

GET

Eisenbahn und Transport GmbH

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

gültig ab dem 01.01.2020

Aufgestellt durch den Eisenbahnbetriebsleiter


.....
(Unland, EBL)

Verteiler:

- EBL-V
- öBL
- zugänglich allen bei der GET im Betriebsdienst tätigen Personale
- Triebfahrzeuge
- Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück
- EBL und EBL-V der Stadtwerke Osnabrück AG
- Leiter Stellwerk Hafen

Nachweis der Berichtigungen / Bekanntgaben

Lfd. Nr.	kurzer Inhalt	gültig ab	in SbV eingearbeitet Datum / Name

Inhalt:

Titel	Seite
Einleitung / Erläuterung	4
Zusatzbestimmungen zur „Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (FV-NE)	4
Zusatzbestimmungen zum Signalbuch Ril 301	16
Zusatzbestimmungen zum Sig-VB-NE	17
Notfallmanagement	18
Bedienung des Gleistors im Bf GMHütte	21
Bedienung des Schaltkastens an Ne1 bzw W66	23

Anhänge

Titel	Seite
Anhang 1: Muster Buchfahrplan	26
Anhang 2: Muster Zugmeldebuch	28
Anhang 3: Muster Fernsprechbuch	30
Anhang 4: Muster Arbeits- und Störungsbuch	31
Anhang 5: Unfallmeldetafel I	32
Anhang 6: Unfallmeldetafel II	34
Anhang 7: Meldetafel EVU	36
Anhang 8: Unfallmeldetafel III	37
Anhang 9: Kontaktliste der GET	38
Anhang 10: Notfallkarten GET	39
Anhang 11: Lageplan GET	40
Anhang 12: Streckenband GET	41
Anhang 13: Liste der Regelwerke	42
Anhang 14: Gleislängen und –gefälle, Weichen	43
Anhang 15: Übersicht BÜ und Überwege	44
Anhang 16: Fristenplan für Wartung und Inspektion	45

Einleitung / Erläuterung

Der Fahrdienstleiter Georgsmarienhütte ist 24 Stunden täglich an 7 Tagen in der Woche erreichbar. Örtlich in Georgsmarienhütte ist er Mo-Fr 7.00-14.00 Uhr besetzt. Außerhalb dieser Arbeitszeiten übernimmt der Weichenwärter der Hafenbahn Osnabrück diese Tätigkeiten. Die erforderlichen Regelungen hierzu werden an den betreffenden Stellen in den Ergänzungen zu den einzelnen Vorschriften getroffen.

Wird das Stellwerk GMH an Sonn- und/oder Feiertagen für Rangierarbeiten im Übergabebereich örtlich besetzt, so bleibt auch dann der Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück weiter zuständig für die Regelung der Zugfolge auf der Strecke. Betriebliche Regelungen hierzu sind in § 51(13) zur FV-NE hinterlegt.

Zusatzbestimmungen

zur „FV-NE“

1. Abschnitt

Allgemeines

zu § 1 (6) Inhalt und Geltungsbereich

Die Strecke der GET wird von Zügen dritter EVU angefahren.

Für den Betrieb auf den Übergabegleisen im Bahnhof Georgsmarienhütte und auf der freien Strecke bis zur Infrastrukturgrenze Hasbergen gelten die Vorschriften der GET GmbH sowie die FV-NE. Im Bereich der Anschlussbahn gilt die Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen des Landes Niedersachsen (BOA). Als Grenze für die Anwendung der unterschiedlichen Vorschriften gelten die Weichen Nr. 1, 3 und 66. Zusätzliche Bestimmungen für den Betrieb der Anschlussbahn sind in der „Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlussbahn der Georgsmarienhütte GmbH“ festgelegt.

zu § 2 (4) Befähigung

Die Betriebsbediensteten der GET müssen den Anforderungen der VDV-Schrift 754 „Richtlinie über die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb“ entsprechen. Der Übersicht des Ausbildungsstands der Mitarbeiter dient eine Qualifikationsmatrix, die im Betriebsbüro geführt wird.

