

Inhaltsverzeichnis

TEIL A Fahrdienst- und Bremsvorschriften

A 1	Allgemeine Bestimmungen, Zuständigkeiten und Anwendungsbereich	2
A 2	Ergänzende Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift (FV-NE).....	4
A 3	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (Ril 301)	19
A 4	Ergänzende Bestimmungen zur Bremsvorschrift (Ril 915.01).....	21
A 5	Betriebliche Weisungen	23
A 5-1	Betriebliche Regelung zur Befahrung des Bahnhofsfahr- zeugtechnik Dessau.....	23
A 5-2	Schnittstellenregelung des Zugverkehrs zwischen Dessau Hbf (DB Netz AG) und dem Infrastrukturanchluss der DVE mbH.....	25
A 5-3	Betriebliche Regelungen zur Befahrung des Bahnhofsfahr- zeugtechnik Dessau.....	31
A 5-4	Bremszettel führen (Ril 408.8312)	33

Teil A Fahrdienst- und Bremsvorschriften

A 1 Allgemeine Bestimmungen

1.1. Allgemeine Dienstpflichten der Betriebsbediensteten

Die Betriebsbediensteten auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der DVE, im weiteren EI DVE, sind verpflichtet, die für den Betriebsdienst, den Gesundheits- und Arbeits- sowie Brandschutz erlassenen Vorschriften gewissenhaft zu befolgen. Ordnung, Disziplin und Sicherheit müssen oberstes Gebot ihres Handelns sein, um Schäden an Leben, Gütern sowie ideelle Verluste zu vermeiden. Sie müssen sich ständig bemühen, ihre Qualifikation zu erhöhen und ihre Arbeitsweise zu verbessern. Die Sorge für die Sicherheit und Planmäßigkeit des Betriebsdienstes geht allen anderen Arbeiten der Betriebsbediensteten vor.

1.2. Benennung der ausgeführten Tätigkeiten

Im Betriebsdienst auf der EI DVE werden folgende Tätigkeiten ausgeübt:

- Eisenbahnbetriebsleiter
- Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
- Zugleiter
- Zugführer, Zugschaffner
- Triebfahrzeugführer
- Triebfahrzeugbegleiter, Heizer
- Rangierbegleiter, Rangierer
- örtlicher Betriebsbediensteter

Beschäftigte, die vorstehende Tätigkeiten ausüben, sind Betriebsbedienstete auf der EI DVE. Die in diesen und anderen Vorschriften genutzten Begriffe "Mitarbeiter im Betriebsdienst" und "Betriebseisenbahner" sind dem Begriff "Betriebsbedienstete" gleichgestellt.

1.3. Dienstfähigkeit

Die Dienstfähigkeit der Betriebsbediensteten darf nicht durch Ermüdung, Krankheit, Alkohol oder andere Rauschmittel beeinträchtigt

sein. Betriebsbedienstete, deren Dienstfähigkeit beeinträchtigt ist, dürfen ihre Tätigkeit nicht ausüben. Die erforderlichen Maßnahmen trifft der Vorgesetzte.

Während der Dienstzeit ist der Genuss von Alkohol oder anderer Rauschmittel verboten.

1.4. Aufenthalt in den Gleisanlagen

Der Aufenthalt in den Gleisanlagen ist nur zur Wahrnehmung dienstlicher Pflichten gestattet. Personen, die die Gleisanlagen unbefugt betreten oder mit Kraftfahrzeugen befahren, sind aus den Gleisanlagen zu weisen. Die Ausübung von Tätigkeiten im nichtöffentlichen Bereich von Gleisanlagen, auf denen Eisenbahnbetrieb durchgeführt wird, ist nur mit dem Tragen einer Warnweste nach Euro-Norm zulässig.

1.5. Aufsichts- und Kontrollorgan

Als zuständiges Aufsichts- und Kontrollorgan fungiert:

Der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht (LfB)
Ernst - Kamieth - Straße 5
06112 Halle / Saale
Tel. 03 45 / 67 83-275
Fax. 03 45 / 67 83-5270

1.6. Tauglichkeit

Die Betriebsbediensteten auf der EI DVE müssen die nach § 48 Abs. 2-6 der EBO geforderte arbeits- und verkehrsmedizinische Tauglichkeit besitzen. Tauglichkeitsuntersuchungen werden ausgeführt von:

BAD Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH
Zentrum Dessau
Raguhner Straße 49 b
06842 Dessau-Roßlau

Andere Bahnärzte werden anerkannt. Steht ein Mitarbeiter in einem Beschäftigungsverhältnis mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit gleichwertiger Tätigkeit, wird die dort durchzuführende Tauglichkeitsuntersuchung mit schriftlichem Nachweis anerkannt.

A 2 Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift (FV-NE)

zu § 1 Abs. 2

Für die DVE gelten bei halbseitig gedruckten Bestimmungen die auf der rechten Hälfte der FV-NE abgedruckten Bestimmungen für Zugleitbetrieb.

zu § 1 Abs. 3

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder die bis zu ihrer Aufnahme in die SbV-DVE angeordnet werden, sind schriftlich bekannt zu geben durch:

- Verzeichnis der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (La)
- Betriebsanweisungen (BA),
- Betriebliche Mitteilungen (BM) und
- Dienstanweisungen (DA)

und werden in Schriftform, bevorzugt per Telefax verteilt. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden schriftlich in der La bekannt gegeben. Die La erscheint monatlich.

