

Delmenhorst – Harpstedter
Eisenbahn GmbH
Am Bahnhof 3
27243 Harpstedt



Sammlung

betrieblicher Vorschriften

(SbV)

Aufgestellt:

Harpstedt, den 14.03.2018

gez. Hubert Unland
Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter

Gültig ab: 14.03.2018

Verteilungsplan:

1. Eisenbahnbetriebsleiter
 stv. Eisenbahnbetriebsleiter
 örtliche Betriebsleiter
 Betriebswerkstatt
 beteiligte Dienststellen der Deutschen Bahn AG bei Gemeinschaftsbetrieb

2. Persönlich zuzuteilen
 Den Zugleitern und den im Zugbegleit-, Lokomotiv- und Triebwagenführerdienst
 tätigen Bediensteten,

3. zugänglich zu machen den übrigen Betriebsbediensteten.

Berichtigungen:

Nummer des Berichtigungsblattes	gültig ab	berichtigt	
		am	durch
1 (Austausch Seite 21)	03.07.2012	03.07.2012	
2 (Neuausgabe)	25.03.2013	25.03.2013	
3 (Neuausgabe)	01.12.2013	01.12.2013	
4 (Neuausgabe)	15.01.2014	15.01.2014	
5 (Neuausgabe)	19.05.2014	19.05.2014	
6 (Neuausgabe)			

Inhalt:

Der Inhalt der Sammlung ist gegliedert in die Hauptabschnitte

Teil A:	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu Vorschriften	Seite
I.	Fahrdienstvorschrift NE	4
II.	Signalbuch	13
III.	Betriebsunfallvorschrift	14
IV.	Bremsvorschrift	16
Teil B:	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen	
I.	Regelwerksmanagement	17
II.	Bahnübergänge	
	a) Allgemeines	19
	b) Übersicht Bahnübergänge	19
	c) Funktion der einzelnen BÜ-Anlagen	21
III	Bedienungsanweisungen für Gleisanschlüsse	22
	a) Bundeswehr km 3,742	29
	b) Additiv Chemie Luers km 0,922	36
	c) Nebenanschlussgleis Bundeswehr 0,966	40
	d) DHL km 1,125 / 1,375	44
	e) DHEF km 21,917	50
Teil C:	Pläne / Zeichnungen	
I.	Streckenband	55
II.	Bahnhofspläne	
	a. Delmenhorst-Süd	56
	b. Annenheide	57
	c. Groß Mackenstedt	58
	d. Heiligenrode	59
	e. Harpstedt	60

Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der FV-NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie der Ausführungsbestimmungen des SB geordnet.

Alle Betriebsbediensteten müssen die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) kennen und bescheinigen die Kenntnisnahme auf einer Liste, die vom örtlichen Betriebsleiter sorgfältig aufzubewahren ist.

Teil A

zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu Vorschriften

I. Zusatzbestimmungen zur

Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

1. Abschnitt

A l l g e m e i n e s

zu § 1 (2) Geltungsbereich

Der Betrieb zwischen Harpstedt und Delmenhorst-Süd erfolgt im Zugleitbetrieb und zwischen Delmenhorst-Süd (ausschließlich) und Delmenhorst Df im Zugmeldebetrieb

zu § 1 (3) Vorübergehende Bestimmungen und Anordnungen

Vorübergehende Bestimmungen und Anordnungen werden den Betriebsbediensteten bei Bedarf folgendermaßen zur Kenntnis gegeben:

- Fahrplananordnungen werden, fortlaufend nummeriert, im Auftragsbuch bekanntgegeben
- Vorsichtsbefehle werden, fortlaufend nummeriert, im Auftragsbuch bekanntgegeben
- Betren werden, fortlaufend nummeriert, im Auftragsbuch bekanntgegeben
- dienstliche Anordnungen werden nicht nummeriert im Auftragsbuch bekanntgegeben

Auftragsbücher liegen an folgenden Stellen aus:

Ort	Auftragsbuch	Verantwortlich für vollständigen Inhalt
Verwaltungsgebäude Harpstedt	1	öBI der DHE
Betriebswerkstatt Harpstedt	1	Werkstattdleiter
Aufenthaltsraum Delmenhorst Süd	1	jeweiliger Tf
DHEF-Aufenthaltsraum Harpstedt	1	öBI des DHEF e.V.
Diesellok	1	jeweiliger Tf

Jeder Betriebsbedienstete hat bei Dienstantritt ein Auftragsbuch einzusehen.

zu § 1 (4) Elektrischer Betrieb

Die Gleise des Bahnhofs Delmenhorst sind mit Fahrleitungen überspannt. Für den Betrieb in diesen Bereichen gilt Anlage 1 der FV-NE.

zu § (6) Gemeinschaftsbetrieb

Für den Gemeinschaftsbetrieb auf dem Bahnhof Delmenhorst sind die Bestimmungen der Deutschen Bahn AG maßgebend (ÖRil Bf Delmenhorst).

zu § (3) Befähigung

Die Tauglichkeitsuntersuchungen sind von einem Bahnarzt oder Amtsarzt durchzuführen. Die Personalunterlagen sind von dem jeweils zuständigen öBI nachzuweisen.

zu § (11) Zugschlussstellen

Die Zugschlussstelle liegt jeweils 30 m hinter der Trapeztafel.

zu § 3 (13) Zugmeldestellen

Zugmeldestelle ist Bf Delmenhorst Df (DB).

zu § 3 (14) Zugleitstelle, Zugleitstrecke

Zugleitstelle ist Bahnhof Harpstedt. Wenn diese nicht besetzt ist, kann einem geeigneten Triebfahrzeug- oder Zugführer die Aufgaben des Zugleiters durch Fahrplanordnung übertragen werden.

zu § 3 (15) Zuglaufmeldestellen

Zuglaufmeldestellen sind:

Bahnhof Harpstedt (Ha)
Haltepunkt Düsen (Dü)
Haltepunkt Groß Ippener (Gi)
Bahnhof Kirchseelte (Ki)
Bahnhof Heiligenrode (Hei)
Bahnhof Groß Mackenstedt (Gm)
Haltepunkt Stelle (Ste)
Bahnhof Annenheide (An)
Bahnhof Delmenhorst-Süd (Ds).

zu § 4 (3) Zugnummern

Züge und Nebenfahrzeuge erhalten Zugnummern nach dem vom EBI aufgestellten Zugnummernplan.

zu § 5 (2) Fahrplanarten

Es werden Buch- und Sonderzugfahrpläne sowie Fahrpläne für die Öffentlichkeit herausgegeben.

zu § 5 (8) Bekanntgabe von Fahrplanänderungen und von Sonderzugfahrplänen

Die Einlegung von Sonderzügen, der Ausfall von Zügen sowie Fahrplanänderungen werden mittels Fahrplananordnungen (Fplo), die Bestandteil des Befehlsbuchs sind, bekanntgegeben.

2. Abschnitt

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 8 (2) Verständigungsformen

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über Funk (siehe auch zu Anl. 9 FV-NE) oder Fernsprecher.

zu § 9 (2) Befehlsaushändigung

Der Zugleiter übergibt die Urschrift dem Triebfahrzeugführer und behält die erste Durchschrift. Sofern der Befehl nicht fernmündlich übermittelt wird, bestätigt er auf der zweiten Durchschrift den Empfang. Nach Erledigung nimmt der Triebfahrzeugführer den Befehl zum Fahrtbericht.

zu § 10 (3) Art der Zugmeldungen

Der Zugleiter hat Züge, die über Delmenhorst-Süd hinaus in Richtung Delmenhorst Df verkehren, dem Fahrdienstleiter Df in Delmenhorst anzubieten. Erst nach dessen Zustimmung darf ein Zug in den Bahnhof einfahren.

Gleichfalls hat der Fahrdienstleiter Df in Delmenhorst Züge, die von Delmenhorst Df nach Delmenhorst-Süd verkehren sollen, dem Zugleiter anzubieten und dessen Zustimmung abzuwarten.

Zu § 11 (1) Führen des Meldebuchs für den Zugleiter

Der Zugleiter führt das Meldebuch für den Zugleiter gemäß Anlage 7. Der Zugführer führt ein gemeinsames Meldebuch für Zuglaufmeldungen für die besetzten und unbesetzten Zuglaufstellen. Er darf stattdessen auch entsprechende Einträge in den Fahrtbericht machen.

zu § 12 (1) Verzicht auf Zugleitverfahren

Solange nur eine Zugeinheit verkehrt, wird auf das Zugleitverfahren verzichtet.

zu § 14 (1) Fahrwegprüfung

Der Fahrweg ist auf allen Bahnhöfen gemäß § 14 (3) FV-NE zu prüfen.

zu 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Besetzte Einfahrgleise sind bei Dienstschluss in das Übergabebuch einzutragen.

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Auf allen Betriebsstellen ist der Zugführer für die richtige Stellung und das Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich. Er darf hierfür erforderlichenfalls andere Betriebsbedienstete heranziehen.

Die Schlüssel werden auf den Triebfahrzeugen und im Packwagen unter Verschluss aufbewahrt. Die Zugführer sind dafür verantwortlich, dass die Schlüssel nach Beendigung der Fahrt vollzählig verschlossen werden.

Reserveschlüssel, u. a. auch für Nebenzugführer und Mitarbeiter anderer Arbeitsbereiche werden im Bahnhof Harpstedt, in der Betriebswerkstatt sowie im Schlüsselschrank des Aufenthaltsraums der DHEF vorgehalten.

zu § 17 (4) Fahren vor Plan

Reisesonderzüge dürfen mit Zustimmung des Reiseleiters vor Plan abfahren.

zu § 20 (2) Kreuzungsbahnhöfe

Kreuzungen sind auf den Bahnhöfen Delmenhorst-Süd, Annenheide, Groß Mackenstedt und Heiligenrode zugelassen.

Bei allen Zugkreuzungen haben die Triebfahrzeugführer vor der Abfahrt von dem, dem Kreuzungsbahnhof vorgelegenen Zuglaufstelle Verbindung über Sprechfunk aufzunehmen, um sich auf die Kreuzung mit folgendem Wortlaut aufmerksam zu machen: „Kreuzung in nach Buchfahrplan“ oder „ nach Befehl“, oder „ nach Fplo“.

zu § 21 (2) Überholungsbahnhöfe

Überholungen sind auf den Bahnhöfen Delmenhorst-Süd, Annenheide, Groß Mackenstedt und Heiligenrode zugelassen.

zu § 25 Verkehren von Sonderzügen und Ausfall von Zügen

Die Einlegung von Sonderzügen, der Ausfall von Zügen sowie Fahrplanänderungen werden mittels Fahrplananordnungen (Fplo), die Bestandteil des Befehlsbuchs sind, bekanntgegeben.

In dringenden Fällen legt der Zugleiter Sonderzüge ein oder gibt den Ausfall von Zügen bekannt.

zu § 26 (2) Planmäßige Sperrung von Streckengleisen

Für die Bedienung der Anschlussstelle Hadelar zwischen Annenheide und Groß Mackenstedt sowie von Ladestellen der freien Strecke ist das Gleis der freien Strecke zu sperren.

zu § 27 (12) Anschlussstellen und Ladestellen der freien Strecke und (14) Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke

Eine Bedienungsanleitung enthält Anlage 1.

zu § 30 (3) Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

Alle Nebenfahrzeuge müssen wie Züge behandelt werden.

Zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen

Das Nachfahren ist grundsätzlich verboten.

Zu § 31 (2) Streckenkenntnis

Für das Befahren der Strecke ist grundsätzlich eine ausreichende Streckenkenntnis erforderlich. Diese wird erlangt durch mindestens dreimalige Führerstandsmitfahrt über die gesamte Strecke und anschließende schriftliche Bestätigung beim öBl, dass die erforderliche Streckenkunde ausreichend vorhanden ist.

3. Abschnitt

Z u g f a h r d i e n s t

zu § 32 (1) Länge der Züge

Reisezüge dürfen länger als die bestehenden Bahnsteige sein. Der Zugführer hat zusammen mit den Zugbegleitern die Reisenden der Wagen, die nicht mit am Bahnsteig halten, aufzufordern, nur aus den Wagen auszusteigen, die am Bahnsteig zum halten gekommen sind. Im Übrigen dürfen Züge nur so lang sein, wie es die Bahnanlagen zulassen.

zu § 32 (5) Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

Es darf höchstens ein Wagenpaar eingestellt werden.

zu § 32 (8) Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

Es bestehen keine Beschränkungen.

Die höchstzulässige Achslast beträgt 22,5 t, die höchstzulässige Meterlast 8,0 t (Streckenklasse D4).

zu § 34 (2) Zulässigkeit des Schiebens

Die in der Anlage 1 abgedruckten Bedienungsanweisungen sind zu beachten.

zu § 35 (2) Zulässigkeit des Nachschiebens

Es darf auf der gesamten Strecke in Ausnahmefällen nachgeschoben werden.

zu § 37 (2) Abweichungen/Verzicht auf Wagenliste

Für Züge mit gleichbleibender oder im voraus bestimmter wechselnder Zusammenstellung, kann eine Dauerwagenliste verwendet werden.

zu § 38 (1) Führen des Fahrtberichts

Auf das Führen des Fahrtberichts wird verzichtet, wenn das Triebfahrzeug mit einem selbstschreibenden Tachographen ausgerüstet ist.

zu § 38 (3) Abgabe des Fahrtberichts

Der Zugführer gibt die Tachoscheibe oder, bei Zügen ohne selbstschreibenden Tachographen, den Fahrtbericht nach Beendigung des Dienstes bei der Betriebswerkstatt ab. Die Fahrtberichte sind vom Dienststellenleiter der Betriebswerkstatt vorzuprüfen und zur Betriebsleitung weiterzuleiten.

zu § 41 (1) Mindestbremsdauer

Es gilt Die Bremsdauer für 200 m nach Anlage 22 FV-NE (45 Mbr P oder 64 Mbr G). Für die Anschlussbahn Delmenhorst – Lemwerder sind 32 Mbr P bzw. 42 Mbr G erforderlich und für die Anschlussbahn Annenheide – Adelheide 16 Mbr P bzw. 24 Mbr G.

zu § 41 (2) Vorhandene Bremsdauer

Auf die Berechnung der Bremsdauer kann bei Zügen mit einem Wagenzuggewicht von bis zu 800 t verzichtet werden, wenn in deren Fahrplan

„Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremsdauer ausgerechnet werden“,

eingetragen ist.

Wagen, die in Bremsstellung G gefahren werden, ist im Fahrplan als zulässige Höchstgeschwindigkeit in Streckenabschnitt zwischen Groß Ippener und Kirchseelte 25 km/h vorzuschreiben.

Zu § 44 (10) Bahnübergang mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage

Siehe Anlage 2

Zu § 45 Fahrgeschwindigkeiten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.

Zu § 48(9) Schienenbrüche

Bei Feststellung von Schienenbrüchen hat das Zugpersonal umgehend den öBl, bei dessen Abwesenheit den Werkstattleiter zu verständigen. Durch diese Stellen wird die weitere Befahrbarkeit und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen festgelegt. Die Beurteilung des Schienenbruches und die Einleitung erforderlicher Maßnahmen richten sich nach der AzObri 37.

4. Abschnitt

R a n g i e r d i e n s t

zu § 53 (11) Rangieren mit Seil und Kette

Das Rangieren mit Seil und Kette ist in allen Gleisen verboten.

zu § 53 (13) Verschieben durch Menschen, Tiere und straßenfahrbare Geräte, Kraftfahrzeuge

Das Verschieben mit Hilfe von Flurförderfahrzeugen und Kraftfahrzeugen ist verboten.

zu § 55 (1) Befahren von Bahnübergängen

Das Rangieren über nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge innerhalb der Bahnhöfe hat mit größter Vorsicht zu erfolgen. Vor dem Befahren ist Achtungssignal zu geben und ggf. zu halten.

Nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge, die nicht beidseitig gut beleuchtet sind, dürfen bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter nicht durch haltende Züge oder Rangierabteilungen gesperrt werden. Es muss so gehalten werden, dass der Zug den Überweg nicht besetzt.

Bahnübergänge von Gleisanschlüssen die gemäß Anlage 13 (17) FV-NE gesichert werden müssen, enthalten die Bedienungsanweisungen in Anlage 1.

Beim Befahren des Gleises 2 des Bahnhofs Harpstedt in Richtung Streckenende ist vor dem Fußgängerüberweg am Ende des Betriebswerkes Achtungssignal zu geben oder zu läuten. Die Schutzgitter müssen sich immer in Schutzstellung befinden, sofern sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden.

zu § 56 (1) Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise

Es ist grundsätzlich verboten, Wagen abzustößen oder ablaufen zu lassen.

zu § 58 (2) Festlegen, Festlegemittel

Hemmschuhe oder Radvorleger werden auf den Triebfahrzeugen und Packwagen aufbewahrt.

zu § 59 (2) Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus

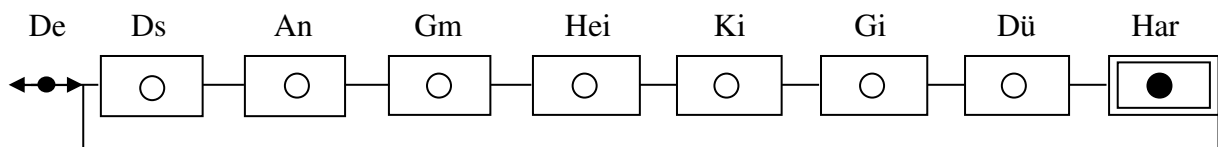
Die Erlaubnis erfolgt mündlich durch den Zugleiter. Er vermerkt dies im „Meldebuch für den Zugleiter“.

Zu § 60 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

Die Stelle, an der eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt übergeht, ist die jeweilige Bahnhofsgrenze. Eine Zugfahrt darf auf allen Bahnhöfen der DHE ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen.

zu Anlage 2 Darstellung der Zugsleitstrecke

Die Zugsleitstelle ist nicht ständig besetzt.

**zu Anlage 9 Richtlinien für den Funksprechverkehr**

Der Funkverkehr erstreckt sich auf die gesamte Strecke und auf alle Betriebsstellen und wird auf der Frequenz 149,19 Mhz (Bahn) bzw. 149,23 Mhz (Bus) durchgeführt. Es sind zwei örtliche Funkstellen in Harpstedt und Delmenhorst (Stellwerk Df) vorhanden (Feststation). Mobile Funkstellen sind teilweise fest auf Tfz installiert. Für Rangierleiter und zum sonstigen Einsatz werden tragbare Handfunkgeräte verwendet.

Rangfolge der Gespräche:

1. Unfall- und/oder Gefahrenmeldungen
2. Zuglaufmeldungen (Zugsleitfunk)
3. Rangiergespräche (Rangierfunk)
4. übrige Betriebsgespräche (Zugbahnfunk)
5. Gespräche verkehrlicher Art (Zugbahnfunk)

Die Funkeinrichtung arbeiten im Wechselsprechverfahren, d. h. es kann immer nur eine Stelle sprechen. Alle auf den gleichen Kanal eingestellte Sprechstellen hören mit, wer spricht kann nicht gleichzeitig hören.

Die Zugleitstelle hat den Rufnamen „Harfe“.

Bei Ausfall von Funkverbindungen sind die nächsten Sprechstellen, z. B. andere Funkstellen, Postfernsprecher oder Handys, zu benutzen.

Zuglaufmeldegespräche dürfen Triebfahrzeugführer nur führen, wenn die Zugeinheit hält.

Das Kontrollsprechen nach Absatz 17 ist etwa alle 10 Sekunden durchzuführen. Rechtzeitig vor dem Ziel der Rangierbewegung ist die Funkverbindung durch ständiges Sprechen des Rangierleiters (laufende Angabe der Entfernung bis zum Ziel aufrecht zu erhalten.

zu Anlage 16 B Betriebliche Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter

Unfallmerkblätter (DS 424) werden beim Zugleiter Bahnhof Harpstedt und auf den Triebfahrzeugen der Güterzüge vorgehalten.

II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)

Modul 301.0002 2 (3)

Für die Fahrtrichtung Harpstedt – Delmenhorst können die Signale auch links neben dem Gleis aufgestellt sein.

Modul 301.0501 2 (4)

Der EBL bestimmt und regelt die Aufstellung der Lf-Signale. Die Lf-Signale werden nur als Tageszeichen verwandt.

Modul 301.0501 4 (5) und 5(6)

.Die Signale Lf 2 und Lf 3 werden nur als Tageszeichen aufgestellt.

Modul 301.1101 3 (8)

Alle Züge und einzeln fahrende Lokomotiven führen das vereinfachte Schlussignal.

Modul 301.1401 1

Die Grenzen der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Harpstedt, Dünsen, Groß Ippener, Kirchseelte, Heiligenrode, Groß Mackenstedt, Stelle, Annenheide und Delmenhorst-Süd sind mit Signal Ne 1 – Trapeztafel - ausgerüstet.

Modul 301.1501 9

Sind unter dem Signal Bü 4 – Pfeiftafel - zwei weiße Punkte auf schwarzem Grund oder zwei schwarze Punkte auf weißem Grund angebracht, muss der Triebfahrzeugführer das Pfeifsignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang wiederholen.

III. Zusatzbestimmungen zur

Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

zu § 3 (2)

Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle Harpstedt. Wenn die Zugleitung durch Befehlsbuch einem Triebfahrzeug- oder Zugführer übertragen wurde, übernimmt dieser die Aufgaben der Unfallmeldestelle.

zu § 3 (2) und (3)

Die Erreichbarkeit des öBI oder seiner Vertretung wird per ausgehängtem Bereitschaftsplan oder in der Fahrplananordnung bekanntgegeben.

b) Notfallmanagement

Das Notfallmanagement der DHE wird mit Einschränkungen, aber in Anlehnung an die Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) durchgeführt.

Zur Anwendung kommen die Unfallmeldetafeln I bis III. Die Durchführung der in den Unfallmeldetafeln beschriebenen Maßnahmen und Meldungen werden durch Triebfahrzeugführer (Tf.) und öBI sichergestellt.

Zum Schutz der allein arbeitenden Lokführer in Notfallsituationen wurde zum 01.10.2012 das PNS der Firma Funkwerk Security Communications GmbH bei der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn eingeführt.