Weiterhin werden alle Betriebsbediensteten alle 3 Jahre entsprechend den GS 20, 24 und 25 untersucht. Diese Untersuchung wird durch den Werksarzt der Georgsmarienhütte durchgeführt. Im Zuge dieser Untersuchung, prüft er, ob der Mitarbeiter auch nach der VDV-Schrift 714 „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“ tauglich ist.

zu § 2a (3) Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Bahnanlagen sind folgenden Stellen zu melden:

- an Lokomotiven dem öBL,
- an Wagen dem Wagenprüfer und
- an Bahnanlagen dem öBL gemeldet.

Diese Stellen entscheiden über den jeweiligen weiteren Einsatz, Verwendung.

zu § 2 (9) Dienstübergabe

Im Zeitraum zwischen der Annahme eines Zuges und dem Eintrag der Rückmeldung im Zugmeldebuch ist eine Dienstübergabe zwischen dem Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück und dem örtlich besetzten grundsätzlich nicht zugelassen. Solange Rangieren beantragt ist, darf ebenfalls keine Dienstübergabe stattfinden.

Zu Dienstende des örtlich besetzten Fahrdienstleiters hat dieser, wie unter §15 (2 und 3) beschrieben, den Übergabebereich gegen den Anschlussbahnbereich durch Flankenschutz zu sichern und das Stellpult abzuschließen. Anschließend kontaktiert er den Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück. Informationen zu Besonderheiten, Unregelmäßigkeiten und aktuelle Lage des Zugverkehrs sind gegenseitig auszutauschen. Anschließend stellt der Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk das Telefon auf die Nr. 0541 / 20022926.

Zu Dienstbeginn des örtlich besetzten Fahrdienstleiters ruft dieser vom Telefon der Zugabfertigung den Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück an. Ist kein Zug auf der Strecke, schaltet er die Rufumleitung am Telefon des Stellwerks aus und meldet sich von dort erneut beim Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück. Informationen zu Besonderheiten und Unregelmäßigkeiten sind gegenseitig auszutauschen. Anschließend nimmt er seinen Dienst auf.

Die Dienstübergabe ist im Zugmeldebuch zu dokumentieren.

zu § 3 (11) Zugschlussstelle

Die Zugschlussstelle ist das jeweilige Weichengrenzzeichen der Weiche, die der eingefahrene Zug zuletzt befahren hat.

zu § 3 (19) Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge mit weniger als 400 KW gelten bei der GET als Kleinlokomotiven.

zu § 4 (2b) Sonderzüge

Für Sonderzüge wird jeweils eine Fahrplanordnung herausgegeben.

zu § 5 (1und 2) Fahrpläne Grundsatz

Fahrpläne werden als Buchfahrpläne herausgegeben. Die Fahrpläne der EVU auf dem Netz der DB gelten durchgängig bis nach Georgsmarienhütte und umgekehrt. Daher wird nicht für jeden Zug explizit ein eigener Fahrplan für die Infrastruktur der GET herausgegeben. Ein Musterbuchfahrplan für die GET ist in Anhang 1 hinterlegt.

zu § 5 (8) Merktafel

Merktafeln werden örtlich beim Fahrdienstleiter in Georgsmarienhütte geführt.

zu § 6 (3) Fernsprechbuch

Beim Fahrdienstleiter wird ein Fernsprechbuch mit festem Wortlaut geführt. Ein Muster ist in Anhang 3 hinterlegt.

zu § 9 (1) Ausfertigung von schriftlichen Befehlen

Beim Ausfertigen eines Befehls ist dem jeweiligen Übermittlungscode ein Buchstabe voranzusetzen. Der Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück verwendet hierfür den Buchstaben „O-“, der Fahrdienstleiter GMHütte in Georgsmarienhütte den Buchstaben „G-“. Für das Rangieren über Ra10 und für Sperrfahrten können Musterbefehle verwendet werden.