Die Beschreibung der örtlichen Verhältnisse beinhaltet der Teil C „Infrastruktur“ der SbV-DVE.

zu § 1 Abs. 6

Für den Betrieb im Bereich des Bf Dessau Hbf gelten die Bestimmungen der DB AG, insbesondere die Betriebliche Weisung A 5-2 (Schnittstellenregelung).

zu § 2 Abs. 4

Um einen sicheren und reibungslosen Einsatz im Betriebsdienst zu ermöglichen, sind die Mitarbeiter des Betriebsdienstes einmal im Kalenderjahr zur Teilnahme am Dienstunterricht verpflichtet.

zu § 2 Abs. 9

Bei Dienstantritt ist der Kommunikationskoffer (Kk) und das Meldebuch des Zugleiters beim Dispatcher der DVG/DVE entgegenzunehmen. Der Zugleiter hat sich von der Vollständigkeit des Kommunikationskoffers zu überzeugen und dies durch Unterschrift zu quittieren. Bei Einzugbetrieb übernimmt der Zugführer bzw. der Triebfahrzeugführer diese Aufgaben (siehe auch zu § 12 Abs.1).

Bei der Dienstübergabe überzeugt sich der Dienstübernehmende von der Vollständigkeit des Kommunikationskoffers und quittiert dies auf dem dafür vorgesehenen Dienstübergabenachweis gemäß Anlage 1 zur SbV.

Im Anschluss an die letzte Fahrt des Verkehrstages ist der Kommunikationskoffer beim Dispatcher der DVG/DVE abzugeben. Der Diensthabende hat sich von der Vollständigkeit zu überzeugen und dies durch Unterschrift zu bestätigen.

Zum Inhalt des Kommunikationskoffers siehe Teil B der SbV.

zu § 2a (3)

Eine drohende Betriebsgefahr ist sofort auch dem Leitstand zu melden.

Unregelmäßigkeiten an Triebfahrzeugen sind im Übergabebuch des Fahrzeuges zu vermerken und das Buch dem Ebl vorzulegen.

Unregelmäßigkeiten an den Bahnanlagen sind im Übergabebuch des Zugleiters zu vermerken und das Buch dem Ebl vorzulegen.

zu § 3 Abs. 2 und Anlage 2 FV-NE

Die betrieblichen Grenzen zwischen dem EI DVE

- mit der DB Netz AG im Bahnhof Dessau Hbf und
- mit dem EIU ELS im Bahnhof Oranienbaum

sind im Teil C, Abschnitt C1 der SbV-DVE beschrieben.

zu § 3 Abs. 14

Die Zugleitstelle befindet sich im Bf Oranienbaum.

Unbesetzte Zuglaufstelle

Bahnhof Wörlitz

Jeder Zug erhält von der DVE eine Zugnummer, die aus dem Kürzel des verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) und einer dreistelligen Zahl besteht. Die Zugnummern, ausgenommen die der Regelzüge, werden einmal pro Kalenderjahr vergeben.

Dabei kommen je Zuggattung folgende Zugnummern zur Anwendung:

...100 bis ...150	Regelzüge im Reiseverkehr
...151 bis ...499	Sonderzüge im Reiseverkehr
...500 bis ...550	Regelzüge im Güterverkehr
...551 bis ...899	Sonderzüge im Güterverkehr
...900 bis ...950	Triebfahrzeugleerfahrten
...951 bis ...999	Dienstpersonenzüge, Hilfszüge, Arbeitszüge

Für Zugfahrten von/nach Dessau Hbf erstellt die DB Netz AG Fahrpläne bis zur Bahnverwaltungsgrenze im km 0,300. Bei diesen Zugfahrten mit Ziel- oder Ausgangsbahnhof Dessau Hbf wird die fünfstellige Zugnummer der DB Netz AG weiter verwendet.

Für Zugfahrten, die auf die EI ELS in Richtung Jüdenberg übergehen oder von dieser ausgehen, werden die Zugnummern des EIU ELS übernommen und geführt.

zu § 5 Abs. 2 a)

An Dienstfahrplänen werden ausgegeben:

- Fahrplanbekanntgabe,
- Buchfahrplan und
- Bildfahrplan (für Zugleiter).

Vorstehende Fahrpläne sind den Betriebsbediensteten per Telefax, per e-Mail oder persönlich bekannt zu geben.

zu § 5 Abs. 8

Auf dem Dienstposten des Zugleiters wird keine Merktafel geführt. Die notwendigen Hinweise und Bekanntgaben befinden sich im Übergabebuch für den Zugleiter.

zu § 6 Abs. 1 und § 11 Abs. 1

Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach Anlage 7 FV-NE und ein „Übergabebuch für den Zugleiter“.

zu § 6 Abs. 2 und § 11 Abs. 1

Das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ befindet sich auf dem Triebfahrzeug.

Bei Mehrzugbetrieb übergibt der Triebfahrzeugführer das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ am Zuganfangsbahnhof an den Zugführer. Am Endbahnhof des Zuges ist das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ an den Triebfahrzeugführer zurückzugeben.

Für Fremdfahrzeuge werden Reserveexemplare vorgehalten und rechtzeitig verteilt.