Bezeichnung der Anlage:

Bei der Anlage handelt es sich um ein GSM S Plus Set mit eingebauter und durch Firma Funkwerk konfigurierter SIM-Karte.

Funktionsweise:

- a.) Zum Arbeitsbeginn schaltet der Lokführer das Gerät ein und führt es mit sich. Durch die Einschaltung wird vom Gerät automatisch eine SMS mit folgendem Inhalt an die Leitstelle gesendet:

„GSM S Plus von DHE-LOK wurde manuell eingeschaltet / Datum / Uhrzeit“.

- b.) Zum Arbeitsende schaltet der Lokführer das Gerät aus und deponiert das Gerät auf der Ladeschale. Durch die Ausschaltung wird vom Gerät automatisch eine SMS mit folgendem Inhalt an die Leitstelle gesendet:

„GSM S Plus von DHE-LOK wurde manuell ausgeschaltet / Datum / Uhrzeit“.

- c.) Sollte der Lokführer in eine Notfallsituation geraten hat er die Möglichkeit durch Druck auf eine große rote Notruftaste am Gerät selber einen Alarm auszulösen.

Durch den Tastendruck wird eine SMS mit folgendem Inhalt an die Leitstelle gesendet:

„GSM S Plus von DHE-LOK hat Druckalarm ausgelöst / Datum / Uhrzeit“.

Gleichzeitig wird automatisch eine Rufverbindung vom Gerät zur Leitstelle aufgebaut.

- d.) Für den Fall, dass der Lokführer nicht mehr in der Lage sein sollte den Druckalarm selber auslösen zu können ist das Gerät mit einer Sensorik für einen Lagealarm ausgerüstet. Kommt das Gerät in eine liegende Position erhält der Lokführer nach 15 Sekunden einen Vorab-Alarm. Er hat dann weitere 15 Sekunden Zeit einen evtl. Fehlalarm durch Aufrichten des Geräts zu vermeiden. Nach insgesamt 30 Sekunden wird eine SMS mit folgendem Inhalt an die Leitstelle gesendet:

„GSM S Plus von DHE-LOK hat Lagealarm ausgelöst / Datum / Uhrzeit“.

Gleichzeitig wird automatisch eine Rufverbindung vom Gerät zur Leitstelle aufgebaut.

Erreichbarkeit:

Kann das Gerät die Leitstelle bei Auslösung eines Alarms nicht über die Rufverbindung erreichen, wird nach 45 Sekunden automatisch eine Rufverbindung zum Werkstattleiter aufgebaut.

Leitstelle:

Die Rufbereitschaft der Leitstelle wird übergangsweise vom öBl der DHE wahrgenommen. Es ist jedoch in Planung, dass die Tätigkeiten ggf. von einem anderen EVU (vermutlich EVB) mit 24-stündiger Bereitschaftszeit übernommen werden.

Sonstiges:

Baugleiche Geräte wurden zeitgleich auch bei der VGH in Hoya und bei der VWE in Verden eingeführt.

IV. Zusatzbestimmungen zur Bremsvorschrift BreVo

Die Neigungsverhältnisse der Anschlüsse sind den Bedienungsanweisungen zu entnehmen.

	1	2	3a	3b
Lfd. Nr.	Betriebsstelle	Geschwindigkeitsbe- schränkung bei Einfahrt in Stumpfgleis oder besetztes Gleis km/h	Besondere Vorsicht beim Rangieren Gefälle in Richtung	vor Befahren von Bahnü- bergängen durch Posten sichern
1	Delmenhorst		1:70 Gleis 532 Richtung Del Süd	
2	Heiligenrode		1:300 ab Ende Gleis 3 Richtg Delmenhorst	
3	Dünsen		1:400 Richtg Delmenhorst	
4	Harpstedt	Ab Ne 1 20	1:77 bzw. 1:119 in Gl 101,102 Richtg BÜ	12,101
5	Hasbergen		1:196 auf 167 m hinter W 4 Richtg Agl-Ende; 1:53 auf 65 m im Gleis 2 hinter W 401	

Teil B

zusätzliche betriebliche Bestimmungen

I. Regelwerksmanagement

Die DHE ist seit 2017 ECM-zertifiziert. Im ECM-Sicherheitsmanagementhandbuch ist die Form des Regelwerksmanagements definiert. Die dort getroffenen Maßnahmen gelten sowohl für den Werkstattbereich als auch für den Betrieb und die Infrastruktur des Bereichs Eisenbahn der DHE.

II. Bahnübergänge

Anlage 1

Funktion der technischen Bahnübergangseinrichtungen

II. a) Allgemeines

1. Schaltvorgang

Beim Befahren des Einschaltkontaktes schaltet der Zug

- a) bei Blinklichtanlagen das rote Blinklicht der Straßensignale und das weiße Blinklicht des Überwachungssignals (ÜS) ein.
- b) bei Lichtzeichenanlagen das gelbe Licht des Straßensignals ein, dass nach 3 Sek. in rotes Licht wechselt. Das Überwachungssignal (ÜS) zeigt erst ein weißes Blinklicht, wenn die Straßensignale rotes Licht zeigen.
- c) bei Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken die Anlagen wie unter a) bzw. b) genannt ein. Etwa 10 Sekunden nach Aufleuchten des roten Blinklichts/Lichts senken sich die Halbschranken.

Fußgängerakustiken werden, wo vorhanden, gleichzeitig mit dem roten Blinklicht/gelben Licht eingeschaltet.

Die Anlage schaltet sich etwa 15 Sek. nach dem Befahren des direkt am BÜ befindlichen Schienenkontakt durch die letzte Achse oder, wenn dieser Kontakt nicht befahren wird, selbsttätig nach etwa 2 ½ Minuten in Grundstellung.

Bei Abweichungen von dieser Regelschaltung wird der Schaltvorgang bei der betreffenden Anlage weiter unten beschrieben.

2. Handeinschaltung

- a) Einschalttaste (ET)
Wenn BÜ-Sicherungsanlagen im Regelbetrieb von Hand eingeschaltet werden müssen, so geschieht dieses über die Einschalttaste (ET). Der Abfahrauftrag darf erst gegeben werden, wenn das Überwachungssignal (ÜS, ÜSW) blinkt oder die Überwachungslampe an der ET aufleuchtet.

Verzögert sich die Ausfahrt eines Zuges so lange, dass der Ausschaltkontakt (K 3) oder die isolierte Schiene (IS) innerhalb von 2 Minuten nach dem Einschalten nicht befahren werden, darf ein Zug erst abfahren, nachdem die ET erneut bedient wurde. Die ET darf frühestens 4 Minuten nach dem vorherigen Einschalten wieder bedient werden.

b) Rangiertaste (RT) oder Rangierschalter (RS)

Für Rangierfahrten über einen Bahnübergang hinaus sind Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit RT bzw. RS einzuschalten. Der Auftrag zum Befahren des BÜ darf erst gegeben werden, wenn das dazugehörige Überwachungssignal (ÜS, ÜSW) blinkt oder die Überwachungslampe an der RT aufleuchtet. Der BÜ bleibt so lange technisch gesichert, bis der RS / RT zurückgeschaltet wurde.

Die Einschaltzeit ist möglichst kurz zu halten. Daher ist der RS / RT unmittelbar nach Beendigung des Rangiervorganges oder bei längerem Nichtbefahren des BÜ während des Rangiervorganges zurückzuschalten.

1. Ein Halten mit einem Zug oder einer Rangiereinheit auf einem BÜ ist nur bei eingeschalteter RS / RT erlaubt.

4. Hilfsein- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT)

- a) Im Falle von Störungen sind die Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen von Hand mit der HET ein- und der HAT auszuschalten.
- b) Ferner sind die Tasten bei Sperrfahrten, die in der Einschaltstrecke halten, und Kleinwagenfahrten, bei denen die Einschaltkontakte nicht wirken, zu betätigen. Wird eine Anlage mit der HET eingeschaltet, so ist sie mit der HAT auszuschalten.
- c) Bei beabsichtigtem Halt innerhalb der Einschaltstrecke und nicht vorhandener UT ist die AT zu bedienen. Vor der Weiterfahrt ist die technische Sicherung durch Bedienen der ET herzustellen.

Soll zwischen dem Bahnübergang und dem Einschaltkontakt der Gegenrichtung gehalten werden, ist vor der Weiterfahrt (ohne Fahrtrichtungswechsel) die Sicherungsanlage mittels HET/ET ein- und dann durch Bedienen der HAT/AT wieder auszuschalten. Die Einschaltstrecke ist dann zügig zu räumen.

5. Schlüssel

Zur Bedienung der Tasten und Schalter sind folgende Schlüssel mitzuführen:

- Zwischen Harpstedt und Delmenhorst-Süd sowie auf der Anschlussbahn Annenheide – Adelheide: Anlagenschlüssel groß und klein.
- Zwischen Delmenhorst-Süd und Delmenhorst: Anlagenschlüssel klein, DB 21 und Vierkant
- Zwischen Delmenhorst-Süd und Lemwerder: Anlagenschlüssel klein, DB 21, Vierkant und Zugführerschlüssel

6. Störungen

Bei Störungen an Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen ist nach FV-NE § 44 (8) zu verfahren. Die Störung hat der Zugführer dem Zugleiter zu melden, der den Entstörungsdienst verständigt.

7. Unfälle

Bei Unfällen an Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen sind möglichst sofort bahnfremde Zeugen festzustellen, die bestätigen können, dass die Straßensignale rotes Blink-/Licht zeigten. Da die Straßensignale 15 Sek. nach Befahren des Schienenkontaktes K 3 ausgeschaltet werden, zeigen sie nach dem Unfall in der Regel kein rotes Blink-/Licht mehr.

II. b) Übersicht der technisch gesicherten Bahnübergänge

Nr.	Ort	Bahnübergang	Km	Stadt / Lkr.	Straßenbaulast-träger	Sicherung	Baujahr
1	Delmenhorst	Nordenhamer Straße	-1.068	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	EBÜT-vB-LzHH-ET	?
2	Delmenhorst	Bremer Straße	0.475	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	LO1 / 57	1971
3	Delmenhorst	Grüne Straße	0.960	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	EBÜT-vB-LzHH-ÜS	1991
4	Delmenhorst	Erikastraße	1.120	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	EBÜT-vB-Bli-ÜS	?
5	Delmenhorst	Uferweg	1.310	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	LO1 / 57	?
6	Delmenhorst	Klosterdamm	1.615	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	BUES 2000-Lz-ÜS	2016
7	Delmenhorst	Hasporterdamm	2.095	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	EBÜT-vB-LzH / 4Fa	1995
8	Delmenhorst	Am Stadion	2.400	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	EBÜT-vB-Bli-ÜS	1995
9	Delmenhorst	Riedeweg	3.291	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	LO1 / 57 BÜ-BÜ	1970
10	Delmenhorst	Annenheider Straße	3.748	Delmenhorst	Stadt Delmenhorst	BUES 2000-LZH/F-ÜS	2015
11	Stuhr-Stelle	Am Großen Heerweg	6.534	Diepholz	Gemeinde Stuhr	BUES 2000-LZH/F-ÜS	2016
12	Stuhr-Groß Mack.	Mackenstedter Straße	7.855	Diepholz	Gemeinde Stuhr	LO1 / 57	1984
13	Stuhr-Groß Mack.	Harpstedter Straße K 110	8.889	Diepholz	Gemeinde Stuhr	LO1 / 57	1977
14	Stuhr-Heiligenrode	Zur Malsch	10.496	Diepholz	Gemeinde Stuhr	LO1 / 57 BÜ-BÜ	1970
15	Stuhr-Heiligenrode	Harpstedter Straße K 110	10.882	Diepholz	Gemeinde Stuhr	BUES 2000-LZH/F-ÜS	2012
16	Kirchseelte	Groß Ippener Weg	13.973	Oldenburg	Gemeinde Harpstedt	BUES 2000-LZH/F-ÜS	2014

Alle Anlagen von Scheidt & Bachmann mit Ausnahme der Anlage in Km -1.068 (Siemens - Alte DB Anlage).