2. Abschnitt

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 10 (3c) Abmelden

Züge werden vom anbietenden Fahrdienstleiter auch abgemeldet.

zu § 10 (4) Anbieten und Annehmen

Bei örtlich nicht besetztem Stellwerk Georgsmarienhütte darf die Annahme von Zugfahrten in Richtung Georgsmarienhütte nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass die Weiche 66 verschlossen ist und sich kein Triebfahrzeug in den Übergabegleisen 1-4 befindet.

zu § 10 (5) Rückmeldung, Zugvollständigkeitsmeldung

Nach Zugankunft im Bahnhof Georgsmarienhütte und Halt am gewöhnlichen Halteplatz (H-Tafel) gibt der Triebfahrzeugführer die Meldung „Zug Nr. vollständig in GMHütte angekommen“ (Zugvollständigkeitsmeldung) an den Fahrdienstleiter ab. Bei der Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung muss der Zug stehen und an der Zugschlussstelle vorbeigefahren sein. Der Fahrdienstleiter darf die notwendigen Feststellungen zur Abgabe der Rückmeldung durch die Zugvollständigkeitsmeldung ersetzen.

§ 11 (1) Führen des Zugmeldebuchs

Ein Muster des Zugmeldebuchs für den Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück ist in Anhang 2 dargestellt. Der Fahrdienstleiter in Georgsmarienhütte führt das Zugmeldebuch nach Anlage 5 FV-NE.

zu § 14 (1 und 2) Prüfung des Fahrweges

Im Bahnhof GMHütte wird die richtige Lage der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen durch die Ausleuchtung im Stellwerk angezeigt. Bei örtlich unbesetztem Stellwerk erfolgt die Prüfung des Fahrweges durch den Triebfahrzeugführer. Der Fahrwegprüfbezirk im Bf Georgsmarienhütte umfasst die Übergabegleise 1-4 vom Signal Ne 1 in km 1,220 bis zum Standort der H-Tafel am östlichen Ende der Übergabegleise.

zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Das Besetztsein der Gleise 1 - 4 im Bahnhof GMHütte ist an der Rotausleuchtung am Stellisch erkennbar. Bei Störungen der Gleisfreimeldeanlage sind bei besetzten Einfahrgleisen Merkzeichen auf dem Stellisch anzubringen.

Bei örtlich nicht besetztem Stellwerk ist ein besetztes Gleis durch den Tf an der Rotausleuchtung im Schaltkasten an Weiche 1 zu erkennen. Die erforderliche Fahrwegprüfung obliegt dann dem jeweiligen Triebfahrzeugführer.

zu §15 (2 und 3) Weichengrundstellung und Flankenschutz

Zum Ende der Dienstzeit legt der FdI GmHütte die Weiche 1 in Richtung Gleis 1 bis 4, die Weiche 3 in Richtung öffentliche Strecke, Weiche 6 und Weiche 7 c/d in Richtung Aufziegleis, die Weiche 63 für die Fahrt nach rechts, die Weiche 66 c/d in Richtung Gleise 5 bis 13. Sollte nach Umlegen des Schlüsselschalters am Stellpult des Stellwerks eine der vorgenannten Weichen nicht in der vorgegebenen Position liegen, so ertönt ein Warnton, der erst verstummt, wenn die Weichenlage richtig korrigiert worden ist. Gleichzeitig mit dem Umlegen des Schlüsselschalters werden die Schalttafeln an Weiche 1 und vor dem Prellbock aktiviert.

Durch diese Maßnahme ist gewährleistet, dass bei unbesetztem Stellwerk die Fahrten auf den öffentlichen Gleisen durch Flankenschutz gegen Rangierfahrten auf den Anschlussgleisen gesichert sind.

zu §15 (12) Maßnahmen nach Auffahren von Weichen

Der ordnungsgemäße Zustand aufgefahrener Weichen wird festgestellt durch einen Mitarbeiter der Gleisinstandhaltung oder einem sonstigen, ausdrücklich dazu berechtigten Mitarbeiter. Der Fahrdienstleiter GMHütte sperrt die Weiche und verständigt die Rangieraufsicht, die weitere Maßnahmen einleitet. Nach Prüfung des Zustands der Weiche und Durchführung evtl. erforderlicher Maßnahmen, teilt die Rangieraufsicht dem Fahrdienstleiter das Ergebnis mit.

Eine Liste der berechtigten Mitarbeiter liegt den Fahrdienstleitern vor.