Ist eine Betriebsstelle mit einem öBb besetzt und übernimmt dieser Zuglaufmeldungen, so erhält der öBb für diese Zuglaufstelle ein „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“

Die Meldebücher sind vor unbefugtem Zugriff geschützt aufzubewahren.

zu § 6 Abs. 3

Auf das Führen eines Fernsprechbuches wird verzichtet.

zu § 7 Abs. 5

In den Bahnsteigbereichen der Bahnhöfe und der Haltepunkte haben alle Züge vorsichtig zu fahren, wenn höhengleiche Übergänge zu den Bahnsteigen vorhanden sind und die Bahnsteigbeleuchtung fehlt. Bei Dunkelheit ist der Lichtschein der Fahrzeug-Innenbeleuchtung durch Verschiebung der Abfahrt so lange zu nutzen, bis die Fahrgäste den Bahnsteig verlassen haben.

zu § 8 Abs. 2

Die fahrdienstliche Verständigung geschieht durch Mobiltelefon.

zu § 8 Abs. 6

Für die Namen der Zuglaufstellen und Stationen dürfen im Fernschreib- und Fernsprechverkehr sowie auch bei der Ausfertigung schriftlicher Befehle folgende Kurzbezeichnungen verwendet werden:

(Tabelle umseitig)

Betriebsstelle	Kurzbezeichnung
Bf Dessau Hbf	LD
Anschl. Fahrzeugtechnik Dessau	Fz
Hp Waldersee	Waldersee
Hp Adria	Adria
Hp Biosphärenreservat	Bio
Bf Oranienbaum	Or
Bf Wörlitz	Wö

zu § 11 Abs. 1

Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ entsprechend den Bestimmungen der Anlage 7 FV-NE (s. § 6).

zu § 12 Abs. 1

Wenn auf der gesamten Strecke nur ein Zug verkehrt, kann vom Zugleitverfahren abgesehen werden. Über den „**Einzugbetrieb**“ werden die Betriebsbediensteten durch die Fahrplanbekanntgabe informiert.

Alle Aufgaben des Zugleiters übernimmt dann der Zugführer.

Das „Übergabebuch für den Zugleiter“ nimmt der Zugführer an sich.

Ist bei diesem Betriebsverfahren das Verkehren einer zweiten Zuginheit unabdingbar, so darf diese zweite Zuginheit nur verkehren, nachdem die Zugleitstelle vom Zugleiter besetzt wurde.

zu § 14 Abs. 1

Die Prüfung des Fahrweges erfolgt durch Augenschein.

Die Prüfung des Fahrweges im Bahnhof Oranienbaum erfolgt gemäß Anweisung A 5-3.

zu § 15 Abs. 1

Im Zuständigkeitsbereich des Bf Dessau Hbf prüft der Fdl (ESTW-UZ Dessau) den Fahrweg gemäß Weisung A 5-2.

Für das Stellen der Weichen auf der Strecke ist der jeweilige Zugführer oder ein öBb zuständig. Ortsbediente Weichen in Hauptgleisen dürfen mit Genehmigung des Zugleiters durch den Zugführer oder Rangierbegleiter gestellt werden. Ortsbediente Weichen in Nebengleisen dürfen durch den Rangierbegleiter oder andere durch ihn beauftragte Betriebsbedienstete gestellt werden.

1. Aushändigen von Schlüsseln für verschlossene Weichen an den Zugführer

Die Schlüssel für verschlossene Weichen befinden sich im Kommunikationskoffer. Der unbefugte Zugriff ist auszuschließen.

Die richtige Stellung der Weichen, deren ordnungsgemäßes Verschießen und die ordnungsgemäße Aufbewahrung der Schlüssel sind durch den Zugführer zu überwachen.

2. Aushändigung von Schlüsseln zur Pflege, Prüfung oder Instandhaltung der Weichen

Für die Durchführung von Arbeiten zur Pflege, Prüfung oder Instandhaltung der Weichen dürfen erforderliche Schlüssel dem Streckenwärter und den mit Prüfungs- und Instandhaltungsarbeiten Beauftragten von den festgelegten Aufbewahrungsstellen gegen Nachweis ausgehändigt werden.

zu § 15 Abs. 4 a)

Spitz befahrene Weichen in Hauptgleisen müssen, unabhängig von der zugelassenen Geschwindigkeit, durch Handverschluss oder Signalabhängigkeit gesichert sein.

zu § 15 Abs. 5

Von Rückfallweichen (Rfw) abgesehen, sind auf den einzelnen Zuglaufstellen die Weichen wie folgt in Grundstellung verschlossen:

(Tabelle umseitig)

Zuglaufstelle	Weichen und ihre Grundstellung
Bf Fahrzeugtechnik Dessau	W 1 - abzweigender Strang
Bf Oranienbaum	W 701 – gerader Strang W 703 – abzweigender Strang W 706 – gerader Strang W 708 – gerader Strang W 04 – abzweigender Strang W 05 – gerader Strang 1) W 06 – abzweigender Strang 1) W 07 – abzweigender Strang
Bf Wörlitz	W 1 – gerader Strang W 2 – gerader Strang

1) W 5 und W 6 sind Rückfallweichen. Diese können mit einem mit „Rfw“ gekennzeichneten Schlüssel aufgeschlossen und verschlossen werden.

zu § 15 Abs. 10

Die Weichenschlüssel sind gekennzeichnet. Sie befinden sich im Leitstand der DVG/ DVE im Kommunikationskoffer.

Der Zugleiter übergibt bei Bedarf zum Dienstantritt die erforderlichen Schlüssel an den/die Zugführer gegen Unterschrift und Eintrag im „Übergabebuch für den Zugleiter“. Bei Dienstende sind die Weichenschlüssel dort wieder abzugeben. Der/die Zugführer sind während der Fahrt für die sichere Aufbewahrung verantwortlich.

Der Verlust von Schlüsseln ist sofort dem Zugleiter zu melden.

zu § 17 Abs. 4

Züge dürfen nur mit Zustimmung des Zugleiters vor Plan verkehren.

zu § 17 Abs. 11

Kann zum Einholen der Fahrerlaubnis vom Zugleiter mit dem Mobiltelefon des Kommunikationskoffers keine Verständigung hergestellt werden oder ist der Kommunikationsweg gestört, so kann auch ein Mobiltelefon des öffentlichen Netzes eines Fahrgastes benutzt werden, um die Verständigung herzustellen.

zu § 20 Abs. 2

Kreuzungen sind zulässig auf den Bahnhöfen Oranienbaum und Wörlitz.

zu § 21 Abs. 2

Überholungen sind zulässig im Bf Oranienbaum.

zu § 26 Abs. 2

Rangierfahrten im Baugleis erfordern eine besondere betriebliche Anweisung.