Erklärungen zu den Abkürzungen bei den technischen Sicherungen

EBÜT	Einheits-Bahnübergangstechnik
vB	Vereinfachte Betriebsbedingungen
Lz	Lichtzeichenanlage
H	Halbschranken
HH	Vollschranken
Bli	Blinklichtanlage
LO1 / 57	Durch Lokführer überwachter Bahnübergang / Bauform aus den 50er Jahren
4Fa	Anzahl der Fußgängerakustiken
ET	Einschalttaste
ÜS	Überwachungssignal
Bü-Bü	Die Ein-/Ausschaltung erfolgt In Abhängigkeit zu einer anderen Anlage
BUES 2000	Elektronische Bahnübergangssteuerung
BÜ/BM	Bahnübergangsbelegtmelder

II. c) Funktion der einzelnen BÜ-Anlagen

a) Strecke 1 Delmenhorst-Harpstedt

1a) Bahnübergang in km 1,48

(Schranksanlage „Asternstraße“)

Die Schrankenanlage ist handbetätigt. Schlüssel zum Aufschließen der Winden befinden sich im Schlüsselkasten.

1b) Bahnübergang in km 1,068

(Lichtzeichenanlage mit Vollschranks „Nordenhamer Straße“)

Halt für in Richtung Delmenhorst fahrende Züge vor Signal T 512 bzw. für in Richtung Harpstedt fahrende Züge von der Tafel „Halt für Zug- und Rangierfahrten“. Einschalten der Anlage mit Schlüssel „DB 21“. Die Anlage darf jedoch erst eingeschaltet werden, wenn die Stellung der Signale eine Weiterfahrt erlaubt.

Die Ausschaltung erfolgt selbstständig durch Befahren des BÜ.

2.) Bahnübergang in km 0,475

(Blinklichtanlage Bremer Straße)

Selbsttätige Ein- und Ausschaltung in beiden Fahrtrichtungen. Der Einschaltkontakt in Fahrtrichtung Delmenhorst Df kann zum Rangieren im Bahnhof Delmenhorst Süd mittels einer US unwirksam geschaltet werden. Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist die Schaltung zurückzunehmen.

3.) Bahnübergänge in km 0,960

(Lichtzeichenanlage mit Vollschranks Grüne Straße)

Anlage 1

4.) Bahnübergang in km 1,120

(Blinklichtanlage Erika Straße)

Halt für alle Zug- und Rangierfahrten vor dem Bahnübergang in km 0,965 (Grüne Straße) vor dem Schild „Halt für Zug- und Rangierfahrten“. Weiterfahrt nachdem über Infrarotschalter oder ET die Anlage 1 (Grüne Straße) eingeschaltet wurde und das Signal BÜ1 aufleuchtet und das Triebfahrzeugpersonal sich vergewissert hat, dass der Gefahrenraum zwischen den Schranken frei ist. Die Ausschaltung erfolgt automatisch nach Freifahren der Induktionsschleifen.

Bei Fahrten in Fahrtrichtung Harpstedt wird über den Infrarotschalter auch die Anlage 2 (Erika Straße) eingeschaltet. Wurde die Anlage 1 (Grüne Straße) mittels ET eingeschaltet, ist auch die Anlage 2 (Erika Straße) mittels ET einzuschalten. Der Schlüsselschalter befindet sich hierfür am Bahnsteig in Delmenhorst-Süd. Bei Fahrten in Richtung Delmenhorst erfolgt die Einschaltung der Anlage 2 (Erika Straße) automatisch. Die Ausschaltung erfolgt immer automatisch.

Für Anlage 1 (Grüne Straße) befindet sich am Bahnsteig ein RS. Beim Rangieren ist darauf zu achten, dass der Einschaltkontakt für die Blinklichtanlage in km 1,314 (Uferweg) in km 1,008 nicht befahren wird.

5.) Bahnübergang in km 1,310

(Blinklichtanlage Uferweg)

Die Ein- und Ausschaltung erfolgt selbstständig.

6) Bahnübergang in km 1,615

(BUES 2000 Lichtzeichenanlage Klosterdamm)

Aus beiden Richtungen selbsttätige Ein- und Ausschaltung durch befahren der Ein- /Ausschaltachssensoren

a) Fahrten aus Richtung Delmenhorst

Ein- und Ausschaltung erfolgt zuggesteuert über Achssensoren; nach Überfahren des BÜ kann ein Zug auf dem Gegeneinschaltpunkt halten, ohne dass beim Wiederanfahren eine Einschaltung erfolgt.

b) Fahrten aus Richtung Harpstedt

Ein- und Ausschaltung erfolgt zuggesteuert über Achssensoren; nach Überfahren des BÜ kann ein Zug auf dem Gegeneinschaltpunkt halten, ohne dass beim Wiederanfahren eine Einschaltung erfolgt.

c) Automatik HET

Als zusätzliche Einschaltung am BÜ kann der BÜ durch Betätigen der HET und Befahren des Ausschaltsensors eingeschaltet werden. Es handelt sich hierbei um eine Hilfsfunktion und es erfolgt keine Signalfreigabe.

d) Ausschaltung über AT

Nach einer Einschaltung kann die BÜ-Anlage auch mittels der AT am BÜ ausgeschaltet werden.

Achtung: Die AT erfüllt ihre Funktion auch dann, wenn ein Zug auf dem BÜ steht. Somit muss vor dem Betätigen der AT geprüft werden, ob der BÜ frei ist.

7) Bahnübergang in km 2,095

(Lichtzeichenanlage mit Halbschranken Hasporter Damm)

Anlage 1

8) Bahnübergang in km 2,400

(Blinklichtanlage Am Stadion)

a) Züge ohne Halt am Bahnsteig

Ein- und Ausschaltung erfolgen selbsttätig

b) Züge mit Halt am Bahnsteig in Fahrtrichtung Harpstedt

Einschaltung der Anlage 1 (Hasporter Damm) erfolgt selbsttätig.

Vor dem Bahnübergang ist zunächst vor dem Einschaltkontakt für Anlage 2 (Am Stadion) in Höhe des neuen Bahnsteigs zu halten und UT zu bedienen. Anschließend wird der Bahnübergang Hasporter Damm befahren und am alten Bahnsteig gehalten. Hierbei sind die Induktionsschleifen freizufahren.

Vor der Weiterfahrt ist ET für Anlage 2 (Am Stadion) am Standort des ÜS zu bedienen. ÜS leuchtet aufgrund der verkürzten Einschaltstrecke mit einer Verzögerung von ca. 10 Sek. auf. Sobald das ÜS aufleuchtet, darf abgefahren werden.

Anlagen 1 und 2 schalten selbstständig aus.

c) Züge mit Halt am Bahnsteig in Fahrtrichtung Delmenhorst

Ein- und Ausschaltung beider Anlagen erfolgt selbsttätig. Bei Halt am Bahnsteig ist darauf zu achten, dass die Ausschaltschleifen direkt hinter dem BÜ Hasporter Damm freigefahren sind.

Beide Anlagen können nach einer Einschaltung auch mittels HAT1 oder HAT 2 ausgeschaltet werden.. Diese Tasten erfüllen ihre Funktion auch dann, wenn ein Zug auf dem BÜ steht. Somit muss vor Betätigen der HAT erst geprüft werden, ob der BÜ frei ist.

9) **Bahnübergang in km 3,291**
(Blinklichtanlage Riedeweg)

Aus beiden Richtungen selbsttätige Ein- und Ausschaltung

10) **Bahnübergang in km 3,748**
(Blinklichtanlage Annenheider Straße)

a) Ein- und Ausschaltung erfolgt zuggesteuert über Achssensoren; nach Überfahren des BÜ kann ein Zug auf dem Gegeneinschaltpunkt halten, ohne dass beim Wiederauffahren eine Einschaltung erfolgt.

b) Züge in Richtung Delmenhorst und Halt im Bf Annenheide:
Vor Befahren des Einschaltkontaktes UT schalten und Einfahrt in den Bf

c) Züge aus dem Bf Annenheide in Richtung Delmenhorst:
Einschalten durch ET-Bedienung, selbstständige Ausschaltung nach Befahren des BÜ

d) Rangieren im Bf Annenheide über den Einschaltkontakt aus Richtung Harpstedt:
Vor Befahren des Einschaltkontaktes UT bedienen

e) Rangieren im Bf Annenheide über den BÜ in Richtung Delmenhorst:
RT unmittelbar vor dem BÜ bedienen

f) Züge in Fahrtrichtung Harpstedt mit Halt am Bahnsteig
Selbsttätige Ein- und Ausschaltung in beiden Fahrtrichtungen.

g) Züge aus dem Bf Annenheide in Richtung Adelheide
Nach Einstellen der richtigen Weichenlage hinter dem BÜ ET bedienen. Die Ausschaltung erfolgt selbstständig.

g) Züge von Adelheide in den Bf Annenheide:
Selbsttätige Ein- und Ausschaltung in beiden Fahrtrichtungen

US befindet sich in Höhe des Einschaltkontaktes in Fahrtrichtung Delmenhorst/Adelheide. ET, AT und RT sind neben dem Schaltkasten am Empfangsgebäude installiert.

Ein Halt auf dem BÜ ist in keinem Fall erlaubt!

11) **Bahnübergang in km 6,534**

(BUES 2000 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken Am Großen Heerweg)

Aus beiden Richtungen selbsttätige Ein- und Ausschaltung durch befahren der Einschaltachssensoren

e) Fahrten aus Richtung Delmenhorst

Ein- und Ausschaltung erfolgt zuggesteuert über Achssensoren; nach Überfahren des BÜ kann ein Zug auf dem Gegeneinschaltpunkt halten, ohne dass beim Wiederauffahren eine Einschaltung erfolgt.

f) Fahrten aus Richtung Harpstedt

Ein- und Ausschaltung erfolgt zuggesteuert über Achssensoren; nach Überfahren des BÜ kann ein Zug auf dem Gegeneinschaltpunkt halten, ohne dass beim Wiederauffahren eine Einschaltung erfolgt.

g) Unwirksamkeitstaste UT2/ÜL2

Bei Fahrten in Ri. Delmenhorst besteht die Möglichkeit, mit der UT-Taste den Einschaltachssensor unwirksam zu schalten. Unwirksamkeitszeit: 120 sec, bzw. nach Befahren ist der Sensor sofort wieder wirksam.

h) Einschaltung über ET2 am Bahnsteig

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann über die ET2 erfolgen, wenn z.B. bei vorheriger UT-Bedienung die Anlage nicht zugeschaltet eingeschaltet wurde.

i) Automatik ET und Automatik HET

Als zusätzliche Einschaltung am BÜ kann aus Richtung Delmenhorst kommend der BÜ durch Betätigen der HET und Befahren des Ausschaltsensors eingeschaltet werden. Es handelt sich hierbei um eine Hilfsfunktion und es erfolgt keine Signalfreigabe. Ebenso kann der BÜ aus Richtung Harpstedt durch Betätigen der ET und Befahren des Ausschaltsensors eingeschaltet werden. Die erfolgte Sicherung des BÜ wird über die ÜS und ÜSW signalisiert.

j) Ausschaltung über AT

Nach einer Einschaltung kann die BÜ-Anlage auch mittels der AT am BÜ ausgeschaltet werden.