Bei örtlich besetztem Stellwerk kann die Verständigung direkt mit dem berechtigten Mitarbeiter erfolgen. Mit dem Auffahren einer stellwerksgesteuerten Weiche springt der AF-Zähler am Stellpult weiter. Jeder neue Zählerstand ist im Verzeichnis der Zählwerke für AF zu dokumentieren. Die Bedienung der WHT (Weichenhilfstaste) wird ebenfalls über Zähler registriert und muss im WHT-Zählwerksverzeichnis dokumentiert werden.

zu § 17 (1) Einfahrt ohne Einfahrtsignal

Ein Zug von Hasbergen nach Georgsmarienhütte hält am Signal Ne1 in km 1,220 und meldet sich beim Fahrdienstleiter GMHütte. Bei örtlich besetztem Stellwerk legt ihm der Fahrdienstleiter den Fahrweg in ein freies Gleis und lässt ihn einfahren. Bei örtlich nicht besetztem Stellwerk in Georgsmarienhütte teilt der Fahrdienstleiter dem Tf mit, dass er sich den Fahrweg über den Schaltkasten neben der Trapeztafel selbst wählen muss und anschließend einfahren darf.

zu § 17 (6) Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

Der Bf Georgsmarienhütte hat keine Ausfahrtsignale. Der Fahrdienstleiter gibt die Zustimmung zur Ausfahrt fernmündlich.

zu § 17 (12) Bahnübergänge

Eine Aufstellung der Überwege und Bahnübergänge auf der öffentlichen Strecke befindet sich in Anhang 15.

zu § 18 (3) Benachrichtigung der Bahnübergangsposten

Ein temporär eingesetzter Bahnübergangsposten wird fernmündlich über den Zugverkehr benachrichtigt. Vor Arbeitsaufnahme meldet sich der Posten mit Bekanntgabe seiner Rufnummer beim Fahrdienstleiter an.

zu § 26 (8) Sperrung von Bahnhofsgleisen

Soll eines der Übergabegleise 1-4 gesperrt werden, so informiert der Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück die Rangieraufsicht und beauftragt sie mit der Abriegelung des entsprechenden Gleises durch Anlegen von Handverschlüssen an den Schutzweichen in abweisender Stellung und Aufstellen von Sh2-Signalen. Die Rangieraufsicht meldet die Ausführung der Maßnahmen an den Fahrdienstleiter GMHütte zurück. Die Meldungen zu Sperrungen von Bahnhofsgleisen und zur Aufhebung der Sperrungen sind im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

Der örtlich besetzte Fahrdienstleiter GMHütte sperrt ein Bahnhofsgleis durch Auflegen der Schutzkappen auf die Bedientasten der entsprechenden Schutzweichen. Dauert die Sperrzeit über die Frühschicht hinaus, so ist das Gleis vor Dienstübergabe an den Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück, wie im ersten Absatz beschrieben, zu sichern.

zu § 27 (3) Durchführung von Sperrfahrten

Für jede Sperrfahrt wird mit täglich beginnender Sperrf Nr. 101 ein Befehl ausgestellt. Für die Durchführung einer Sperrfahrt darf sich ein weiteres Tzf im Übergabebereich aufhalten.

zu § 27 (14) Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke

Das Abstellen einzelner Fahrzeuge ist nicht erlaubt. Müssen in Ausnahmefällen im Zuge von Bauarbeiten einzelne Fahrzeuge abgestellt werden, so werden in der entsprechenden Betra Sicherungsmaßnahmen festgelegt.

zu § 30 (3) Eignung von Nebenfahrzeugen

Die bei der GET zum Einsatz kommenden Nebenfahrzeuge sind bei Einsatz auf der freien Strecke wie Sperrfahrten zu behandeln.

zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen

Nebenfahrzeuge dürfen einem Zug grundsätzlich nicht nachfahren.