Die Herausgabe einer Bau- und Betriebsanweisung obliegt dem EBL. Bei Bauarbeiten an den Nebengleisen der Bahnhöfe ist vor Baubeginn durch den EBL eine Bahnhaltsvereinbarung aufzustellen und dem Leitstand bekannt zu geben.

zu § 30 Abs. 5

Die erforderlichen Anweisungen für das Verkehren von Nebenfahrzeugen während der Dienstruhe trifft der EBL je Einzelfall.

zu § 30 Abs. 7 und 8

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist verboten.

zu § 31 Abs. 1

Ausrüstungsgegenstand	Zf (Zugführer)	Tf (Triebfahr- zeugführer)
SbV DVE	x	x
BRW DVE	x	x
Angaben für das Strecken- buch NL-SO	x	x
Buchfahrplan Heft 1 DVE	x	x
Zf-Schlüssel DB Netz AG zur Bedienung Meldesäule	x	
Handlampe, rot abblendbar	x	x
Signalpfeife	x	
Signal Zp 9	x	
Weichenschlüssel DVE	x	
Fplo DB Netz AG	x	x
Handy	x	x
Befehl	x	x
Wagenliste	x	
Bremszettel	x	
Vierkantschlüssel	x	x
La-DVE		x
La-DB Netz AG		x
Warnweste	x	x
Schutzhelm, Schutzkappe		x

zu § 31 Abs. 3 und 4 b)

Arbeitende Dampflokomotiven müssen mit einem Triebfahrzeugführer und einem Heizer besetzt sein.

zu § 31 Abs. 7

Der Zugführer hat sich vor der Übernahme und nach der Übergabe seines Zuges beim Zugleiter zu melden.

zu § 32 Abs. 1

Die nutzbaren Gleislängen sind dem Teil C der SbV-DVE zu entnehmen. Ein Zug darf höchstens 106 m lang sein.

zu § 32 Abs.8

Die zulässige Radsatzlast beträgt 16 t (Streckenklasse A).

Zwischen Dessau Hbf bis km 2,000 beträgt die zulässige Radsatzlast 21 t (Streckenklasse CM4). Siehe hierzu auch Teil C der SbV-DVE.

Für den Einsatz von Triebwagen sowie ihrer Steuer-, Mittel- und Beiwagen, welche aufgrund ihrer Bauart und Anschrift bei Einstellung in Züge nur an deren Schluss verkehren dürfen, wird Folgendes festgelegt :

1. Artrein gebildete Züge aus einem arbeitenden Triebwagen sowie Steuer-, Mittel- und Beiwagen der Triebwagenbauart dürfen aus maximal acht Einzelfahrzeugen bestehen. Der Triebwagen darf an der Zugspitze, in der Zugmitte oder am Zugschluss eingestellt werden (bei Steuerwagenbetrieb)
2. Es dürfen nur mehrere Triebwagen im Zugverband eingestellt werden, wenn ein Fahren in Mehrfachtraktion möglich ist.
3. Zugverbände nach 1. dürfen auch von einer Lokomotive befördert werden. In diesem Fall muss sich die Lokomotive an der Spitze des befinden und der Zug darf ausschließlich aus

Steuer-, Mittel- und Beiwagen der Triebwagenbauart bestehen.

4. Das Einholen eines liegen gebliebenen Zuges, welcher aus Triebwagen, Steuer-, Mittel- und Beiwagen der Triebwagenbauart besteht erfolgt nach Weisung des Ebl.

zu § 34 Abs. 2 c)

Es darf im Störfall nach Anordnung durch Befehl geschoben werden.

zu § 35

Das Nachschieben von Zügen ist verboten.

zu § 36 Abs. 7

Das Nachfahren ist verboten.

zu § 37 Abs. 2 und § 42 Abs.3

Die Zugdaten sind der Wagenliste und dem Bremszettel zu entnehmen.

a) Wagenliste

Für lokbespannte Züge ist eine Wagenliste nach BRW, Modul BRW 4311 aufzustellen. Für einzeln fahrende Triebfahrzeuge und artreine Triebwagenzüge wird auf eine Wagenliste verzichtet. Der Dauerbremszettel ersetzt Wagenliste und Bremszettel.

b) Bremszettel

Die Zugdaten zur Bremse werden auf einem Bremszettel erfasst, der von jedem EVU nach dessen Vorgabe zu erstellen ist. Für das EVU DVE wird der Bremszettel gem. Formular 408.0312V01 auf der Grundlage der Ausfüllhinweise und Festlegungen des Moduls 408.8312 (siehe A 5-4 SbV-DVE) verwendet.