Achtung: Die AT erfüllt ihre Funktion auch dann, wenn ein Zug auf dem BÜ steht. Somit muss vor dem Betätigen der AT geprüft werden, ob der BÜ frei ist.

12) **Bahnübergang in km 7,855**

(Lichtzeichenanlage Mackenstedter Straße)

Ein- und Ausschaltung erfolgen selbsttätig.

13) Bahnübergang in km 8,889

(Blinklichtanlage mit Überwachungssignalen (Lo 1/57 Sch u B) K110 Harpstedter Straße)

Die Höchstgeschwindigkeit für das Befahren des BÜ in Richtung Harpstedt beträgt 20 km/h. Aus beiden Fahrtrichtungen erfolgt selbsttätige Ein- und Ausschaltung. Rangierfahrten im Bf Groß Mackenstedt werden durch die Rangierhalttafel (Ra 10) vor dem Schienenkontakt begrenzt.

14) Bahnübergang in km 10,496

(Blinklichtanlage K 112 Zur Malsch)

a) durchfahrende Züge bzw. Züge mit Halt in Fahrtrichtung Delmenhorst
Selbsttätige Ein- und Ausschaltung in beiden Fahrtrichtungen.

b) in Fahrtrichtung Harpstedt haltende Züge
Bei Zügen, die in Heiligenrode rangieren sollen, ist vor dem Befahren des Einschaltkontaktes dieser durch US unwirksam zu schalten. Bei in Heiligenrode am Bahnsteig haltenden Zügen ist AT zu betätigen. Zur Weiterfahrt ist ET zu bedienen. Die Ausschaltung erfolgt selbsttätig.

US befindet sich in Höhe des Einschaltkontaktes in Fahrtrichtung Harpstedt. ET, AT und RT sind am Empfangsgebäude installiert.

c) Rangierbetrieb
Soll über den Bahnübergang K 112/Zur Malsch hinaus rangiert werden, ist die RT zu bedienen.

15) Bahnübergang in km 10,882

(Lichtzeichenanlage mit Halbschranken K 112 „Harpstedter Straße“)

Aus beiden Richtungen selbsttätige Ein- und Ausschaltung

16) Bahnübergang in km 13,973

(BUES 2000 Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Akustik „Groß Ippener Weg“)

Aus beiden Richtungen selbsttätige Ein- und Ausschaltung

a) Fahrten aus Richtung Delmenhorst
Ein- und Ausschaltung erfolgt zuggesteuert über Achssensoren; nach Überfahren des BÜ kann ein Zug auf dem Gegeneinschaltpunkt halten, ohne dass beim Wiederauffahren eine Einschaltung erfolgt.

b) Fahrten aus Richtung Harpstedt

Ein- und Ausschaltung erfolgt zuggesteuert über Achssensoren; nach Überfahren des BÜ kann ein Zug auf dem Gegeneinschaltpunkt halten, ohne dass beim Wiederauffahren eine Einschaltung erfolgt.

c) Halt am Bahnsteig vor dem BÜ

Der Haltepunkt befindet sich in der Einschaltstrecke des BÜ. Bei vorgesehenem Halt ist vor Befahren des Einschaltensors die UT1 am Sensor As1 zu betätigen. Diese bewirkt eine zeitweise Unwirksamkeit des Einschaltpunktes und signalisiert die Unwirksamkeit durch eine Überwachungs Lampe im gleichen Gehäuse der UT. Zur Einschaltung des BÜ ist die ET1 am Bahnsteig zu betätigen. Die Überwachungs Lampe in der ET-Taste, das ÜS1 und der ÜSW1 werden nach Ablauf einer Verzögerungszeit und erfolgter Signalfreigabe angeschaltet. Nach dem Befahren der Ausschaltensoren schaltet die BÜ-Anlage automatisch aus.

d) Halt am Bahnsteig hinter dem BÜ

Der Haltepunkt befindet sich in der Ausschaltstrecke des BÜ. Bei Halt ist die AT im gleichen Gehäuse wie die ET zu betätigen. Achtung: Die AT erfüllt ihre Funktion auch, wenn der Zug auf dem BÜ steht. Daher ist vor der Betätigung der AT zu prüfen, ob der BÜ frei ist.

e) Automatik ET und Automatik HET

Als zusätzliche Einschaltung am BÜ kann aus Richtung Delmenhorst kommend der BÜ durch Betätigen der Auto HET und Befahren des Ausschaltensors eingeschaltet werden. Es handelt sich hierbei um eine Hilfsfunktion und es erfolgt keine Signalfreigabe. Ebenso kann der BÜ durch Betätigen der Auto ET und Befahren des Ausschaltensors eingeschaltet werden. Die erfolgte Sicherung des BÜ wird über die ÜS1 und ÜSW1 signalisiert.

b) Strecke 2 Delmenhorst – Lemwerder (Anschlussbahn)

1.) Bahnübergang in km 1,883

(Blinklichtanlage Hasberger Straße)

Die Einschaltung erfolgt durch Hand, die Ausschaltung durch Zug.

Die Blinklichtanlagen in Bahn-Km 4,732 (Stedinger Straße) und 10,813 (Landesstraße 875) sowie die Schrankenanlage in Bahn-Km 14,531 in Lemwerder werden durch die Streckensperrung ab Bahn-Km 2,922 nicht weiter unterhalten. Siehe hierzu auch die örtliche Richtlinie für die Bedienung des Stammanschlussgleises Delmenhorst – Lemwerder vom 28.10.2008 mit Ergänzung vom 25.03.2013

c) Strecke 3 Annenheide – Adelheide (Anschlussbahn)

1.) Bahnübergang in km 0,795

(Blinklichtanlage Brendelweg)

Selbsttätige

Ei

n- und Ausschaltung in beiden Fahrtrichtungen.

Zum Bedienen des Gleisanschlusses Luers Chemie muss der Ausschaltkontakt in Fahrtrichtung Adelheide befahren werden. Vor dem zurückdrücken ist die UT zu schalten.

2.) **Bahnübergang in km 1,382**

(Lichtzeichenanlage (EBÜT vB – Lz – ÜS) Albertusweg in Delmenhorst)

a) durchfahrende Rangierfahrten

Die Ein- und Ausschaltung erfolgt selbsttätig. Für den Zeitraum der Einschaltung ertönt eine Fußgängerakustik.

b) Bedienung des Anschlusses DHL Logistics über die EOW 1 in km 1,120

Die Lichtzeichenanlage schaltet nicht ein. Keine Bedienungshandlungen erforderlich.

c) Bedienung des Anschlusses DHL Logistics über die EOW 2 in km 1,375

Bei Einfahrt in den Anschluss aus Richtung Adelheide erfolgt die Ein- und Ausschaltung automatisch. Bei Ausfahrt in Richtung Adelheide ist die Anlage mittels ET an der Säule der Überdachung der Verladeanlage einzuschalten. Die Ausschaltung erfolgt selbsttätig.

d) Rangierbetrieb im Bereich des Bahnübergangs Albertusweg

Zum Rangieren kann die Anlage mittels RS am Schaltheis eingeschaltet und nach dem vollständigen Räumen des BÜ und aller Schaltschleifen wieder ausgeschaltet werden. Die Anlage bleibt unabhängig von den Rangierbewegungen so lange eingeschaltet, bis der Schlüssel aus dem RS wieder zurückgenommen wird.

e) Bedienung Anschluss Stumpfgleis der Stadt Delmenhorst / DHL

Die Bedienung des Anschlusses ist nur aus Richtung Annenheide zulässig. Rangierfahrten dürfen einschließlich des Triebfahrzeugs maximal nur 80 m lang sein. Die Ein- und Ausschaltung erfolgt bei der Hinfahrt selbsttätig. Der Einschaltkontakt der Gegenrichtung darf jedoch nicht befahren werden. Vor der Rückfahrt ist ET in Höhe der Weiche 6 zu bedienen. Die Ausschaltung erfolgt selbsttätig.

3.) **Bahnübergang in km 3,480**

Blinklichtanlage Adelheider Straße

Selbsttätige Ein- und Ausschaltung in beiden Fahrtrichtungen.

III. Bedienungsanweisungen für Gleisanschlüsse

Inhalt Abschnitt III:

- III. a) Bedienungsanweisung für den Gleisanschluss der Bundeswehr Adelheide in Bahn-km 3,742.
- III. b) Bedienungsanweisung für das Nebenanschlussgleis Additiv Chemie Luers GmbH in Bahn-km 0,922 des Gleisanschlusses der Bundeswehr.
- III. c) Bedienungsanweisung für das Nebenanschlussgleis der Stadt Delmenhorst in Bahn-km 0,966 des Gleisanschlusses der Bundeswehr.
- III. d) Bedienungsanweisung für das Nebenanschlussgleis DHL / Gewerbeimmobilien & Verwaltungsgesellschaft mbH in Bahn-km 1,125 / 1,375 des Gleisanschlusses der Bundeswehr.
- III. e) Bedienungsanweisung für den Gleisanschluss der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde (DHEF e.V.) in Bahn-km 21,917.
- III. f) Örtliche Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen für den Bahnhof Delmenhorst.

III. a)

**Bedienungsanweisung
für den Gleisanschluss der Bundeswehr in Adelheide
anschließend an den Bahnhof Annenheide
der Nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE) Delmenhorst – Harpstedt**

Gültig ab 01.12.2013

Aufgestellt:
Harpstedt, den 27.11.2013

.....
(Eisenbahnbetriebsleiter)

1.) Allgemeine Bestimmungen

a.) Lage

Das Anschlussgleis der Bundeswehr zweigt in Bahnkilometer 3,742 mit einer handgestellten Linksweiche aus dem Streckengleis der NE Delmenhorst – Harpstedt im Bahnhof Annenheide ab und endet im Kasernenbereich der Bundeswehr in Bahnkilometer 5,270 vor dem Gleisabschluss mit klappbaren Gleissperren.

Der Gleisanschluss besteht aus dem Zuführungsgleis, dem Umfahrungsgleis und den Ladegleisen im Kasernenbereich der Bundeswehr.

Die Gesamtlänge des Anschlussgleises beträgt 5270 Meter.

b.) Nebenanschlussgleise

Es sind drei Nebenanschlussgleise vorhanden.