3. Abschnitt

Zugfahrdienst

zu § 31 (2) Streckenkenntnis

Zur Erlangung der Streckenkunde sind mindestens drei Fahrten zwischen den Bahnhöfen Hasbergen und Georgsmarienhütte in Begleitung eines streckenkundigen Bediensteten erforderlich.

zu § 32 (1) Länge der Züge

Güterzüge dürfen auf Grund der Gleislängen im DB-Bf Hasbergen mit einer Länge von bis zu 550 m gefahren werden. Wenn im Bf Hasbergen kein Tf-Umlauf erforderlich ist (durchfahrende Züge) dürfen Güterzüge mit einer Länge von 700 m in Richtung Georgsmarienhütte gefahren werden. Bei Längen über 600 m ist die Zugübergabe in Georgsmarienhütte vorher durch das EVU mit der GET abzustimmen.

zu § 32 (2) Allgemeine Zugbildungsvorschriften

Die erforderlichen Wagenuntersuchungen für die aus Georgsmarienhütte abgehenden Züge werden nach der Ril 936 ff und die vollen Bremsproben mit der örtlichen Bremsanlage nach der BreVO durch Mitarbeiter der GET durchgeführt.

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

Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen nur mit maximal einem Wagenpaar in Züge eingestellt werden.

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

Die höchstzulässige Achslast beträgt 22,5 t; die höchstzulässige Meterlast beträgt 8 t; Streckenklasse D4. Auf der Strecke der GET bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Beförderung von Schwerfahrzeugen bis zur höchstzulässigen Achs- und Meterlast. Schwerwagen können als geschlossene Züge bzw. in Gruppen ohne Zwischenwagen befördert werden. Bei Überschreitung der Höchstlasten erlässt der EBL besondere Bestimmungen. Die gleiche Regelung gilt für LÜ-Sendungen.

zu § 35 (1, 2) Nachgeschobene Züge

Der Einsatz von Schiebelokomotiven ist zugelassen:

- a) Richtung Georgsmarienhütte - Hasbergen bis zum Signal TS 1 in km 1,220 und
- b) Richtung Hasbergen - Georgsmarienhütte bis zum Signal TS 1 in km 3,600.

zu § 37 (2) Wagenliste

Bei der GET wird für jeden Zug eine Wagenliste nach Anlage 18 FV-NE erstellt.

zu § 38 (3) Fahrtbericht

Jede Zugfahrt auf der Strecke der GET ist in einem Fahrtbericht durch den jeweiligen Tf zu dokumentieren. Der Tf gibt die Fahrtberichte bei der Zugabfertigung in Georgsmarienhütte

ab, bzw. wirft sie in den dafür vorgesehenen Briefkasten ein. Der Zugabfertiger leitet diese an die Güterabfertigung weiter. Nach Prüfung und Dokumentation sind sie abzuheften und bis zum Ablauf des folgenden Kalenderjahres aufzubewahren.

- Handhabung der Zug - Begleitpapiere

Für alle ein- und ausgehenden Papiere befinden sich zwei Briefkästen neben Gleis Nr. 4 in Höhe der Ablaufbergwaage. Hiervon dient einer für den Papiereingang (Papiere für die GET) und der andere für den Papierausgang (Papiere für das jeweilige EVU).

Alle für Georgsmarienhütte bestimmten Zugbegleit- und sonstigen Papiere sind in den Briefkasten „Eingang“ abzulegen. Anschließend ist dieser Kasten wieder zu verschließen.

Alle Zugbegleit- und sonstigen Papiere für die Ausgangszüge befinden sich im Briefkasten „Ausgang“, der nach Entleerung ebenfalls wieder zu verschließen ist. Bei diesen Papieren befindet sich auch eine Aufschreibung, auf der das Gesamtgewicht des entsprechenden Zuges, das Gesamtbremsgewicht und die Brems Hundertstel vermerkt sind. Am letzten Tag einer Woche wird hier zusätzlich vermerkt, wann die Bremsprobe durchgeführt wurde.

