BÜ „Obervielander Str.“. Einfahrende Züge müssen den BÜ räumen.

Bei Zugfahrten von Thedinghausen in Richtung Huchting ist die Blinklichtanlage „Obervielander Str.“ einzuschalten. Der ET befindet sich am Zaun links Richtung Huchting.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

In Gleis 2 ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

An Weiche 2 (km 1,492) und Weiche 4 (km 1,902) zweigt die Anschlussbahn der Fa. Thyssen-Schulte AG ab. Regelbedienung erfolgt über die Weiche 4 – Schlüsselabhängigkeit beachten: Mit Anschlussschlüssel GS IV aufschließen und Schlüssel für Weiche 4 entnehmen.

Bevor der Anschluss bedient wird, hat sich der Zugführer bzw. Lrf davon zu überzeugen, dass die Gleistore in Gleis 3 geöffnet und festgelegt sind. Vor der Bedienung sind die Fahrten mit dem Anschließser abzustimmen.

Alle Anschlussgleise sind gesperrt.

Bf Moordeich [Mrd]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Thedinghausen ist der BÜ „Moordeicher Landstr.“. Einfahrende Züge müssen den BÜ räumen.

Zugfahrten in Richtung Huchting halten am Signal Ne 5. Vor Weiterfahrt sind LZA „Varreler Landstr.“ und Blinklichtanlage „Dovemoorstr.“ einzuschalten (BÜ-BÜ-Anlage). Der ET befindet sich vor dem BÜ „Varreler Landstr.“.

Zugfahrten in Richtung Thedinghausen halten am Signal Ne 5. Vor Weiterfahrt sind LZA'en „Moordeicher Landstr.“ und „Am Hexendeich“ einzuschalten (BÜ-BÜ-Anlage). Der ET befindet sich vor dem BÜ „Moordeicher Landstr.“. Signal ÜS1 links vom Gleis.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

Gleis 2 ist gesperrt.

Bf Stuhr [St]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Thedinghausen ist der BU „Blockener Str.“. Einfahrende Züge müssen den BU räumen.

Bei Zugfahrten in Richtung Thedinghausen, die in Stuhr halten sollen, muss der Einschaltkontakt K 1/II für die Blinklichtanlage unwirksam geschaltet werden – Der UT befindet sich 25 m vor K 1/I. Vor Abfahrtauftrag ET am Bahnsteig bedienen.

ÜS1 II/I und ÜSW1 II/I links vom Gleis.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

Anst Stuhrbaum [Stb]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Bedienungsfahrten dieser Anst sind Sperrfahrten.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

Bei Sperrfahrten in Richtung Thedinghausen muss die Blinklicht-/Halbschrankenanlage „Zeppelinstr.“ mit UT 1a/III unwirksam geschaltet werden. Vor Weiterfahrt ET 1a am BÜ bedienen, ÜSW 1a/III beachten!

Bei Sperrfahrten in Richtung Huchting muss die Blinklicht-/Halbschrankenanlage „Zeppelinstr.“ bereits im Bf Brinkum (b Bremen) mit UT 2a/III (Höhe Empfangsgebäude) unwirksam geschaltet werden. Die Sicherung des BÜ ist dann mit RT einzuschalten – selbsttätige Ausschaltung nach Verlassen der isolierten Schienen.

Sollen Sperrfahrten aus Richtung Thedinghausen in dieselbe Richtung zurückfahren, kann die Sicherung des BÜ „Zeppelinstr.“ mit ET eingeschaltet werden.

Für Rangierfahrten über den BÜ „Zeppelinstr.“ stehen die RT 1a, RT 2a oder RT 3a zur Verfügung. Die Sicherung schaltet jeweils selbsttätig nach Verlassen der isolierten Schienen ab.

Soll über den K1 des BÜ „Rodendamm“ Bahnkilometer 7,434 rangiert werden ist der K1 mit dem UT vorher unwirksam zu schalten.

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

A-Bahn Grundig: Gesperrt.

A-Bahn Voßmeyer: Das Öffnen und Schließen der Gleistore besorgt die Eisenbahn. Die Torschlüssel sind auf der planmäßig eingesetzten Lok aufzubewahren.

örtliche Besonderheiten

Bf Brinkum (b Bremen) [Bri]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Huchting ist der BÜ „Bahnhofstr.“. Einfahrende Züge müssen den BÜ räumen.

Zugfahrten in Richtung Thedinghausen halten am Signal Ne 5. Vor Weiterfahrt sind Blinklichtanlagen „Meyerstr.“ und „Bassumer Str.“ einzuschalten (BÜ-BÜ-Anlage). Der ET befindet sich in Höhe der Gsp II.

Zugfahrten in Richtung Huchting halten am Signal Ne 5. Vor Abfahrtauftrag Blinklichtanlage „Bahnhofstr.“ einschalten. Der ET befindet sich in Höhe des Empfangsgebäudes.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

Gleis 2 ist Gesperrt

örtliche Besonderheiten

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Züge, deren Tfz nicht mit einer Koppelspule (IMU-Sender) ausgerüstet sind, müssen in Richtung Thedinghausen die LZA der BÜ „Kalberkamp“ und „B 6/B 51“ mit ET einschalten. Der ET befindet sich in Höhe Weiche 2.

Züge, deren Tfz nicht mit einer Koppelspule (IMU-Sender) ausgerüstet sind, müssen in Richtung Huchting die Blinklichtanlage „Syker Str.“ mit ET einschalten. Der ET befindet sich am Betonschalthaus.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

Gleis 2 ist Gesperrt.

Bf Leeste (b Bremen) [Lee]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 2 ist durchgehendes Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Thedinghausen ist das Grenzzeichen der Weiche 10.

Bei Zugfahrten in Richtung Huchting sind vor Abfahrtauftrag die Blinklichtanlagen „Leester Str.“ und „Köhlerbruch“ (Doppelanlage) einzuschalten. Der ET befindet sich am Empfangsgebäude.

Bei Zugfahrten in Richtung Thedinghausen, die vor Signal Ne 1 (Trapeztafel) halten müssen, sollen die Blinklichtanlagen „Köhlerbruch“ und „Leester Str.“ durch den Zugleiter/örtl. Betriebsbediensteten unwirksam geschaltet werden. Nach Ankunft des Zuges im Bf ist die Unwirksamkeitsschaltung zurückzunehmen.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

Müssen Rangierfahrten den BÜ „Leester Str.“ befahren, ist die Blinklichtanlage mit RS II (vor dem BÜ) einzuschalten. ÜS beachten!