Einzeln fahrende Triebwagen und Triebwagen mit Steuer-, Mittel-, und Beiwagen dürfen mit einem Dauerbremszettel ausgerüstet sein. Bei Unregelmäßigkeiten, welche das Ausschalten einer oder mehrerer Bremsen zur Folge haben, wird der Dauerbremszettel ungültig und es ist ein Bremszettel zu erstellen.

zu § 38 Abs. 1

Auf die Abfassung eines Fahrtberichtes wird verzichtet.

zu § 42 Abs. 6 e)

Bei Verkehren von Zügen ohne Zugführer gem. § 31 (5) FV-NE erhält der Triebfahrzeugführer keinen Abfahrauftrag gem. § 17 (8) FV-NE.

zu § 45 Abs. 2

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind dem Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten im Teil C 2 der SbV-DVE zu entnehmen.

zu § 47 Abs. 1

Das Liegenbleiben eines Zuges bzw. einer Sperrfahrt ist dem Zugleiter, bei Einzugsbetrieb dem Leitstand, durch den Zugführer unverzüglich zu melden.

zu § 47 Abs. 2

Erforderliche Hilfe ist vom Leitstand anzufordern.

zu § 47 Abs. 7

Ein liegengebliebener Zugteil darf nur mit Zustimmung des Zugleiters zurückgelassen werden.

zu § 47 Abs. 8

Der stehengebliebene Zugteil ist auch zu bewachen, wenn sich darin keine Reisenden befinden.

zu § 48 (9)

Schienenbrüche sind sofort dem Zugleiter, bei Einzugsbetrieb sofort dem EBL des EIU DVE zu melden.

Unregelmäßigkeiten während der Fahrt und Störungen an der Infrastruktur sind im Übergabebuch für den Zugleiter einzutragen.

zu § 53 Abs. 2

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 20 km/h.

zu § 53 Abs.7 und 10

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierbegleiter ist verboten.

zu § 53 Abs. 11

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist verboten.

zu § 53 Abs. 12

Es existieren keine ortsfesten Rangieranlagen.

zu § 53 Abs.13

Beim Verschieben ohne Triebfahrzeug gelten ergänzend die Bestimmungen der BGV D 30 der BG Bahnen, § 23 ff. Die teilnehmenden Personen sind vorher nachweislich zu belehren.

zu § 55 Abs. 1

Bahnübergänge, die mit einer geschobenen Rangierfahrt befahren werden, sind durch Posten zu sichern.

zu § 55 Abs.2

Am Übergang für Reisende im Bahnhof Oranienbaum gilt bei Zug- und Rangierfahrten besondere Vorsicht, Achtungssignal Zp 1 ist bei Anwesenheit von Reisenden zu geben.

zu § 56

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist verboten.

zu § 58 Abs.3

Wagen, die ohne Triebfahrzeug auf den Bahnhöfen Oranienbaum und Wörlitz abgestellt werden, sind stets festzulegen.

zu § 59 Abs. 2

Das Rangieren ist auf dem Einfahrgleis über die Rangierhalttafel hinaus, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus wie folgt auf den Bahnhöfen Fahrzeugtechnik, Oranienbaum und Wörlitz unter folgenden Bedingungen möglich:

- a) bei Mehrzugbetrieb: Der Zugleiter formuliert einen schriftlichen Befehl (Befehl 14.1).
- b) Bei Einzugbetrieb: Das Rangieren ist bis zur Trapeztafel der Gegenrichtung bei Einzugbetrieb stets erlaubt.

Im Bahnhof Wörlitz darf bei derartigen Rangierfahrten die technische Sicherung des BÜ- Nr.26 (km 18,390) über die ET nicht eingeschaltet werden.

zu § 59 Abs.3

Bevor Zugfahrten auf einer Betriebsstelle zugelassen werden, ist das Rangieren zu unterbrechen. Es gelten sämtliche Rangierfahrten auf den Bahnhöfen Oranienbaum und Wörlitz als gefährdende Rangierfahrten.

A 3 Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (Ril 301)

A 3.1 Nebensignale nach Modul 301.1401

1 Allgemeines

Im Bahnhof Oranienbaum befinden sich zwei Rückfallweichen, deren Befahrbarkeit gegen die Spitze entgegen der Festlegungen in der Ril 301.1401 9 nicht mit Signal Ne 13, sondern gem. § 60 (4) ESO und ehemals DV 301 mit Signal So 18 gesichert sind.

2 Signal So 18 - Überwachungssignal einer Rückfallweiche

Signal So 18a

- (1) Die Weiche ist gegen die Spitze befahrbar.**
- (2) Zwei weiße Lichter waagrecht nebeneinander. Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.



Signal So 18b

- (3) Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der Weiche halten!**
- (4) Ein weißes Licht. Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.



- (5) entfällt

- (6) Das Signal So 18 steht neben oder vor der Rückfallweiche unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis.
- (7) Bei Signal So 18b darf die Rückfallweiche mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, nachdem an Ort und Stelle - ggf. nach dem Aufschließen der Verschießeinrichtung und dem probeweisen Umstellen der Weiche von Hand - die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.
- (8) Sind die Lichter des Signales So 18 erloschen, ist nach Abs. 7 zu verfahren.
- (9) Folgen auf ein Signal So 18 mehrere Rückfallweichen, die gegen die Spitze befahren werden, wird dies am Mastschild des Signales durch eine schwarze Ziffer angezeigt.

Die genannten Verhaltensregeln gelten dann für die angegebene Anzahl von Rückfallweichen.
- (10) Störungen gemäß den Absätzen 7 und 8 sind sofort dem Zugleiter zu melden.