Diese Kästen lassen sich ebenfalls mit einem 8 mm - Vierkantschlüssel schließen.

zu § 41 (1 und 2) Mindestbrems Hundertstel

Alle Güterzüge von und nach Hasbergen sind durchgehend gebremst zu fahren. Sind die Mindestbrems Hundertstel (40 %) nicht vorhanden, so ist die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend den vorhandenen Brems Hundertsteln nach Anlage 22 FV-NE in der Tabelle mit einem Bremsweg von 400 m neu festzulegen.

zu § 44 (19) Festlegen von Zügen und Zugteilen

In den Gleisen 1 - 4 des Bahnhofs Georgsmarienhütte sind abgestellte Züge oder Zugteile nach der Talseite (Werksseite) durch mindestens zwei Hemmschuhe zu sichern. Für die sichere Festlegung dieser Wagen ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich. Abgestellte Züge oder Zugteile müssen nicht gesondert gemeldet werden.

zu § 45 Fahrgeschwindigkeiten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Freien Strecke beträgt 40 km/h, im Bf Georgsmarienhütte 25 km/h. Abweichungen hiervon werden in gesonderten Regelungen bekannt gegeben (Fahrpläne, Betren, o.ä.).

zu § 48 (9) Schienenbrüche

Für die Beurteilung eines Schienenbruchs und zur Bestimmung der hierdurch erforderlichen Maßnahmen wird das Merkblatt AzObri 37 angewendet.

4. Abschnitt

Rangierdienst

zu § 51 (13) Örtliche Besonderheiten

Rangierfahrten in den Übergabegleisen sind mit besonderer Vorsicht durchzuführen. Vor Einfahrt in die Gleise und für jede Rangierbewegung ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich. Bei örtlich nicht besetztem Stellwerk Georgsmarienhütte sind die Übergabegleise durch Flankenschutz gegen den Betrieb auf der Anschlussbahn gesichert. Dem Aufschließen der Weiche 66 (Flankenschutzweiche) darf erst zugestimmt werden, wenn kein Zug angenommen wurde. Für erforderliche Rangierfahrten aus der Anschlussbahn in die Übergabegleise oder umgekehrt gelten daher für diesen Fall folgende tabellarisch dargestellte Regelungen: (je nach Besetzung der Arbeitsplätze sind im Folgenden unter dem Begriff „Rangierpersonal“ die Rangieraufsicht oder das anwesende Rangierpersonal der Nordlok gemeint)

Betriebliche Situation	Aufgaben der Personale der Anschlussbahn Georgsmarienhütte		Aufgaben der Tf anderer EVU	
Fahrten aus der Anschlussbahn in den Übergabebereich mit anschließender Zugfahrt nach Hasbergen bei unbesetztem Stellwerk GMH			1)	Verständigung der im Werksbereich tätigen Rangierpersonale über die beabsichtigte Rangierfahrt vom Abstellgleis in den Übergabebereich (über Sprechfunkkanal 2 bzw. Tel. 05401 39-4147)
	2)	<u>Rangierpersonal</u> gibt Zustimmung zur Fahrt bis vor Weiche 66		
			3)	Nach Erhalt der Zustimmung Fahrt zur Weiche 66
	4)	<u>Rangierpersonal</u> beantragt beim FDL GMHütte das Aufschließen der Weiche 66 und die Einfahrt in die Übergabegleise. Nach Zustimmung Aufschließen der Weiche 66		
			5)	Einfahrt in den öffentlichen Übergabebereich
	6)	Verschließen der Weiche und Meldung an Fdl: „Weiche 66 verschlossen und Tzf im Übergabebereich“		
			7)	Fertigmeldung zur Fahrt nach Hasbergen an Fdl GMH (Diese Meldung beinhaltet das Ende der Rangierarbeiten)