Müssen Rangierfahrten die BÜ „Leester Str.“ und „Köhlerbruch“ befahren, sind die Blinklichtanlagen mit RS I/II (vor dem BÜ) einzuschalten. ÜS beachten!

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

Im Bf zweigt an der Weiche 12 im km 12,184 die Anschlussbahn der Fa. Lier ab. Die Höchstgeschwindigkeit innerhalb der A-Bahn beträgt 15 km/h. In der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (Nachtruhe) dürfen keine Bedienfahrten durchgeführt werden. Für bestimmte Wagengattungen besteht Profilschränkung am Hallendach des Anschliefßers.

Anschlussgleis ist Gesperrt.

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Zugfahrten in Richtung Kirchweyhe haben vor Signal Bü 2 (Rautentafel) zu halten und US für den BÜ „Am Weidufert“ zu bedienen. Anschließend ist bis zur Abzweigweiche vorzuziehen. Nach dem Stellen der Weiche ist der ET für die BÜ-BÜ-Anlage „Am Weidufert“ und „Weyher Bruch“ zu bedienen. Bevor in dem Bf Kirchweyhe eingefahren wird (Trapeztafel) ist die Zustimmung des Fdl Kw einzuholen.

1.1 Ablaufbeschreibung für Zugfahrten von Kirchweyhe (Anschluss DB) nach Leeste und zurück siehe Anlage 9 Seite E 18.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

örtliche Besonderheiten

Hp Kirchweyhe Ort

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Bis auf weiteres sind Verkehrshalte an diesem Hp nicht zugelassen!

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

örtliche Besonderheiten

Bf Sudweyhe [Sud]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Huchting ist der BÜ „Raiffeisenstr.“. Einfahrende Züge müssen den BÜ räumen.

Zugfahrten in Richtung Huchting halten am Signal Ne 5. Vor Abfahrauftrag ist Blinklichtanlage „Sudweyher Str.“ einzuschalten. Der ET befindet sich am Bahnsteigende.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

In Gleis 2 ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren

örtliche Besonderheiten

Bf Riede (b Bremen) [Rie]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist durchgehendes Hauptgleis.

Zugschlussstelle für Züge aus Richtung Huchting ist der BÜ „Bremer Str.“. Einfahrende Züge müssen den BÜ räumen.

Zugfahrten in Richtung Huchting halten am Signal Ne 5. Vor Erteilen des Abfahrauftrages ist Blinklichtanlage „Bremer Str.“ einzuschalten. Der ET befindet sich in Höhe des Empfangsgebäude zwischen Gleis 1 und 2.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

In Gleis 2 ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

örtliche Besonderheiten

Anst Dibbersen [Dib]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

In Anschlussgleisen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit rangiert werden.

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

Anschlussbahn W. Schmidt: Der Anschluss zweigt in km 23,518 vom durchgehenden Hauptgleis ab. Schlüsselabhängigkeit beachten: Mit dem Anschluss Schlüssel die GS aufschließen und Schlüssel für die Anschlussweiche entnehmen.

Mit Güterwagen, die durch eine Anschrift „R m“ gekennzeichnet sind, darf der Anschluss nicht befahren werden, wenn die Anschrift einen Radius von mindestens 140 m vorschreibt.

Der BÜ in km 23,667 ist bei Anschlussbedienung gem. FV-NE Anl. 13 (17) zu sichern.

Anschlussbahn Schröder Gas GmbH: Der Anschluss zweigt in km 23,767 vom durchgehenden Hauptgleis ab. Schlüsselabhängigkeit beachten: Mit dem Anschluss Schlüssel die GS aufschließen und Schlüssel für die Anschlussweiche entnehmen (Bedienung siehe Ablaufbeschreibung).

örtliche Besonderheiten

Bf Thedinghausen [The]

1. Besonderheiten für den Zugverkehr

Der Bahnhof ist **Zuglaufstelle**. Gleis 1 ist Hauptgleis.

Im gesamten Bf ist die Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h begrenzt.
Wegen nicht vorhandener Sichtflächen ist der BÜ der Werksüberfahrt
Fa. Winter Holzbau stets durch Posten zu sichern.

2. Besonderheiten für den Rangierdienst

In Gleis 4 und 5 ist mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

3. Anweisungen für das Bedienen von Anschlussbahnen

Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen an Bahnübergängen

1. Das Verzeichnis enthält die ständigen Langsamfahrstellen an Bahnübergängen.
2. Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen, die durch die Übersicht in Verbindung mit akustischen Signalen (Pfeifsignale) gesichert werden, sind mit den Signalen Lf 4 – Geschwindigkeitstafel – und Lf 5 – Anfangstafel – gekennzeichnet. Die zulässige Geschwindigkeit ist in der folgenden Übersicht in Spalte 4 genannt.
3. Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen, die technisch gesichert sind und deren Annäherungsstrecken für geringere als die Streckenhöchstgeschwindigkeit ausgelegt sind, sind mit dem Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel – mit Zusatztafel „Blinklicht“ gekennzeichnet (siehe auch SbV zum Signalebuch, Signal Lf 4). Die reduzierte Geschwindigkeit muss am Signal Bü 2 – Rautentafel – durchgeführt sein. Die zulässige Geschwindigkeit ist in der folgenden Übersicht in Spalte 5 genannt.

Verzeichnis der Langsamfahrstellen an BÜ

Strecke: Bremen-Huchting – Thedinghausen

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|----------------|----------------------------|--------------------|--|--|-----------------------|
| in Bahn- km | zwischen Betriebsstelle | und Betriebsstelle | km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und akustischen Signalen | km/h an BÜ mit technischer Sicherung | Bezeichnung des BÜ |
| 7,790 | Stuhrbaum | Brinkum | 20 | | Bruchstr. |
| 8,400 | im Bf Brinkum | | 10 | | Feldstr. |
| 9,165 | Brinkum | Moordeich | 20 | | Studtriede |
| 12,026 | im Bf Leeste | | 10 | | Daimlerstr/Jahnstr. |
| 12,749 | Leeste | Abzw km 13.8 | 20 | | Am Weißen Moor |
| 16,382 | im Bf Sudweyhe | | 5 | | Raiffeisenstr. |
| 16,612 | Sudweyhe | Riede | 10 | | Hoher Geestweg |