Additiv Chemie Luers GmbH	Bahn-km 0,922	EWL 49 – 190 – 1 : 9,0
Stadt Delmenhorst	Bahn-km 0,996	EWL 49 – 190 – 1 : 7,5
DHL *	Bahn-km 1,125 / 1,375	EWL 49 – 190 – 1 : 7,5

* Eigentümer des Nebenanschlussgleises ist die Firma Gewerbeimmobilien & Verwaltungsgesellschaft mbH.

Bogenhalbmesser:

Die Halbmesser der Bögen im Gleisanschluss betragen $R \geq 190$ Meter.

Neigungen:

Km 0,000 – 0,712	=	1 : 00
Km 0,712 – 1,400	=	1 : 800 (Stg)
Km 1,400 – 2,800	=	1 : 700 (Stg)
Km 2,800 – 3,460	=	1 : 560 (Stg)
Km 3,460 – 4,100	=	1 : 00
Km 4,100 – 4,860	=	1 : 845 (Stg)
Km 4,860 – 5,270	=	1 : 00

Bahnübergänge:

Km 0,160	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 0,240	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 0,330	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 0,420	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 0,550	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 0,615	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 0,795	Stadtstraße	Brendelweg	Lo 1/57
Km 1,500	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 1,382	Stadtstraße	Albertusweg	Lz-Anlage
Km 1,612	Gemeindeweg		Andreaskreuze
Km 2,030	Gemeindeweg		Andreaskreuze
Km 2,195	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 2,353	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 2,455	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 2,493	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 2,590	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 2,625	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 2,935	Privatweg	(Gatter)	Weidezufahrt
Km 3,130	Gemeindeweg	Zeppelinweg	Andreaskreuze
Km 3,485	Stadtstraße	Adelheider Straße	Lo 1/57
Km 3,630	Gemeindeweg	Boelkestraße	Andreaskreuze
Km 3,960	Gemeindeweg	Immelmannstraße	Andreaskreuze
Km 4,115	Kasernentor		

Im gesamten Kasernenbereich haben Schienenfahrzeuge Vorrang vor Straßenfahrzeugen. Durch Aufstellen von Andreaskreuzen mit dem Hinweis Schienenfahrzeuge haben Vorrang an allen Kaserneneinfahrtstoren wird dieser Vorrang eingeräumt.

2.) Betriebliche Bestimmungen

Die Grundstellung aller Weichen ist bis zum Kasernentor die Geradeausfahrt. Sämtliche Weichen sind mit Ausnahme der Weiche 3 verschlossen zu halten. Da die Weiche 3 zum DHL-Außenlager auf Grund eines fehlenden Weichenschlosses nicht abschließbar ist, ist vor dem Befahren die Lage und Endlage der Weichenzungen durch Augenschein zu prüfen.

Im Nebenanschluss DHL sind die Anschlussweichen als elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) ausgerüstet. Der Unterhaltungsdienst der DHE ist bei Störungen an den Anlagen sofort zu verständigen.

Für alle Fahrten gelten die in der „Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)“ und der „Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)“ enthaltenen Bestimmungen.

Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten bei der Bedienung des Gleisanschlusses meldet der Rangierleiter unverzüglich dem Zugleiter im Bahnhof Harpstedt. Dieser verständigt sofort den örtlichen Betriebsleiter und ggf. den Eisenbahnbetriebsleiter. Über alle Unfälle innerhalb des Gleisanschlusses ist die Standortverwaltung der Bundeswehr in Delmenhorst umgehend zu verständigen. Bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten in Nebenanschlüssen der Stadt Delmenhorst, ist die Stadt Delmenhorst und bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten im Nebenanschluss der Firma Additiv-Chemie Luers, ist die Firma Additiv-Chemie Luers umgehend zu verständigen.

Der Gleisanschluss der Bundeswehr und die Nebenanschlussgleise werden vom Bahnhof Annenheide aus bedient. Alle Fahrten auf dem Anschlussgleis und dessen Nebenanschlüsse sind Rangierfahrten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h.

Bei geschobenen Rangierfahrten hat der Rangierleiter die Spitze des ersten Wagens zu besetzen. Vor der Abfahrt der Rangierabteilung im Bahnhof Annenheide ist die Anschlussweiche aufzuschließen und in die Linkslage umzustellen. Mit dem ET-Schalter am Schaltkasten der Blinklichtanlage ist die Blinklichtanlage des BÜ Annenheider Straße anzuschalten.

Wegen fehlender Anrückstrecke schaltet das Überwachungssignal erst nach ca. 25 Sekunden nach Anschaltung der Anlage ein.

Ist nur eine Rangiereinheit auf dem Streckennetz der DHE tätig (Auskunft beim Zugleiter im Bahnhof Harpstedt einholen), darf die Anschlussweiche in der Linkslage verbleiben. Ansonsten muss die Anschlussweiche in die Geradeausstellung des Streckengleises der DHE umgestellt und verschlossen werden.

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlagen am Brendelweg, am Albertusweg und an der Adelheider Straße erfolgt durch die jeweiligen Einschaltkontakte in Höhe der Rautentafeln.

Bei Ausfall einer BÜ-Sicherungsanlage ist der jeweilige Bahnübergang vor jedem Befahren gemäß EBO und der BÜV-NE § 14 durch Posten zu sichern.

Die Ausrüstung des Postens mit roter Warnweste und Signalfolge, sowie bei Dunkelheit zusätzlich mit rot abgeblendeter Signallampe, ist zwingend erforderlich.

Albertusweg:

Wegen verkürzter Einschaltstrecke beträgt die Höchstgeschwindigkeit ab Rautentafel V max = 20 km/h in beiden Fahrtrichtungen.

Halt vor dem Kasernentor in Bahnkilometer 4,115:

Das Tor zur Kaserne ist mit einem Sicherheitsschloss versehen. Vor dem Befahren des Kasernenbereichs ist der Kasernenfeldwebel telefonisch zu verständigen.

Der Rangierleiter schließt das Tor auf und legt die Torflügel fest. Nach Durchfahrt der Rangierabteilung ist das Tor sofort wieder zu verschließen. Fremden ist der Eingang in den Kasernenbereich durch das Gleistor zu verwehren.

Aufenthalt im Kasernenbereich:

Alle Bediensteten der DHE haben im Kasernenbereich den Sonderausweis der Standortverwaltung mit sich zu führen und sich bei Aufforderung auszuweisen.

Personen, die innerhalb der Kaserne im Bedienungsbereich des Anschlussgleises an, in oder auf Schienenfahrzeugen beschäftigt sind, hat der Rangierleiter vor der Ausführung von Rangierarbeiten zu warnen und ggf. zum Aussteigen zu veranlassen.

Alle Rangierarbeiten sind mit besonderer Vorsicht auszuführen. Das Abstoßen von Wagen ist im gesamten Kasernenbereich verboten.

Mit einer Kleinlok dürfen höchstens die nach der Anhänge- und Bremslastentafel zugelassenen Achsen bewegt werden.

Im Kasernenbereich abgestellte Wagen und Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremsen oder durch Radvorleger zu sichern.

Rückfahrt Richtung Annenheide:

Die Bestimmungen für die Hinfahrt gelten sinngemäß.

Sollten mehrere Zug- und/oder Rangierfahrten im Streckennetz der DHE tätig sein, so ist in Höhe der Trapeztafel vor dem Bahnhof Annenheide anzuhalten. Über Zugfunk sind weitere Weisungen des Zugleiters im Bahnhof Harpstedt einzuholen.

Die Anschaltung der Blinklichtanlage der Annenheider Straße erfolgt über den Einschaltkontakt in Höhe der Rautentafel nach Zustimmung des Zugleiters.

Bei der Einfahrt in den Bahnhof Annenheide ist die Lage der Anschlussweiche zu beachten.

Nach der Einfahrt ist die Anschlussweiche in die Geradeausstellung des Streckengleises der DHE umzustellen und zu verschließen.

Besondere Anmerkungen:

Im gesamten Gleisanschluss und in allen Nebenanschlussgleisen sind Profileinschränkungen des Lichtraumprofils nur innerhalb der Seitenrampen vorhanden.

Der gesamte Gleisanschluss und alle Nebenanschlussgleise können uneingeschränkt mit allen Wagengattungen befahren werden.

3.) Bestimmungen die der Gleisanschlussinhaber zu beachten hat

Der Gleisanschlussinhaber hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlussgleises freigehalten werden.
- Lkw-Fahrten und sonstige Arbeiten auf der Rampe und in Gleisnähe bei der Bedienung eingestellt werden.
- Personen, die im Bedienungsbereich an, in oder auf den Wagen tätig sind, die Wagen verlassen oder von Ihnen zurücktreten.
- Bei Lagerung von Gegenständen und beim Abstellen von Fahrzeugen ein Abstand von mindestens 1,50 m in geraden und mindestens 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird.
- Bei Herstellung, Verarbeitung, Lagerung und Abfüllung gefährlicher Güter die einschlägigen Sicherheitsvorschriften beachtet und eingehalten werden.
- Bei Verladung und Beförderung gefährlicher Güter die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB / RID) beachtet und eingehalten werden.

Gefährliche Güter in diesem Sinne sind Güter der Gefahrklassen 1 – 9 gem. GGVSEB / RID. Im Einzelnen sind dieses Güter der...

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Schnee, Eis, Pflanzenwuchs und andere Behinderungen sind aus den Gleisen und Spurrillen zu entfernen. Für die Begehrbarkeit der erforderlichen Rangierwege ist zu sorgen.

Die Beleuchtung des Anschlussgleises ist für die Bedienung während der Dunkelheit rechtzeitig einzuschalten.

Im Anschluss abgestellte Wagen und Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremsen oder durch Auflegen von mindestens zwei Hemmschuhen zu sichern.

Beschädigungen der Anschlussgleisanlagen oder Eisenbahnfahrzeuge sowie Entgleisungen sind dem örtlichen Betriebsleiter der DHE oder dessen Vertreter unverzüglich zu melden.

Sind diese nicht erreichbar, ist die Meldung an den Zugleiter im Bahnhof Harpstedt unter der Rufnummer 04244 / 9355-17 zu erstatten.

III. b)

Bedienungsanweisung

**für das Nebenanschlussgleis der Firma Additiv Chemie Luers GmbH
anschließend an den Gleisanschluss der Bundeswehr in Bahn-km 0,922**

Gültig ab 01.12.2013

Aufgestellt:
Harpstedt, den 27.11.2013

.....
(Eisenbahnbetriebsleiter)

1.) Betriebliche Bestimmungen

Zur Bedienung des Gleisanschlusses muss der Ausschaltkontakt in Fahrtrichtung Adelheide befahren werden. Vor dem Zurückdrücken ist die UT zu schalten.

Gleissperre aufschließen und ablegen. Weiche 2 aufschließen und in Linkslage umstellen.

Den Anschlussinhaber zum Öffnen des Gleistores auffordern. Dabei darauf achten, dass die Torflügel festgelegt werden.

Vom Anschlussinhaber die Bestätigung einholen, dass bereitgestellte Wagen abgezogen, bzw. Rangierbewegungen im Anschlussgleis durchgeführt werden dürfen.

Prüfen, ob Schlauchverbindungen zu den Wagen bestehen und ob die Schläuche profilfrei außerhalb des Gleises liegen.

Erst danach darf an im Nebenanschluss abgestellte Wagen herangefahren werden.