A 4 Ergänzende Bestimmungen zur Bremsvorschrift (Ril 915.01)

zu 915.0101 1 (4)

Ausnahmen oder Abweichungen sowie ergänzende Regeln des EVU DVE werden in diesem Teil bekannt gegeben.

zu 915.0101 1 (7)

Die Betriebszentrale ist die Zugleitstelle.

zu 915.0101Z01 1

Für den Bereich 1 (DB Netz AG) gelten die Regeln der linken Spalte für Ril 408, für den Bereich 2 (EI DVE) gelten die Regeln der rechten Spalte für FV-NE.

zu Ril 915.0101Z01 3 (1)

Die Ermittlung der Bremsgewichte über einen geeigneten Bremszettel wird von den EVU festgelegt, die die EI DVE befahren. Für das EVU-DVE gelten die Festlegungen der Anweisung A 5-4.

zu Ril 915.0101Z01 3 (3) bis (5)

Auf der EI DVE sind Zuglängen > 400m nicht möglich, deshalb erlangen die Absätze (3) bis (5) keine Gültigkeit.

zu 915.0101Z01 6 (2)

Werden die Mindestbrems Hundertstel nicht erreicht, so ist die zulässige Geschwindigkeit entsprechend den vorhandenen Brems Hundertsteln nach der Brems tafel herabzusetzen - und zwar ggf. ohne besondere Berechnung - für jedes fehlende Brems Hundertstel um 1 km/h. Dies ist dem Eisenbahnfahrzeugführer bekannt zu geben. Können die Bremsgewichte nicht ermittelt werden, so sind 70 % des Leergewichtes des Wagens als Bremsgewicht der Bremsberechnung zugrunde zu legen.

zu 915.0102

Die Angaben und Anleitungen zu Prüf- und Arbeitsschritten an elektrischen Triebfahrzeugen sind für die EI DVE nicht zutreffend, da die Strecke nicht elektrifiziert ist.

zu 915.0107 4 (9)

Rangierfahrten mit Luftbremskopf sind nicht zugelassen

zu 915.0107 5 (1)

Die Anzahl der Wagenradsätze einer Rangierabteilung, die vom Tfz allein abgebremst werden dürfen (Ermittlung gem. Modulreihe 915.1107), sind wie folgt zu ermitteln:

Betriebsstelle: Bahnhof Fahrzeugtechnik, Bf Oranienbaum, Bf Wörlitz (Neigung bis 2,5 ‰)				
Es dürfen bewegt werden mit einem ...				
Tfz der Baureihe:	bis ...Achsen ohne wirkende Druckluftbremse		je weitere angefangene ...Achsen eine wirkende Druckluftbremse	
	bis 15t Radsatzlast	bei 15-20t Radsatzlast	bis 15t Radsatzlast	bei 15-20t Radsatzlast
312.0	26	18	14	10
312.1	30	22	14	10
345/346	46	34	14	10
202	46	34	14	10
260/261	46	34	14	10

Diese Tabelle gilt nur, wenn Fahrzeuge ohne durchgehende Bremse bewegt werden oder wenn aufgrund der Reihung der Fahrzeuge ein Benutzen der durchgehenden Bremse nicht möglich ist. In allen anderen Fällen müssen stets alle Fahrzeuge an die durchgehende und wirksame Bremse angeschlossen werden.

A 5 Betriebliche Weisungen

A 5-1 Betriebliche Regelung zur Befahrung des Bahnhofs Fahrzeugtechnik Dessau

Die Bedienung erfolgt von/bis Bahnhof Fahrzeugtechnik Dessau als Zugfahrt. Die Bedienfahrt zwischen Bahnhof Fahrzeugtechnik Dessau über Anschlussweiche 1 ins/vom Werk selbst ist eine Rangierfahrt (siehe Gleisplan Teil C 1.5 SbV-DVE).

Zuführung

Die Zugfahrt endet in Bahnhof Fahrzeugtechnik Dessau.

Nach Einholen der Rangiererlaubnis wird mit dem Schlüssel für DKW W4 diese Flankenschutzweiche aufgeschlossen, umgestellt und wieder verschlossen. Mit dem freiwerdenden Schlüssel wird die Weiche W1 aufgeschlossen und der Fahrweg zum Werk eingestellt. Die gesicherte Endlage der Weichenzunge an der Backenschiene ist augenscheinlich am Stellgewicht DKW W4 vor der Rangierfahrt zu prüfen. Nach Rangierfahrt ins Werk über W 1 und DKW W4 werden die Weichen W1 und DKW W4 wieder in Grundstellung gebracht und verschlossen und das Ende des Rangierens an den Zlr gemeldet.

Abholung

Nach Erteilen der Rangiererlaubnis durch den Zlr wird mit dem Schlüssel für DKW W4 diese Flankenschutzweiche aufgeschlossen, umgestellt und wieder verschlossen. Die gesicherte Endlage der Weichenzunge an der Backenschiene ist augenscheinlich am Stellgewicht DKW W4 vor der Rangierfahrt zu prüfen. Mit dem freiwerdenden Schlüssel wird die Weiche W1 aufgeschlossen und der Fahrweg zum Werk eingestellt. Nach Rangierfahrt aus dem Werk über DKW W4 und W1 werden die Weiche W1 und die DKW W4 wieder in Grundstellung gebracht und verschlossen und das Ende des Rangierens an den Zlr gemeldet. Weiter nach Fahrplan der folgenden Zugfahrt.

Die Grenze der Anschlussbahn befindet sich am Grenzzeichen der Anschlussweiche 1.

Der Weichenschlüssel zur Bedienung des Anschlusses befindet sich im Kommunikationskoffer gem. A2 § 2 Abs. 9 und B1.1.

Bei Einzugbetrieb übernimmt der Zugführer die Aufgaben des Zugleiters.

Schnittstellenregelung

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Betriebszentrale
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig

Örtliche Betriebsanweisung
zur Handhabung des Bahnbetriebs
Wörlitz – Dessau
(Regionalbereich Südost, Strecke 6856)
mit technischer Schnittstelle ESTW - ZLB
im Bahnhof Dessau Hbf

Gültig ab 19.06.2011

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- und Softwareversion) hat die DB Netz AG.