Gegenrichtung

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|----------------|----------------------------|--------------------|--|--|-----------------------|
| in Bahn- km | zwischen Betriebsstelle | und Betriebsstelle | km/h an BÜ mit Sicherung durch Übersicht und akustischen Signalen | km/h an BÜ mit technischer Sicherung | Bezeichnung des BÜ |
| 16,382 | im Bf Sudweyhe | | 5 | | Raiffeisenstr. |
| 12,026 | im Bf Leeste | | 20 | | Daimlerstr/Jahnstr. |
| 9,165 | Erichshof | Brinkum | 20 | | Studtriede |
| 8,400 | im Bf Brinkum | | 20 | | Feldstr. |
| 7,790 | Brinkum | Stuhrbaum | 20 | | Bruchstr. |
| 3,983 | Stuhr | Moordeich | | 30 | Hexendeich |

Allgemeine Angaben für technisch gesicherte Bahnübergänge

1. Schaltvorgang

Beim Befahren des Einschaltkontaktes schaltet der Zug

- a) bei Blinklichtanlagen das rote Blinklicht der Straßensignale und das weiße Blinklicht des Überwachungssignals (Bü 1) ein.
- b) bei Lichtzeichenanlagen (LZA) das gelbe Licht des Straßensignals ein, das nach drei Sekunden in rotes Dauerlicht wechselt. Das Überwachungssignal zeigt erst das Signal Bü 1, wenn die Straßensignale rot leuchten.
- c) bei Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken die Anlagen wie unter a) und b) genannt ein. Etwa 10 Sekunden nach Aufleuchten des roten (Blink-) Lichts senken sich die Halbschranken.

Sind Warnglocken vorhanden, werden diese gleichzeitig mit dem roten Blinklicht bzw. gelben Licht eingeschaltet.

Innerhalb der Einschaltstrecken von technischen Sicherungen darf nicht langsamer als 20 km/h gefahren werden.

2. Handeinschaltung

- a) mit Einschalttaste (ET)

Bei handgeschalteten Anlagen darf die ET erst bei Abfahrbereitschaft bedient werden. Der Abfahrauftrag darf erst gegeben werden, wenn das zugehörige Überwachungssignal Bü 1 zeigt oder die Überwachungslampe (ÜL) an der ET blinkt.

- b) mit Rangiertaste (RT) oder –schalter (RS)

Für Rangierfahrten sind Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit RT bzw. RS einzuschalten. Bei Bedienung mit RT schaltet die Anlage selbsttätig ab, bei Bedienung mit RS ist die Anlage nach dem Befahren durch Zurückdrehen des Schlüssels auszuschalten.

3. Isolierte Schiene

Sind Anlagen mit isolierter Schiene ausgerüstet, verhindert diese das Ausschalten der technischen Sicherung solange der Bahnübergang durch Eisenbahnfahrzeuge besetzt ist.

4. Induktivschleife

Einige Anlagen werden durch IMU-Sender am Triebfahrzeug und Induktivschleife im Gleis eingeschaltet. Diese sind an der Rautentafel mit dem Zusatzschild „IMU“ gekennzeichnet (vgl. SbV zu Signal Bü 2).

5. Hilfein- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT)

Diese Tasten sind bei Fahrten, die innerhalb der Einschaltschrecke zum Halten kommen sowie bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen bis 3,5 t Radsatzlast (Kleinwagen und Zweiradfahrzeuge) zu betätigen.

Bei Einschaltung mit HET ist nach Räumung des Bahnübergangs die Sicherung stets mit HAT wieder auszuschalten.

Bei Anlagen mit Halbschranken darf die HAT erst betätigt werden, wenn die Halbschranken geschlossen sind.

Der Bü"Rodendamm" B-km 7,434 ist mit Auto – HET ausgerüstet.

6. Störungen

Eine Blinklichtanlage ist gestört, wenn

- a) die Straßensignale dauernd rot blinken,
- b) das rote Blinklicht der Straßensignale ausbleibt,
- c) das Überwachungssignal nicht „Bü 1“ zeigt (nicht blinkt),

Eine Lichtzeichenanlage ist gestört, wenn

- a) das Rot- oder Gelblicht der Straßensignale dauernd leuchtet,
- b) das Rot- oder Gelblicht der Straßensignale ausbleibt,
- c) das Überwachungssignal nicht „Bü 1“ zeigt (nicht blinkt).

Bei Anlagen mit Halbschranken: sich die Halbschranken nicht der Arbeitsweise der Anlage entsprechend ordnungsgemäß öffnen oder schließen.

Bei Störungen ist nach FV-NE § 44 (8) zu verfahren. Bei besetzter Zugleitung ist die Störung dem Zugleiter, sonst der Unfallmeldestelle zu melden.

7. Unfälle

Bei Unfällen an Bahnübergängen mit technischer Sicherung sind möglichst bahnfremde Zeugen festzustellen, die bestätigen können, dass die Straßensignale rotes Licht gezeigt haben. Da die Straßensignale ca. 5 Sekunden nach Befahren des Ausschaltkontaktes abschalten, zeigen sie nach dem Unfall i.d.R. kein rotes Licht mehr (vgl. BuVo-NE § 5 (1)).