Nach der Bedienung des Gleisanschlusses ist die Gleissperre wieder aufzulegen und abzuschließen. Das Gleistor ist wieder zu verschließen.

Die Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter und die Vorschrift über die Maßnahmen bei Freiwerden gefährlicher Stoffe sind strikt einzuhalten.

2.) Bestimmungen, die der Anschließer zu beachten hat

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden.
- Lkw-Fahrten und sonstige Arbeiten in Gleisnähe bei der Bedienung eingestellt werden.
- Personen, die im Bedienungsbereich an, in oder auf den Wagen tätig sind, die Wagen verlassen oder von Ihnen zurücktreten.
- bei Lagerung von Gegenständen an Anschlussgleis ein Abstand von mind. 1,50 m in geraden und mind. 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird.
- bei Herstellung, Verarbeitung, Lagerung und Abfüllung gefährlicher Güter die einschlägigen Sicherheitsvorschriften beachtet und eingehalten werden.
- bei Verladung und Beförderung gefährlicher Güter die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB / RID) beachtet und eingehalten werden.

Gefährliche Güter in diesem Sinne sind Güter der Gefahrklassen 1 – 9 gem. GGVSEB / RID. Im Einzelnen sind dieses Güter der...

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Schnee, Eis, Pflanzenwuchs und andere Behinderungen sind aus den Gleisen und Spurrillen zu beseitigen. Für die Begehrbarkeit der erforderlichen Rangiererwege ist zu sorgen.

Die Beleuchtung des Anschlusses ist für die Bedienung während der Dunkelheit rechtzeitig einzuschalten.

Im Anschluss abgestellte Wagen und Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremsen oder durch Auflegen von mindestens zwei Hemmschuhen zu sichern.

Beschädigungen der Anschlussanlagen oder Eisenbahnfahrzeugen sowie Entgleisungen sind dem örtlichen Betriebsleiter der DHE oder dessen Vertreter zu melden. Sind diese nicht zu erreichen, ist die Meldung an den Zugleiter in Harpstedt zu erstatten.

III. c)

Bedienungsanweisung

**für das Nebenanschlussgleis der Stadt Delmenhorst
anschließend an den Gleisanschluss der Bundeswehr in Bahn-km 0,966**

Gültig ab 01.12.2013

Aufgestellt:
Harpstedt, den 27.11.2013

.....
(Eisenbahnbetriebsleiter)

1.) Betriebliche Bestimmungen

Zur Bedienung des Gleisanschlusses muss der Ausschaltkontakt in Fahrtrichtung Adelheide befahren werden. Vor dem Zurückdrücken ist die UT zu schalten.

Weiche 3 in Rechtslage umstellen. Da die Weiche 3 zum DHL-Außenlager auf Grund eines fehlenden Weichenschlosses nicht abschließbar ist, ist vor dem Befahren die Lage und Endlage der Weichenzungen durch Augenschein zu prüfen.

Bei der Bedienung des Nebenanschlussgleises hat der Rangierleiter der Bedienungsfahrt voranzugehen und den Bahnübergang als Posten zu sichern. Die Ausrüstung des Postens mit roter Warnweste und Signalflagge, sowie bei Dunkelheit zusätzlich mit rot abgeblendeter Signallampe, ist zwingend erforderlich.

Da der Gleisabschluss des Nebenanschlussgleises lediglich aus klappbaren Gleissperren besteht (Straßenfahrbahn), ist besonders darauf zu achten, dass abgestellte Wagen und Fahrzeuge in beide Richtungen festgelegt werden.

V_{\max} im Nebenanschlussgleis = Schrittgeschwindigkeit.

Bei unsichtigem Wetter sind abgestellte Wagen mit Blinkleuchten zu kennzeichnen.

2.) Bestimmungen, die der Anschließer zu beachten hat

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden.
- Lkw-Fahrten und sonstige Arbeiten in Gleisnähe bei der Bedienung eingestellt werden.
- Personen, die im Bedienungsbereich an, in oder auf den Wagen tätig sind, die Wagen verlassen oder von Ihnen zurücktreten.
- bei Lagerung von Gegenständen an Anschlussgleis ein Abstand von mind. 1,50 m in geraden und mind. 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird.
- bei Herstellung, Verarbeitung, Lagerung und Abfüllung gefährlicher Güter die einschlägigen Sicherheitsvorschriften beachtet und eingehalten werden.
- bei Verladung und Beförderung gefährlicher Güter die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB / RID) beachtet und eingehalten werden.

Gefährliche Güter in diesem Sinne sind Güter der Gefahrklassen 1 – 9 gem. GGVSEB / RID. Im Einzelnen sind dieses Güter der...

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Schnee, Eis, Pflanzenwuchs und andere Behinderungen sind aus den Gleisen und Spurrillen zu beseitigen. Für die Begehrbarkeit der erforderlichen Rangierewege ist zu sorgen.

Die Beleuchtung des Anschlusses ist für die Bedienung während der Dunkelheit rechtzeitig einzuschalten.

Im Anschluss abgestellte Wagen und Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremsen oder durch Auflegen von mindestens zwei Hemmschuhen zu sichern.

Beschädigungen der Anschlussanlagen oder Eisenbahnfahrzeugen sowie Entgleisungen sind dem örtlichen Betriebsleiter der DHE oder dessen Vertreter zu melden. Sind diese nicht zu erreichen, ist die Meldung an den Zugleiter in Harpstedt zu erstatten.

III. d)

Bedienungsanweisung

**für das Nebenanschlussgleis der Firma DHL Logistics
Eigentümer: Gewerbeimmobilien & Verwaltungsgesellschaft mbH
anschließend an den Gleisanschluss der Bundeswehr in
Bahn-km 1,125 und 1,375**

Gültig ab 01.12.2013

Aufgestellt:
Harpstedt, den 27.11.2013

.....
(Eisenbahnbetriebsleiter)

1.) Allgemeine Bestimmungen

a) Lage

Der Nebengleisanschluss der DHL zweigt etwa in Bahn-km 1,125 mit der elektrisch-ortsgestellten Linksweiche EOW 1 aus dem Anschlussgleis der Bundeswehr ab und mündet etwa 10 m vor dem Bahnübergang „Albertusweg“ in Bahn-km 1,375 über die EOW 2 wieder in das Anschlussgleis der BW ein. Der Nebenanschluss besteht aus einem Gleis.

b) Beschreibung des Nebenanschlusses.

Das Anschlussgleis dient der Zustellung und der Abholung von Eisenbahnwagen in und aus der überdachten Verladeanlage/rampe der Firma DHL.

Die Nutzlänge des Gleises beträgt 160 m.

Das Gleis liegt in der Waagerechten. (Neigung = 1 : 00)

Das Gleis ist mit Weichen 190 – 1 : 7,5 an das Anschlussgleis der BW angeschlossen.

Die Halbmesser der Bögen im Anschlussgleis betragen $R = 150$ m.

Eine Profileinschränkung ist im Anschlussgleis mit Ausnahme des Rampenbereichs nicht vorhanden.

2.) Betriebliche Bestimmungen

a) Für alle Fahrten gelten die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) und der FV-NE enthaltenen Bestimmungen.

Die Anschlussweichen sind als elektrisch-ortsgestellte Weichen (EOW) ausgerüstet.

Die Grundstellung der Weichen ist die Geradeausfahrt. Die Weichen sind über den elektrischen Weichenantrieb in dieser Stellung verschlossen. Bei Störungen der Anlage sind die Stelleinrichtungen der Weichen mit einer Handkurbel zu bedienen. Durch Einführung der Handkurbel in das Gehäuse des Weichenantriebes wird der Stellstrom des Weichenantriebes automatisch unterbrochen.

Die Verschlusseinrichtung des Weichenantriebes wird hiervon nicht berührt.

Der Unterhaltungsdienst der DHE ist bei Störungen sofort zu verständigen.

Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten bei der Bedienung des Anschlussgleises meldet der Rangierleiter unverzüglich dem Zugleiter im Bahnhof Harpstedt.

Dieser verständigt sofort den örtlichen Betriebsleiter und ggf. den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL). Über alle Unfälle innerhalb des Gleisanschlusses ist der Anschließer vom örtlichen Betriebsleiter zu verständigen.

Vor dem Abziehen von Wagen hat sich das Rangierpersonal davon zu überzeugen, dass das Seil der Seilzuganlage nicht mehr an Wagen angehängt ist.

b) Hinfahrt

Alle Fahrten auf dem Anschlussgleis der Bundeswehr und auf dem Nebenanschlussgleis sind Rangierfahrten.

Die Höchstgeschwindigkeit aller Fahrten beträgt 25 km/h.

Bei geschobenen Rangierfahrten hat der Rangierleiter die Spitze des ersten Wagens zu besetzen.

Soll unmittelbar aus Richtung Annenheide kommend in das Nebenanschlussgleis hinein gefahren werden, so ist ca. 25 m vor der Einfahrweiche 1 in Höhe der Handschalteneinrichtung der EOW (WT) anzuhalten, die WT zu bedienen und nach Umlaufen der Weiche in die Linkslage und nach Aufleuchten des Weichenlaufmelders/Stellungsmelders für die Linkslage vorsichtig in das Anschlussgleis einzufahren.

Eine Einschaltung der Bahnübergangssicherungsanlage (Lz-Anlage) „Albertusweg“ erfolgt hierbei nicht

Soll die Einfahrt aus Richtung Annenheide kommend aus der Gegenrichtung erfolgen, wird die Lz-Anlage „Albertusweg“ über den Schaltkontakt in Höhe der Rautentafel eingeschaltet.

Wegen verkürzter Einschaltstrecke V max. = 20 km/h ab Rautentafel.

Der BÜ „Albertusweg“ ist soweit zu überfahren, dass die Ausschalterschleife in Höhe des ÜSW 1 vollständig frei gefahren wird. Die Anlage wird hierdurch ausgeschaltet.

Daraufhin ist die Handschalteneinrichtung (WT) der Weiche 2 der EOW zu bedienen. Nach Umlaufen der Weiche 2 in die Rechtslage und nach dem Aufleuchten des Weichenlauf-/stellungsmelders für die Rechtslage ist die Lz-Anlage „Albertusweg“ mit dem Rangierschalter (Rs) anzuschalten und nach der Einfahrt in das Anschlussgleis wieder auszuschalten.

Bei Ausfall der BÜ-Sicherungsanlage ist der Bahnübergang vor jedem Befahren gemäß EBO und BÜV-NE § 14 durch Posten zu sichern.

Aufenthalt im Anschluss

Personen, die im Bedienungsbereich des Anschlusses an oder in den Fahrzeugen beschäftigt sind, hat der Rangierleiter vor der Ausführung von Rangierbewegungen zu warnen und ggf. zum Aussteigen zu veranlassen.

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

Mit einer Kleinlok dürfen höchstens die nach der Anhäng- und Bremslastentafel zugelassenen Achsen bewegt werden.

Im Anschluss abgestellte Wagen und Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremsen oder durch Hemmschuhe zu sichern.

c) Rückfahrt Richtung Annenheide

Die Rückfahrt aus dem Anschlussgleis unmittelbar in Richtung Annenheide ist möglich.