Jegliche Form der Vervielfältigung oder der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG!

1. Allgemeines

- (1) Diese Unterlage regelt die Betriebshandhabung im Zugleitbetrieb (ZLB) nach FV-NE in der jeweils gültigen Fassung unter Berücksichtigung von Ausnahmen bzw. Besonderheiten, welche sich aus der technischen Ausrüstung der Schnittstelle ESTW – ZLB im Bf Dessau Hbf mit Bedieneinrichtungen Zugleitbetrieb und Signalhaltmeldern ergeben.
- (2) Die Zugpersonale sind nach dieser Örtlichen Betriebsanweisung in der Bedienung der Anlage örtlich einzuweisen und zu prüfen.
- (3) Die Schnittstelle ESTW-ZLB besteht aus mindestens einer Bedieneinrichtung und einem Signalhaltmelder.

Im Bahnhof Dessau Hbf befinden sich die Standorte der Bedieneinrichtungen und Signalhaltmelder:

Gleis	km	Einrichtung	Bezeichnung
1	22,9	Signalhaltmelder für Esig 26B	26Hm1/B
1	22,9	Bedieneinrichtung ZLB für Asig 26N1	26ZU1

- (4) Durchfahrten aus bzw. in die Zugleitstrecke sind nicht zulässig.

2 Aufbau und Funktion der Bedieneinrichtung

- (1) Die Bedieneinrichtung befindet sich auf Zugmeldestellen an Gleisen, von denen planmäßig in eine Zugleitstrecke eingefahren werden kann. Sie ist im Regelbetrieb für alle Züge zu nutzen, die in die Zugleitstrecke einfahren. Die Bedieneinrichtung besteht aus einem Gehäuse mit Schlüsseltaste, zwei Drucktasten und zwei separaten Leuchtmeldern.

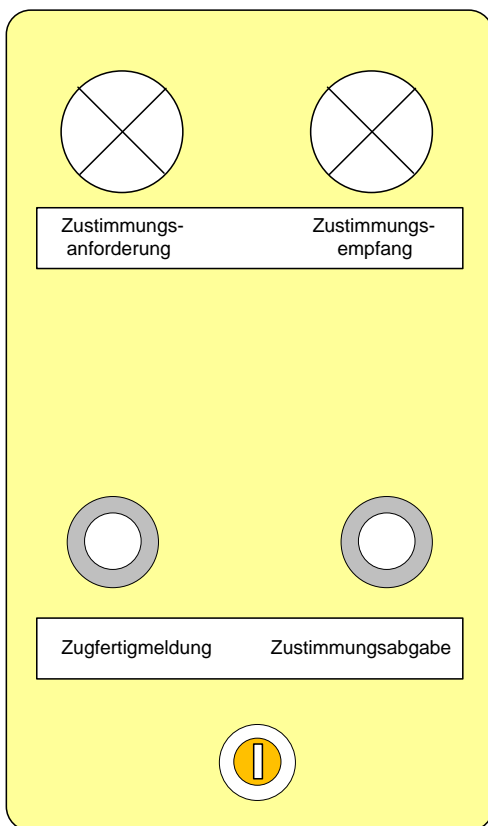
Allgemeine Bedienhinweise für die Bedieneinrichtung Zugleitbetrieb

Werden Tasten länger als ca. 5 Sekunden gedrückt, so wird die gegenwärtige Bedienung unwirksam. Danach müssen alle Tasten erst die Grundstellung erreichen, damit eine erneute Bedienung wirksam werden kann.

- (2) Zur Bedienung der Bedieneinrichtung Zugleitbetrieb im Bahnhof Dessau Hbf wird durch den Zugleiter nachweislich an jeden Zug ein Zugführerschlüssel ausgegeben. Nach dem Einführen und

Herumdrehen des Schlüssels sind die Tasten der Einrichtung nach dem Prinzip der Zwei-Tasten-Bedienung bedienbar.

- (3) Die Bedieneinrichtung ist in Grundstellung, wenn alle Leuchtmelder erloschen sind.



Leuchtmelder zu jeder Drucktaste

Zwei **Drucktasten** ohne integrierte Leuchtmelder.

Die linke Drucktaste bedient die Fahrstraßenanforderung, die rechte bedient die Signalanforderung.

Mit der **Schlüsseltaste** werden die Drucktasten bedienbar geschaltet.

3 Funktion des Signalhaltmelters



Der Signalhaltmelder befindet sich am Ende des Einfahrwegs für Zugfahrten aus der Zugleitstrecke auf Zugmeldestellen, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet sind. Der Signalhaltmelder zeigt an, dass das zugehörige Einfahrsignal (hier Signal 26B) Halt zeigt und kein Ersatzsignal bzw. Vorsichtsignal angeschaltet ist.

4 Regeln für den Zugführer

- (1) Der Zugführer darf das Stellen der Fahrstraße in die Zugleitstrecke erst beim Fahrdienstleiter anfordern, wenn er die Fahrerlaubnis vom Zugleiter der Zugleitstrecke erhalten hat.
- (2) Der Zugführer fordert an der ZLB-Bedieneinrichtung mit Hilfe des Zugführer-Schlüssels und der Taste „Zugfertigmeldung“ die Zugstraße in die ZLB-Strecke an. In der ZN-Optik des Gleises auf der Bedienoberfläche des ESTW wird die Zugfertigmeldung dargestellt. Nachdem der Fahrdienstleiter die angeforderte Fahrstraße in die Zugleitstrecke eingestellt hat, wird der Leuchtmelder im oberen Teil der Bedieneinrichtung Zustimmungsanforderung angeschaltet.
- (3) Der Zugführer bedient die Schlüsseltaste und die Taste „Zustimmungsabgabe“, wenn die Fahrstraße nach Absatz 2 eingestellt ist. Der Leuchtmelder „Zustimmungsempfang“ erscheint zusätzlich zum Leuchtmelder Zustimmungsanforderung, wenn die Signalanforderung vom Stellwerk verarbeitet wurde.