Verzeichnis der
technisch gesicherten Bahnübergänge

Strecke: Bremen-Huchting – Thedinghausen

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|------------|-------------------------|--------------------|---|--------------|-------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|
| in Bahn-km | zwischen Betriebsstelle | und Betriebsstelle | nur Hand-einschal-tung (ET) in Richtung | Blink -licht | Licht- zeichen gelb/rot | Halb- schran- ken | HET/ HAT vorhan- den? | RS/RT vorhan- den? |
| 0,731 | Huchting | Kirchhuchting | --- | X | --- | --- | X | --- |
| 1,482 | im Bf Kirchhuchting | | Hucht. | X | --- | --- | --- | X |
| 3,168 I | Kirchhuchting | | | | | | | |
| 3,426 II | im Bf Moordeich | Moordeich | Hucht. | X | X | --- | --- | X |
| 3,619 III | im Bf Moordeich | | Hucht. | --- | X | --- | --- | X |
| 3,982 IV | Moordeich | Suhr | Thed. | --- | X | --- | --- | --- |
| 5,361 I | im Bf Suhr | | --- | X | --- | --- | --- | X |
| 5,650 II | Stuhr | Stuhrbaum | --- | X | --- | --- | --- | --- |
| 6,950 III | Anst Stuhrbaum | | --- | X | --- | X | --- | X |
| 7,434 | Anst Stuhrbaum | Brinkum | AutoHET. | --- | X | X | --- | UT |
| 8,110 IV | im Bf Brinkum | | Hucht. | X | --- | --- | --- | X |
| 8,646 I | Brinkum | Erichshof | Hucht. | X | --- | --- | --- | X |
| 8,770 II | Brinkum | Erichshof | Thed. | X | --- | --- | --- | --- |
| 9,572 I | im Bf Erichshof | | --- | X | --- | --- | --- | X |
| 9,837 II | im Bf Erichshof | | --- | X | X | --- | --- | X |
| 9,947 III | Erichshof | Leeste | --- | --- | X | X | X | --- |
| 11,582 I | im Bf Leeste | | Hucht. | X | --- | --- | --- | X |
| 11,640 II | im Bf Leeste | | Hucht. | X | --- | --- | --- | X |
| 13,811 | in Abzw km 13,8 | | --- | --- | X | --- | X | --- |
| 14,617 | Abzw km 13,8 | Kirchweyhe Ort | --- | --- | X | --- | X | --- |
| 15,513 | Kirchweyhe Ort | Sudweyhe | --- | X | --- | --- | X | --- |
| 16,183 | im Bf Sudweyhe | | Hucht. | X | --- | --- | X | --- |
| 20,606 | im Bf Riede | | Hucht. | X | --- | --- | --- | X |

Nicht durch Trennlinien dargestellte Anlagen sind folgeabhängig geschaltet (Bü-Bü-Anlagen). Die römische Ziffer hinter der km-Angabe ist zur leichteren Orientierung auch an den Überwachungssignalen angebracht.

Strecke: Abzw km 13,8 – Kirchweyhe

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|------------|-------------------------|--------------------|---|--------------|-------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|
| in Bahn-km | zwischen Betriebsstelle | und Betriebsstelle | nur Hand-einschal-tung (ET) in Richtung | Blink- licht | Licht- zeichen gelb/rot | Halb- schran- ken | HET/ HAT vorhan- den? | RS/RT vorhan- den? |
| 13,811 | Abzw km 13,8 | Kirchweyhe | Kirchw | --- | X | --- | X | --- |
| 0,181 | Abzw km 13,8 | Kirchweyhe | --- | --- | X | --- | X | --- |



Anlagen

| | | |
|------------------|--|------------------------|
| Anlage 1 | - entfällt - | |
| Anlage 2 | - entfällt - | |
| Anlage 3 | Muster Buchfahrplan und Erläuterungen Erläuterungen zu den Buchfahrplänen | Seite E 2 Seite E 3 |
| Anlage 4 | Streckengeschwindigkeitsblätter | Seite E 5 |
| Anlage 5 | Muster Fahrtbericht | Seite E 9 |
| Anlage 6 | Unfallmeldetafel I | Seite E 11 |
| Anlage 7 | Unfallmeldetafel II | Seite E 13 |
| Anlage 8 | Unfallmeldetafel III | Seite E 15 |
| Anlage 9 | Ablaufbeschreibung für Zugfahrten von Kirchweyhe (Anschluss DB) nach Leeste und zurück | Seite E 18 |
| Anlage 10 | Bedienung Schrödergas | Seite E 19-20 |



Muster Buchfahrplan

Anlage 3

P 1234 Posemuckel - Klein Kleckersdorf

W/ (Sa)

Trz: V 65

MMx P = 47

| | | Last: | | 100 t | | MMx P = 47 | |
|----------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|---------|---------|---------------------|-------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Lage der Betriebsstelle km | Zur nächste Betriebsstelle in km | Bezeichnung, Länge, Anschrift, etc. | Halt vor der Triebwerk, Zuglauf, etc. | Ankunft | Abfahrt | Bezeichnung mit Zug | Überholzeit und Überholzeit von Zug |
| 0,0 | 30 | Posemuckel | ↩ | | 11:11 | | |
| | 50 | Posemuckel Süd Hp | | X | 11:13 | | |
| 0,9 | | Bauerndorf | △ | 11:25 | 11:28 | P 5678 | |
| 6,5 | | Zuckerfabrik Anst | | | 11:31 | | |
| 8,2 | | Rübenacker Hp | | 11:34 | 11:35 | | |
| 9,6 | | | | | | | |
| 11,9 | 25 | Schnepfental | ↩ | 11:40 | 11:40 | | |
| | 50 | BÜ km 14,012 (Schränke) | | +11:44 | 11:45 | | |
| 14,0 | | | | | | | |
| | 10 | 14,9 | | | | | |
| | | 15,1 | | | | | |
| | 40 | Großfeldheim | △ | 11:53 | 11:54 | | Na 9012 |
| 18,0 | | Großfeldheim Siedlung Hst | | X | 11:56 | | |
| 19,5 | | | | | | | |
| 26,1 | 30 | Klein Kleckersdorf | ↩ | 12:10 | | | |

Erläuterungen zu den Buchfahrplänen

1.) Folgende Zuggattungen werden verwendet:

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

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

W werktags (mo-sa)
W(Sa) werktags außer samstags
mo, di, mi, do, fr, sa, so = montags usw.

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

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

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

5.) Im Feld „Mbr“ sind die für die Strecke erforderlichen Mindestbremsleistung an- gegeben.

6.) In Spalte 2 werden die Höchstgeschwindigkeiten angegeben, auch die maximal zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit.

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

— Einfahrt in ein Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis

— Brücke

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

8.) In Spalte 4 sind Zuglaufmeldungen und gleichzeitig die Einfahrtreihenfolge angegeben:



Halt vor der Trapeztafel. Einfahrt ohne Halt ist nicht gestattet, es sei denn, die Betriebsstelle ist mit einer Rufzeichenanlage ausgerüstet und das Kennlicht genehmigt die Einfahrt. Bei Kreuzungen fährt der betreffende Zug als zweiter Zug in die Betriebsstelle ein. Nach Einfahrt in die Betriebsstelle sind Zuglaufmeldungen abzugeben (Ankunfts meldung und Fahr anfrage).



Zuglaufmeldungen sind abzugeben (Ankunfts meldung und Fahr anfrage). Bei Kreuzungen fährt der Zug als erster Zug in die Betriebsstelle ein.