Durch Befahren eines Schaltkontaktes der EOW ca. 6 m vor dem Grenzzeichen der Weiche EOW 1 läuft die Weiche EOW 1 in die Linkslage. Nach Umlaufen der Weiche und Aufleuchten des Weichensignals in die Linkslage darf die Weiche befahren werden.

Nach dem Räumen der Weiche stellt die Weiche sich nach ca. 16 sec. Automatisch wieder in Grundstellung Geradeausfahrt zurück.

Ausfahrt Richtung Adelheide

Bei Ausfahrt- und Weiterfahrten aus dem Anschluss in Richtung Adelheide ist zuvor die Einschalttaste „ET“ der Lz-Anlage Albertusweg an der Säule der Überdachung der Verladeanlage zu bedienen.

Nach dem Aufleuchten der Überwachungslampe im Gehäuse der Schaltanlage läuft nach dem Befahren des Schienenkontaktes der EOW ca. 6 m vor dem Grenzzeichen der Weiche EOW 2 die Weiche EOW 2 in die Rechtslage. Nach dem Umlaufen der Weiche und dem Aufleuchten des Weichensignals für die Rechtslage darf ausgefahren werden.

Nach dem Räumen der Ausschalterschleife der Lz-Anlage schaltet diese ab.

Die Weiche 2 läuft nach ca. 16 sec. in die Grundstellung (Geradeausfahrt) zurück.

Ausfahrt über BÜ Albertusweg in Richtung Annenheide

Die LZ-Anlage ist über Rangierschalter „Rs“ am Schaltheis vor der Ausfahrt anzuschalten, und nach dem vollständigen Räumen des Bahnüberganges und aller Schaltschleifen in BÜ-Nähe wieder abzuschalten.

Die Weiche 2 ist über die WT 2 umzustellen. Die Grundstellung erfolgt nach ca. 16 sec. automatisch.

3.) Bestimmungen, die der Anschließer zu beachten hat

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden.
- während der Bedienungsfahrten die Tür an der östlichen Seite der Rampe geschlossen ist, da diese im geöffneten Zustand in den Regellichtraum ragt.
- Lkw-Fahrten und sonstige Arbeiten auf der Rampe und in Gleisnähe bei der Bedienung eingestellt werden.
- Personen, die im Bedienungsbereich an, in oder auf den Wagen tätig sind, die Wagen verlassen oder von Ihnen zurücktreten.
- bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mind. 1,50 m in geraden und mind. 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird.
- bei Herstellung, Verarbeitung, Lagerung und Abfüllung gefährlicher Güter die einschlägigen Sicherheitsvorschriften beachtet und eingehalten werden.
- bei Verladung und Beförderung gefährlicher Güter die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB / RID) beachtet und eingehalten werden.

Gefährliche Güter in diesem Sinne sind Güter der Gefahrklassen 1 – 9 gem. GGVSEB / RID. Im Einzelnen sind dieses Güter der...

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Schnee, Eis, Pflanzenwuchs und andere Behinderungen sind aus den Gleisen und Spurrillen zu beseitigen. Für die Begehbarkeit der erforderlichen Rangierewege ist zu sorgen.

Die Beleuchtung des Anschlusses ist für die Bedienung während der Dunkelheit rechtzeitig einzuschalten.

Im Anschluss abgestellte Wagen und Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremsen oder durch Auflegen von mindestens zwei Hemmschuhen zu sichern.

Beschädigungen der Anschlussanlagen oder Eisenbahnfahrzeugen sowie Entgleisungen sind dem örtlichen Betriebsleiter der DHE oder dessen Vertreter zu melden. Sind diese nicht zu erreichen, ist die Meldung an den Zugleiter in Harpstedt zu erstatten.

Im Bereich des Anschlusses befindet sich eine Seilzuganlage. Die Bedienung erfolgt ausschließlich durch Personal des Anschliebers. Nur unterwiesenes Personal ist berechtigt, die Seilwinde zu bedienen. Vor dem Verziehen von Wagen hat sich der Bediener davon zu überzeugen, dass der Wagen frei beweglich ist, sich keine Personen im und am Wagen aufhalten und der Fahrweg frei und befahrbar ist. Nach dem Verziehen von Wagen sind diese zu sichern und das Seil ist vom Wagen zu lösen.

Die jährliche UVV-Untersuchung der Seilzuganlage erfolgt durch die Werkstatt der DHE.

III. e)

**Bedienungsanweisung
für den Gleisanschluss der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde**

**Anschluss einer Fahrzeughalle an den Bahnhof Harpstedt
der Nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE) Delmenhorst – Harpstedt**

Gültig ab 01.12.2013

Aufgestellt:
Harpstedt, den 27.11.2013

.....
(Eisenbahnbetriebsleiter)

1.) Allgemeine Bestimmungen

a) Lage

Der Gleisanschluss der DHEF zweigt im Bahnhof Harpstedt in Bahnkilometer 21,917 mit einer ortsgestellten Linksweiche, die in Grundstellung verschlossen ist, in nördlicher Richtung ab. Der Anschluss besteht aus einem Gleis vom Streckengleis der DHE bis zum Brennereiweg und wird durch eine Weiche auf zwei Gleise erweitert. Beide Gleise führen in die Schienenfahrzeughalle der DHEF und enden dort.

b) Beschreibung des Anschlusses

Die Anschlussgleise dienen der Abstellung von Schienenfahrzeugen der DHEF.

Eine linksaufwerfende Gleissperre, die in Abhängigkeit mit der Weiche im durchgehenden Streckengleis steht, sichert das Streckengleis gegen unbefugtes Ausfahren aus dem Anschlussgleis.

Von der Anschlussweiche aus in Richtung Brennereiweg fällt das Anschlussgleis mit einer Neigung von 1 : 119 bzw. 1 : 102. Vom Brennereiweg bis zum Hallenanfang steigen die Anschlussgleise mit einer Steigung von 1 : 77. In der Schienenfahrzeughalle liegen die Gleise in der Waagerechten.

Die in den Gleisen vorhandenen Gleisbögen haben Halbmesser von ca. 140 m. Die Weichen haben ebenfalls Bögen mit $R = 140$ m. Die Nutzlänge der Gleise in der Halle betragen je 45,00 m. Beide Gleise werden an den Enden durch Prellböcke abgeschlossen.

Zum Schutz des Bahnüberganges Brennereiweg vor ablaufende Wagen sind ca 5,00 m vor der Halle in beiden Gleisen Gleisbremsschuhe angeordnet. Diese Gleisbremsschuhe dürfen nur bei der Bedienung des Anschlusses kurzfristig abgelegt werden und sind nach Durchführung der Bedienungsfahrt unverzüglich wieder aufzulegen.

Zwischen den Gleisbremsschuhen und der Gleissperre dürfen Fahrzeuge nur unter Aufsicht kurzfristig abgestellt werden. Die Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremse oder durch Hemmschuhe zu sichern.

Die Toreinfahrten beider Gleise sind in der Höhe stark eingeschränkt.

Die Gesamthöhe der Tore beträgt 4,20 m.

Das Breitenmaß beider Tore beträgt 4,40 m.

c) Lageskizze

2.) **Betriebliche Bestimmungen**

a) Der Gleisanschluss der DHEF wird bei Bedarf von der DHE bedient. Für alle Fahrten gelten die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) und der FV-NE enthaltenen Bestimmungen. Die Anschlussweiche steht in Folgeabhängigkeit mit der Gleissperre. Die Weiche und die Gleissperre werden mit dem Zugführerschlüssel aufgeschlossen. Ein Ersatzschlüssel befindet sich beim Werkstattleiter in der Betriebswerkstatt. Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten bei der Bedienung des Gleisanschlusses meldet der Triebfahrzeugführer unverzüglich dem örtlichen Betriebsleiter und ggf. den EBL. Über alle Unfälle innerhalb des Gleisanschlusses ist der Anschließer vom örtlichen Betriebsleiter zu verständigen.

b) Hinfahrt

Die Bedienung wird auf Antrag des Anschließers durchgeführt. Die Fahrzeuge sind in den Anschluss zu schieben. Bei geschobenen Rangierfahrten hat ein Rangierer auf der Vorderseite des ersten Wagens die Spitze zu besetzen oder der Rangierabteilung voranzugehen.

Der Bahnübergang Brennereiweg ist vor jedem Befahren gemäß EBO und BÜV-NE § 14 durch Posten zu sichern.

c) Aufenthalt im Anschluss

Personen, die im Bedienungsbereich des Anschlusses an oder in Fahrzeugen beschäftigt sind, hat der Rangierleiter vor Ausführung der Rangierbewegung zu warnen und ggf. zum Aussteigen zu veranlassen.

Nach Ablegen des entsprechenden Gleisbremsschutzes und nach vollständigem Öffnen und Festlegen des Hallentores in geöffneter Stellung dürfen die Hallengleise mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Achtung: Profileinschränkung von 4,20 m in der Höhe.

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten. Mit einer Kleinlok dürfen höchstens die nach der Anhänge- und Bremslastentafel zugelassenen Achsen bewegt werden.

In der Halle abgestellte Wagen sind durch Anziehen der Handbremsen oder durch Hemmschuhe zu sichern.

d) Rückfahrt

Die Rückfahrt in den Bahnhof Harpstedt darf erst nach Verständigung und mit Zustimmung des Zugleiters erfolgen.

Die Postensicherung des Bahnüberganges Brennereiwegs ist zu beachten. Die Gleisbremsschuhe sind wieder aufzulegen.

Die Anschlussweiche und die Gleissperre sind in der Grundstellung zu verschließen.

3.) **Bestimmungen, die der Anschließer zu beachten hat**

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden.
- Rangier- und sonstige Arbeiten in der Nähe dieser Gleise während der Bedienung eingestellt werden.
- Personen, die im Bedienungsbereich an, in oder auf den Wagen tätig sind, die Wagen verlassen oder von Ihnen zurücktreten.
- bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ein Abstand von mind. 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird.
- Gegenstände in der Nähe der Gleise so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden.
- bei Herstellung, Verarbeitung, Lagerung und Abfüllung gefährlicher Güter die einschlägigen Sicherheitsvorschriften beachtet und eingehalten werden.
- bei Verladung und Beförderung gefährlicher Güter die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB / RID) beachtet und eingehalten werden.

Gefährliche Güter in diesem Sinne sind Güter der Gefahrklassen 1 – 9 gem. GGVSEB / RID. Im Einzelnen sind dieses Güter der...

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Schnee, Eis, Pflanzenwuchs und andere Behinderungen sind aus den Gleisen und Spurrillen zu beseitigen. Für die Begehrbarkeit der erforderlichen Rangiererwege ist zu sorgen.

Die Beleuchtung des Anschlusses ist für die Bedienung während der Dunkelheit rechtzeitig einzuschalten.

Es sind zwei Hemmschuhe vorzuhalten und an den gelb gestrichenen Pfosten in der Nähe der Übergabestelle aufzubewahren.

Beschädigungen der Anschlussanlagen oder Wagen, sowie Entgleisungen sind dem örtlichen Betriebsleiter des Bahnhofes der DHE oder dessen Vertreter zu melden. Sind diese nicht rechtzeitig zu erreichen, ist die Meldung an den Zugleiter in Harpstedt zu erstatten.

Teil C Bahnhofsplanskizzen

I. Streckenband

II. Bahnhofspläne