Das zugehörige Ausfahrtsignal kommt in Fahrtstellung, wenn alle Bedingungen für das Sichern der Fahrstraße erfüllt sind.

- (4) Für Züge, die die Zugleitsstrecke verlassen, wird die Räumung der Zugleitsstrecke mit einer Ankunftsmeldung des Zugführers an den Zugleiter bestätigt. Die Ankunftsmeldung darf erst gegeben werden, wenn
 1. der Zug am gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat,
 2. der Zug vollständig ist und
 3. der Zugführer die Haltstellung des Einfahrsignals oder des Erlöschens des Ersatzsignals durch Auswerten des Signalmelders festgestellt hat.
- (5) Der Zugführer verständigt den Zugleiter über Besonderheiten, Verspätungen bzw. Zugausfälle.

5 Regeln für Zugleiter und Fahrdienstleiter

- (1) Ist zwischen dem Zugleiter und dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle eine Schnittstelle ESTW-ZLB eingerichtet, sind fernmündliche Zugmeldungen in der Regel nicht notwendig. Es erfolgt eine automatisierte ZN-Einwahl der ZN-Einwahlstelle „Wörlitz“ in das ESTW-UZ Dessau: Die ZN-Einwahl für Züge aus Richtung Wörlitz wird durch Sendung einer leeren SMS vom GSM-R Bordgerät des führenden Triebfahrzeuges an das in der ZN-Einwahlstelle befindliche GSM-R Modem initiiert. Die Zugnummer für Züge von Dessau Hbf nach Wörlitz wird durch den Fahrdienstleiter Dessau in die ZN-Anlage eingegeben.
- (2) Kann die Zugnummernmeldeanlage für Züge der Fahrtrichtung Wörlitz – Dessau Hbf nicht bedient werden, ist die Zugnummer fernmündlich vom Zugführer an den Fahrdienstleiter Dessau zu übermitteln. Das Gespräch ist beim Zugleiter im Meldebuch für den Zugleiter und beim Fahrdienstleiter Dessau im Fernsprechbuch nachzuweisen.

Der Zugleiter darf einem Zug aus der Zugleitsstrecke bis zur Zugmeldestelle, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist, eine Fahrterlaubnis erteilen, wenn

-
- die Ankunftsmeldung des vorausgefahrenen Zuges von dieser Zugmeldestelle im Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb eingetragen ist und
 - dem Fahrdienstleiter die Zugnummer bekannt ist (z. B. Zugnummernmeldeanlage).
- (3) Die Hauptgleise einer unbesetzten Zuglaufstelle gelten als frei, wenn für den zuletzt gefahrenen Zug eine Ankunftsmeldung von einer benachbarten Zugmeldestelle vorliegt, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist.
- (4) Die gegenseitige Verständigung über Besonderheiten, Verspätungen bzw. Zugausfälle erfolgt nach den Regeln der Richtlinie 408.

A 5-3 Betriebliche Regelungen zur Befahrung des Bahnhofs Oranienbaum

1. Fahrten auf den Anlagen des EIU DVE, keine Fahrten auf Anlagen des EIU ELS.

Weiche 706 bleibt im geraden Strang (Grundstellung) verschlossen, Weiche 703 bleibt im abzweigenden Strang (Grundstellung/Flankenschutz) verschlossen. Es ist kein Zugleiter notwendig.

Kontrolle: Im Kommunikationskoffer befinden sich die Schlüssel 706(+) und 703(+).

2. Fahrten auf den Anlagen des EIU DVE und dem EIU ELS

Zugleitstelle ist der Bahnhof Oranienbaum.

Ein Zugleiter DVE ist erforderlich. Der Zugleiter DVE regelt den Betrieb auf der Zugleitstrecke Dessau-Wörlitz. Ein örtlicher Betriebsbediensteter übernimmt die Aufgaben des Weichenwärters für W 04 und W 706.

Ein Zugleiter ELS ist erforderlich. Zugfahrten von/nach Ferropolis sind durch Zugmeldungen nach Ril 408 zu regeln.

Es ist gewährleistet:

- die Regelung der Zugfolge auf der Strecke Dessau-Wörlitz,
- der örtliche Betriebsdienst auf dem Personenbahnhof Oranienbaum.
- Die Regelung der Zugfolge auf der Strecke Oranienbaum-Ferropolis

Kontrolle: Bedingung zur Erteilung der Fahrterlaubnis bzw. der Einfahrt eines Zuges, welcher vor der Trapeztafel zu halten hat, ist die Kontrolle des Fahrweges durch Augenschein und die Kontrolle der vorliegenden Schlüssel.

- Bei Fahrweg Dessau-Oranienbaum oder umgekehrt müssen die Schlüssel 706 (-) und 703 (+) beim öBb vorliegen.
- Bei Fahrweg Oranienbaum-Ferropolis oder umgekehrt müssen die Schlüssel 04 (-) und 703 (+) beim öBb vorliegen.

3. Keine Fahrten auf den Anlagen des EIU DVE, Fahrten auf Anlagen des EIU ELS mit Nutzung der Anlagen des EIU DVE

In diesem Fall wird wie nach Fall 2 verfahren.

A 5-4 Bremszettel führen (Ril 408.8312)

Auf den folgenden Seiten ist die Ril 408.8312 abzuheften.