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

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

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

| StrKf D4 | | | 3 | | | Mbr P = 34 | | | |
|---|--|--|---|---|--------------------|---|--------------------|--|--|
| 1 | 2a | 2b | Bereitsstellen, ständige Langsamfahrstellen | 4a | 5a | 4b | 5b | | |
| Lage des Ba- riebs- stelle km | Zu- lassige Höchst- ge- schwin- digkeit km/h | Zu- lassige Höchst- ge- schwin- digkeit km/h | | Fahrzeit von Bereits- stelle zu Bereits- stelle | Fahrzeit gesamt | Fahrzeit stelle zu Bereits- stelle | Fahrzeit gesamt | | |
| | | | | Rz | Gz | Rz | Gz | | |
| 0,0 | 30 | 30 | Bremen-Huchting Ugbf | | 0:00 | | 0:00 | | |
| | 40 | 40 | | | | | | | |
| 1,5 | 20 | 20 | Bremen-Kirchhuchting | 0:03 | 0:03 | 0:03 | 0:03 | | |
| | 40 | 40 | | | | | | | |
| 3,6 | | | Moordeich | + 0:04 | 0:07 | + 0:04 | 0:07 | | |
| 5,3 | | | Stuhr | 0:04 | 0:11 | 0:04 | 0:11 | | |
| 6,5 | | | Stuhrbaum Anst | 0:03 | 0:14 | 0:03 | 0:14 | | |
| 8,2 | 20 | 20 | Brinkum (b Bremen) | + 0:05 | 0:19 | + 0:05 | 0:19 | | |
| | 40 | 40 | | | | | | | |
| 9,6 | 20 | 20 | Erichshof | 0:05 | 0:24 | 0:05 | 0:24 | | |
| | 40 | 40 | | | | | | | |
| 11,7 | 30 | 30 | Leeeste (b Bremen) | 0:05 | 0:29 | 0:05 | 0:29 | | |
| | 40 | 40 | | | | | | | |
| 13,8 | 20 | 20 | Abzw km 13,8 | + 0:04 | 0:33 | + 0:04 | 0:33 | | |
| | | | Kirchweyhe DB | 0:03 | 0:36 | | 0:36 | | |

| | |
|-----------|---|
| Rz | gilt für Reisezüge und leertfahrende Triebfahrzeuge |
| Gz | gilt für Güterzüge |

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen siehe Sbv Teil D.



Streckengeschwindigkeitsblatt

Fahrtrichtung Kirchweyhe - Huchting

Anlage 4b

(zu FV-NES 5 (1))

StrKI D 4

Max P = 34

| 1 | 2a | | 2b | | 3 | | 4a | 5a | 4b | 5b |
|------|--|----|--|----|--|---|--|--------------------|--|--------------------|
| | Zu- läufige Hochst- ge- schwin- digkeit km/h | | Zu- läufige Hochst- ge- schwin- digkeit km/h | | Be triebstellen, ständige Langsamfahrstellen | | Fahrzellvone- be trieb- stelle zu Be trieb- stelle | Fahrzell gesamt | Fahrzellvone- be trieb- stelle zu Be trieb- stelle | Fahrzell gesamt |
| | Rz | Gz | Rz | Gz | | | Rz | | Gz | |
| | 20 | 20 | 20 | 20 | Kirchweyhe d | | 0:00 | | 0:00 | |
| 13,8 | 40 | 40 | 40 | 40 | Abzw km 13,8 | | 0:03 | 0:03 | 0:03 | 0:03 |
| 11,7 | 30 | 30 | 30 | 30 | Leeste (b Bremen) | | +0:04 | 0:07 | +0:04 | 0:07 |
| | 40 | 40 | 40 | 40 | | | | | | |
| 9,6 | 20 | 20 | 20 | 20 | Erichshof | | 0:05 | 0:12 | 0:05 | 0:12 |
| | 40 | 40 | 40 | 40 | | | | | | |
| 8,2 | 20 | 20 | 20 | 20 | Brinkum (b Bremen) | | +0:04 | 0:16 | +0:04 | 0:16 |
| | 40 | 40 | 40 | 40 | | | | | | |
| 6,5 | | | | | Stuhrbaum Anst | | 0:05 | 0:21 | 0:05 | 0:21 |
| 5,3 | | | | | Stuhr | | 0:03 | 0:24 | 0:03 | 0:24 |
| 3,6 | | | | | Moordeich | | +0:04 | 0:28 | +0:04 | 0:28 |
| | | | | | | | | | | |
| 1,5 | 20 | 20 | 20 | 20 | Bremen-Kirchhuchting | | +0:04 | 0:32 | +0:04 | 0:32 |
| | 40 | 40 | 40 | 40 | | | | | | |
| 0,0 | 30 | 30 | 30 | 30 | Bremen-Huchting Ügbf | — | 0:04 | 0:36 | 0:04 | 0:36 |

Rz gilt für Reisezüge und leertfahrende Triebfahrzeuge

Gz gilt für Güterzüge

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen siehe SbV Teil D.



Streckengeschwindigkeitsblatt

Fahrtrichtung Leerste - Thedinghausen

Anlage 4c

(zu P4-NE § 5 (1))

StrKI D4 bis Sudweyhe, Rest C2

Mbr P = 34

| 1 | 2a | 2b | 3 | 4a | 5a | 4b | 5b |
|------|--|--|--------------------|---|---|--------------------|--------------------|
| | Zu- fah- rer- ge- schwin- digkeit km/h | Zu- fah- rer- ge- schwin- digkeit km/h | | Fahrzeit von Bedien- stelle zu Bedien- stelle | Fahrzeit von Bedien- stelle zu Bedien- stelle | Fahrzeit gesamt | Fahrzeit gesamt |
| | Rz | Gz | | Rz | Gz | | |
| 11,7 | 30 | 30 | Leerste (b Bremen) | | | 0:00 | 0:00 |
| | 40 | 40 | | | | | |
| 13,8 | | | Abzw km 13,8 | 0:04 | 0:05 | 0:05 | 0:05 |
| 14,9 | | | Kirchweyhe Ort Hp | 0:03 | 0:07 | 0:03 | 0:08 |
| 16,4 | 20 | 20 | Sudweyhe | 0:03 | 0:10 | 0:03 | 0:11 |
| 20,7 | | | Riede (b Bremen) | 0:09 | 0:19 | 0:13 | 0:24 |
| 23,3 | 10 | 10 | Dibbersen Anst | 0:06 | 0:25 | 0:08 | 0:32 |
| | 20 | 20 | | | | | |
| 26,0 | 10 | 10 | Thedinghausen | 0:08 | 0:33 | 0:10 | 0:42 |

Rz gilt für Reisezüge und leertahrende Triebfahrzeuge

Gz gilt für Güterzüge

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen siehe sbv Teil D.



Streckengeschwindigkeitsblatt

Fahrtrichtung Thedinghausen - Leeste

Anlage 4d
(zu FV-NE § 5 (1))

StrK1 C2, ab Sudweyhe D4

Mbr P = 34

| 1 | 2a | 2b | 3 | 4a | 5a | 4b | 5b |
|--|--|--|--|---|--------------------|---|--------------------|
| | Zu- läufige Höchst- ge- schwin- digkeit km/h | Zu- läufige Höchst- ge- schwin- digkeit km/h | | Fahrzeit von Betriebs- stelle zu Betriebs- stelle | Fahrzeit gesamt | Fahrzeit von Betriebs- stelle zu Betriebs- stelle | Fahrzeit gesamt |
| Lage der Be- triebs- stelle km | | | Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen | | | | |
| | | Rz | | Rz | | Gz | |
| 25,0 | 10 | 10 | Thedinghausen | | 0:00 | | 0:00 |
| | 20 | 20 | | | | | |
| 23,3 | 10 | 10 | Dibbersen Anst | 0:08 | 0:08 | 0:10 | 0:10 |
| | 20 | 20 | | | | | |
| 20,7 | | | Riede (b Bremen) | +0:06 | 0:14 | 0:08 | 0:18 |
| 16,4 | 40 | 40 | Sudweyhe | +0:09 | 0:23 | 0:13 | 0:31 |
| | | | | | | | |
| 14,9 | | | Kirchweyhe Ort Hp | 0:03 | 0:26 | 0:03 | 0:34 |
| 13,8 | | | Abzw km 13,8 | 0:03 | 0:29 | 0:04 | 0:38 |
| | | | | | | | |
| 11,7 | 30 | 30 | Leeste (b Bremen) | 0:04 | 0:33 | 0:04 | 0:42 |

Rz gilt für Reisezüge und leertfahrende Triebfahrzeuge
Gz gilt für Güterzüge

Ständige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen siehe Sbv Teil D.



Unfallmeldetafel I für Zugführer und örtliche Bedienstete

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

- ... Unfallstelle sichern
- ... Gleisspernung veranlassen

Verletzte?

- ... Krankenwagen anfordern (siehe Rückseite)
- ... Erste Hilfe leisten (Verbandskasten auf dem Triebfahrzeug)

Feuer oder Feuergefahr?

- ... Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug, im Gepäckwagen, im Dienstraum)

... Feuerwehr anfordern (siehe Rufnummer am Telefon und sonst über Notruf 112)

Unfallmeldestelle (Zug-/Betriebsleitung, sonst öBL) verständigen:

- ... Was ist geschehen (Zeit, Unfallort, Verletzte, Feuer)?
- ... Was ist bereits veranlaßt?
- ... Bahnanlagen und Fahrzeuge betriebsfähig?
- ... Gefährliche Stoffe freigeworden (Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel-Nr.)?
- ... Aufräumarbeiten notwendig?

Leitung der Unfallstelle übernehmen:

- ... Spuren und Beweisstücke sichern
 - ... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
 - ... Eintreffende Helfer einweisen
 - ... Für Abspernung sorgen
 - ... Untersuchenden Stellen Auskunft geben
 - ... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle
 - ... Weitere Betriebsdurchführung vereinbaren
- Wenn öBL eintrifft, Leitung übergeben
- Aufgestellt

Der örtliche Betriebsleiter



Krankenwagen, Rettungsdienst, Erste Hilfe

Unfallort (Straße), Zahl der Verletzten, ungefähre Art der Verletzungen angeben!

Notruf für alle Strecken und Betriebsstellen über Telefon 112!

Zuständigkeiten im Bereich der BTE:

| Ort | Telefon | Bereich |
|--|-------------------|-------------------------------|
| Rettungsleitstelle Feuerwehr Bremen | (0421) 30 30 2 | Huchting bis Kirchhuchting |
| Polizei Bremen-Huchting | (0421) 362 17 100 | |
| Rettungsleitstelle Diepholz | (05441) 40 41 | Moordeich bis Sudweyhe |
| Polizei Stuhr | (0421) 56 20 500 | |
| Polizei Weyhe-Leeste | (0421) 80 66 0 | |
| Rettungsleitstelle Verden | (04231) 19 222 | Riede bis Thedinghausen |
| Polizei Thedinghausen | (04204) 402 | |
| Polizei Achim | (04202) 99 60 | |

Unfallmeldestelle:

Bf Leeste (b Bremen)



(0421) 80 950 974

wenn öBL nicht erreichbar:

EBL anfordern

über BSAG-Leitstelle



(0421) 55 96 450

Bei Verwendung von **Mobiltelefonen** bitte die jeweils **zuständige Rettungsleitstelle** in Bremen verlangen!



Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle

Aufgestellt:

Geprüft: (jährlich)

Der örtliche Betriebsleiter

Datum/Name

A. Maßnahmen und Meldungen

1. Unfallstelle abriegeln

2. Züge zurückhalten

3. Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen

4. öBL verständigen. Dabei angeben:

Gefährliche Stoffe freigegeben
(Gefahrenklasse bzw. Gefahrsymbol-Nr.)?

Grundwasser gefährdet?

Aufräumarbeiten erforderlich?

5. Bautechnische Dienststelle verständigen

6. Maschinentechnische Dienststelle verständigen

7. Signaltechnische Dienststelle verständigen

8. Fahrleitungstechnische Dienststelle verständigen

*) Die Polizei ist zu verständigen bei:

a) jedem Unfall, bei dem ein Mensch getötet oder schwer verletzt ist,

b) Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, wenn dies im Interesse der Bahn liegt, z.B. wenn Fahrerflucht vorliegt oder, wenn bei Verdacht auf Alkoholeinfluss eine Blutprobe entnommen werden muss,

c) Unfällen oder Gefährdungen einer hochgestellten Persönlichkeit des öffentlichen Lebens,

d) Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten,

e) Bahnfrevel und verbrecherischem Anschlag, z.B. Schießen und Werfen auf Züge und Signale, Eingriffen in die Signaleinrichtungen und in den Bremsbetrieb, Beschädigungen und Entwenden von Kabeln und Freileitungen, Bereiten von Hindernissen auf dem Bahnkörper und anderen vorsätzlichen Gefährdungen des Bahnbetriebs, sowie Anschlägen gegen Menschen auf Bahngelände, Brandstiftungen.

f) Unregelmäßigkeiten mit radioaktiven, gefährlichen und Grundwasser gefährdenden Stoffen.

9. Polizei verständigen *)

10. Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes

11. Wenn Mitarbeiter oder Triebfahrzeuge der DB oder Betrieb berührt wird (Zugausfall, Verspätung,

Umsteigeverkehr/Schienenersatzverkehr/Umladungen) einen anderen Bahn betroffenen sind oder deren Verkehren eines Gerätewagens): Meldung an Übergangsbahnhof

12. Bei Waldbrand: Forstdienststelle verständigen

13. Wenn Zollbedienstete oder Zollgut betroffen sind: Meldung an Zollamt

14. Weitere Hilfskräfte der Bahn herbeirufen

15. Auf Anordnung des öBL: Gerätewagen anfordern

16. Auf Anordnung des öBL: Straßenkran anfordern



B. Namen, Anschriften und Fernsprechanchlüsse zu A. 4. bis 16.

| | | |
|--------------|---|---|
| zu 4 | BTE öBL Dietmar Rautenberg | Tel. BTE (0421) 80 950 974 Tel. privat (04203) 2109 Tel. mobil 0172 40 98 582 |
| | Wenn öBL nicht erreichbar, EBL über Leitstelle der BSAG anfordern | Telefon (0421) 55 96 600 |
| zu 5. | EBL: Dipl. Wirtsch.-Ing. Matthias Zimmermann An der Schmiede 17, 28816 Stuhr | Tel. dienstlich (0421) 55 96 420 Tel. privat (04221) 399 421 Tel. mobil 0172 420 43 66 |
| | stv.EBL: Dipl.-Ing. Andreas Hesse Schnakenbergweg 13, 28865 Lilienthal | Tel. dienstlich (0421) 55 96 360 Tel. privat(04298) 30 605 Tel. mobil (0172) 94 136 92 |
| zu 6. – 7 | über öBL oder BSAG-Leitstelle | Telefon (0421) 55 96 450 |
| zu 8 | Entfällt | |
| zu 9 | Verständigung der Polizei über Notruf 110 (bei Mobiltelefon mit Vorwahl) | |
| | Polizei Bremen-Huchting Franz-Löbert-Platz 1 | Telefon (0421) 362 17 100 |
| | Polizei Stuhr Am Rathaus 5 | Telefon (0421) 56 20 500 |
| | Polizei Weyhe-Leeste Alte Poststraße 1 | Telefon (0421) 80 66 0 |
| | Polizei Thedinghausen Am Burgplatz 5 | Telefon (04204) 402 |
| | bei Sonderreisезügen im Bereich der BTE : Ersatzbusse anfordern über BSAG-Leitstelle | Telefon (0421) 55 96 450 |
| | DB AG, Fahrdienstleiter Delmenhorst (für Huchling) | Telefon 0151 2740 0754 |
| | DB AG, Fahrdienstleiter Kirchweyhe über öBL | Telefon 051128651192 |
| zu 12-15 | | |
| zu 16. | Schlamann, Marklohe | Telefon (05021) 97 98 25 |
| | Mennen & Wittrock, Stuhr | Telefon (0421) 87 12 30 |
| | Kastens, Syke | Telefon (04242) 99 49 90 |



Unfallmeldetafel III Anleitung für Unfallmeldungen

1.) Bei sämtlichen im folgenden aufgeführten Ereignissen sind fernmündliche oder fernschriftliche Meldungen an den OAB abzugeben. Die OAB/der LfB ist bei den gekennzeichneten Ereignissen zu verständigen. Anschriften siehe unter B.)

| | Art des Ereignisses | Meldung an LfB/OAB | Bemerkungen |
|-----|---|--------------------|-------------|
| 1) | Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist | ja | |
| 2) | Unfälle, bei denen mindestens 6 Menschen leicht verletzt worden sind | ja | |
| 3) | Unfälle, bei denen der Schaden an Bahnanlagen und Eisenbahnfahrzeugen zusammen 20.000 DM übersteigt | - | |
| 4) | Alle Unfälle von Reisezügen, auch wenn die unter 1. bis 3. genannten Folgen nicht eingetreten sind | - | |
| 5) | Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erregen | ja | |
| 6) | Unfälle oder Gefährdungen einer hochgestellten Persönlichkeit des öffentlichen Lebens | ja | |
| 7) | Betriebsgefährdungen, die durch grobe Fahrlässigkeit im Dienst verursacht wurden | - | |
| 8) | Bahnfrevel und verbrecherische Anschläge a) Schießen und Werfen auf Züge und Signale, Eingriffe in die Signaleinrichtungen und in den Bremsbetrieb, Beschädigen und Entwenden von Kabeln und Freileitungen, Bereiten von Hindernissen auf dem Bahnkörper und andere vorsätzliche Gefährdungen des Bahnbetriebs | ja | |
| | b) Vorfälle zu a), wenn ein Unfall eingetreten ist oder unmittelbar gedroht hat, der Betrieb erheblich gestört wird oder allgemeines Aufsehen zu erwarten ist. Anschläge gegen Reisende, Bahnbedienstete oder andere auf Bahngelände tätige Personen, Brandstiftung | ja | |
| 9) | Zerknall eines Lokomotivdampfkessels, eines anderen Kessels oder Druckbehälters; Explosion von Sprengstoffen und Munition | ja | |
| 10) | Größere Brände auf Bahngelände und Brand in Reisezügen | ja | |
| 11) | Ereignisse, die wesentliche Störungen des Zugverkehrs verursachen | - | |
| 12) | Ereignisse, durch die der Zugverkehr über 24 Stunden unterbrochen wird | ja | |
| 13) | Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten | - | |
| 14) | Zusammenpralle mit Straßenverkehrsteilnehmern, wenn der Unfall von der Polizei aufgenommen worden ist | ja | |
| 15) | Sperrung wichtiger Durchgangsstraßen als Folge von Ereignissen auf Bahngelände | ja | |
| 16) | Gefährdungen durch radioaktive, gefährliche oder Grundwasser-gefährdende Stoffe | ja | |



2.) Die Meldungen müssen folgende Angaben enthalten:

- a) Tag, Zeit, Ort und Wetter, auf freier Strecke sind als Ort der Bahn-km und die benachbarten Betriebsstellen anzugeben, bei Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, auch Art des Weges,
z.B.: Bundesstr.-Nr., _____ Landesstr.-Nr., _____ Kreisstr.-Nr.
_____, Ortsverbindungsweg von _____ nach _____ (nächstgelegene größere Orte),
Gemeindestraße, Feld-, Wald- und Privatweg in der Gemarkung _____ und
wie der Bahnübergang gesichert ist,
- b) Hergang des Ereignisses mit Angabe der Art und Nummer der beteiligten Züge,
- c) Ursache (festgestellte oder mutmaßliche),
- d) Folgen, und zwar
 - 1) Zahl der tödlich, schwer oder leicht Verletzten (verunglückte hochgestellte Persönlichkeit, Militärpersonen und eigene Mitarbeiter sind besonders anzugeben),
 - 2) Schäden an Bahn- und sonstigen Anlagen, Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen,
 - 3) Streckenunterbrechung und voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung,
 - 4) Unbefahrbarkeit von Bundesstraßen und wichtigen Durchgangsstraßen,
- e) Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebs (Umsteigeverkehr, Schienenersatzverkehr, Umleitung usw.)
- f) Meldung an andere Behörden. Beispiele:
 - 1) Am 10. November 1989, 16.10 Uhr, prallte in km 16,8 der Strecke Arnsbach - Hornbogen zwischen Carlshof und Dollheim auf dem durch Blinklicht gesicherten Bahnübergang der Bundesstraße 6 ein LKW mit Zug G 101 zusammen. Rotes Blinklicht nicht beachtet. Sicht gut. LKW zertrümmert, Fahrer tot, Beifahrer schwer verletzt. Lok leicht beschädigt. Strecke 1 Stunde gesperrt. Polizei verständigt. Arnsbach-Hornbogener Eisenbahn, Lammers
 - 2) Am 5. Oktober 1989, 20.45 Uhr, fuhr in Bf. Berndorf, Strecke Arnsbach - Hornbogen, Zug P 8 auf liegen gebliebenen Zug G 102.
Bis jetzt ermittelt:
1 Zugführer und 4 Reisende tot, 1 Lokführer und 6 Reisende schwer, 18 leicht verletzt; 2 Personenwagen, mehrere Güterwagen zertrümmert; 1 Lok, 1 Gepäckwagen umgestürzt. Strecke etwa 12 Stunden gesperrt. Unfallursache noch ungeklärt. Kraftwagen für Umsteigeverkehr eingesetzt. Polizei verständigt. Arnsbach-Hornbogener Eisenbahn Lammers
- 3.) Bei Katastrophen und schweren Bahnbetriebsunfällen können zur Rettung von wertvollem Material sowie von Anlagen und Einrichtungen, die dem Gemeinwohl dienen, Truppenteile und Dienststellen der Bundeswehr über die Verteidigungskreiskommandos und die Technischen Hilfswerke um Hilfeleistung ersucht werden. Anschriften siehe unter B.
- 4.) Schadenfälle beim Transport, Umschlag und bei der Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten sind der zuständigen Wasserbehörde zu melden. Diese benennt Sachverständige, gibt erforderlichenfalls Auskunft über geeignete Abfallbeseitigungsanlagen und erteilt die Genehmigung zum Transport von Schadstoffen oder verunreinigtem Erdreich. Anschriften der zuständigen Wasserbehörde siehe unter B.
- 5.) Bei einem Ereignis, bei dem anderes Gefahrgut frei wird oder Radioaktivität auftritt, kann zur Schadenserkenennung und -beseitigung die Hinzuziehung von Sachverständigen nötig sein. Anschriften siehe unter B.
- 6.) Bei Ereignissen auf einer Bahn, die der Bergaufsicht unterliegt, ist der Unternehmer zu verständigen, der seinerseits zusätzlich der Bergbehörde Meldung erstattet. Anschriften siehe unter B.



B. Zuständigkeitsbereiche und Anschriften Oberster Betriebsleiter / Aufsichtsbehörden

| Anschriften | | |
|---|--|---|
| während der Dienstzeit | außerhalb der Dienstzeit | Tel.-Ruf |
| EBL: Dipl.-Wirtschaftsing. Matthias Zimmermann Flughafendamm 12 28199 Bremen | An der Schmiede 17 28816 Stuhr | dienstlich: (0421) 55 96 600 privat: (04221) 39 94 21 mobil: (0172) 420 43 66 |
| stv. EBL: Dipl.-Ing. Andreas Hesse Flughafendamm 12 28199 Bremen | Schnakenbergweg 13 28865 Lilienthal | dienstlich: (0421) 55 96 360 privat: (04298) 30 605 mobil: (0173) 239 18 61 |
| | | |
| | | |
| OAB: | | |
| LfB: Landeseisenbahnaufsicht - LEA GmbH Leonhardstr. 11, 30165 Hannover | | Tel.: (0511) 348 53 10 Fax: (0511) 348 53 19 |

Polizeibehörde für Strecke:

| Von | Bis | Anschrift | Tel.-Ruf |
|-----------------|----------------------|-----------------------------|-------------------|
| alle | | Notruf | 110 oder direkt |
| Bremen-Huchting | Bremen-Kirchhuchting | Polizei Huchting (9. Rev.) | (0421) 362 17 100 |
| Moordeich | Sudweyhe | Polizei Weyhe-Leeste | (0421) 80 66 0 |
| Riede | Thedinghausen | Polizei Achim | (04202) 9960 |

Andere Behörden / Sonstige Stellen

| Von | Bis | Anschrift | Tel.-Ruf |
|------------------|----------------------|-----------------------------|-------------------|
| Gesamte Strecken | | Leitstelle der BSAG | (0421) 5596 102 |
| Delmenhorst | | Feuerwehr/Krankentrans p. | (04221) 99 24 06 |
| Bremen-Huchting | Bremen-Kirchhuchting | Feuerwehr | (0421) 30302 |
| Moordeich | Sudweyhe | Rettungsleitstelle Diepholz | (05441) 59 220 |
| Riede | Thedinghausen | Rettungsleitstelle Verden | (04231) 15 940 |
| Bremen-Huchting | Bremen-Kirchhuchting | Staatsanwaltschaft Bremen | (0421) 361 967 77 |
| Moordeich | Thedinghausen | Staatsanwaltschaft Verden | (04231) 59 59 870 |