Fahrten aus dem Übergabebereich zur Anschlussbahn nach Zugankunft aus Hasbergen bei unbesetztem Stellwerk GMH			1)	Nach Einfahrt im Bf GMH und Halt am gewöhnlichen Halteplatz (H –Tafel) Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung an Fdl GMHütte und Rangieranfrage für die Weiterfahrt in den Anschlussbahnbereich
			2)	Anmeldung der Fahrt in den Anschlussbahnbereich beim Rangierpersonal
	3)	<u>Rangierpersonal:</u> beantragt beim FDL GMHütteGMH das Aufschließen der Weiche 66 Nach Zustimmung Aufschließen der Weiche 66		
			4)	Einfahrt in den Anschlussbahnbereich
	5)	Nach Durchfahrt Verschließen der Weiche 66 und Meldung an Fdl: „Weiche 66 verschlossen, Rangieren im Übergabebereich beendet“		
			6)	Abstimmung der Weiterfahrt zum Abstellplatz mit dem Rangierpersonal
Rangieren im Übergabebereich ohne vorausgehende oder anschließende Zugfahrt bei unbesetztem Stellwerk GMH				
	1)	<u>Rangierpersonal:</u> beantragt beim Fdl GMHütte das Aufschließen der Weiche 66 und das Rangieren im Übergabebereich. Nach Zustimmung des Fdl Aufschließen der Weiche 66		
	2)	<u>Rangierpersonal:</u> Nach Abschluss der Rangierarbeiten, Durchfahrt des Tzf durch Weiche 66, Verschließen derselben und Meldung an Fdl GMHütte: „Weiche 66 verschlossen, und Rangieren im Übergabebereich beendet“		

Die Meldung: „Weiche 66 verschlossen, Rangieren im Übergabebereich beendet“ darf erst abgegeben werden, wenn sich kein weiteres Tzf im Übergabebereich befindet. Für den Fall, dass das Stellwerk außerhalb der normalen Dienstzeiten für Rangierfahrten im Übergabegleis besetzt wird, ist vor Aufschließen des Stellpults das Aufschließen der Weiche 66 und das Rangieren im Übergabebereich zu beantragen. Nach Abschluss der Rangierarbeiten und Verschließen des Stellpults erfolgt die Meldung über den ordnungsgemäßen Verschluss der Weiche 66 und das Ende der Rangierarbeiten an den Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück.

In diesen Fällen erfolgt keine Rücknahme der Rufumleitung des Telefons auf dem Stellwerk.

Meldungen

Bei jeder Abgabe von Meldungen oder sonstigen Telefonaten zwischen Mitarbeitern der Georgsmarienhütte GmbH und dem FDL GMHütte ist der jeweilige Name anzugeben.

Dieses geschieht, indem jedes Gespräch beginnt mit: „Hier <Name>, <Funktion>

Georgsmarienhütte,“.

Beispiel: „Hier Mustermann, Rangieraufsicht Georgsmarienhütte,“

Dokumentation:

Die Meldungen zum Öffnen / Schließen der Weiche 66 und zum Rangieren im Übergabebereich werden im Zugmeldebuch für den Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück dokumentiert.

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Eine Liste aller Gleise mit Nutzlängen und Gefälleangaben befindet sich in Anhang 14.

zu § 53 (10) Verschieben ohne Rangierpersonal

Ohne Rangierpersonal dürfen Wagen im Bahnhofsbereich Georgsmarienhütte nicht verschoben werden.

zu § 53 (11) Rangieren mit Seil oder Kette

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist im Bahnhofsbereich Georgsmarienhütte im Regelbetrieb nicht gestattet. In Sonderfällen (z.B. nach Entgleisungen) ist dieses unter Aufsicht und nach Anweisung des Instandhaltungspersonals gestattet.

zu § 55 (1c) Sichern von Bahnübergängen

Im Bereich der Einfahrweiche 1 befindet sich ein Überweg. Dieser ist mit Andreaskreuze gesichert, die Übersicht ist sehr gut. Die Sicherung des technisch nicht gesicherten Überwegs erfolgt durch die Übersicht auf die Bahngleise. Eine Übersicht aller Überwege und BÜ auf der öffentlichen Strecke befindet sich in Anhang 15.

zu § 56 (1) Ablauf- und Abstoßverbot

In Gleis 18 und in das Tiefgleis dürfen keine Wagen abgestoßen oder ablaufen gelassen werden.

zu § 58 (2) Aufbewahrung Hemmschuhe

Zur Aufbewahrung von Hemmschuhen sind neben allen Gleisen Hemmschuhböcke installiert. Hierin sind nicht genutzte Hemmschuhe abzulegen.

zu § 58 (5) Erleichterungen für das Festlegen von Fahrzeugen

In den Gleisen 1 bis 4 sind die abgestellten Züge mit zwei Hemmschuhen zur Werksseite hin abzusichern und in den Gleisen 5 bis 13 ist vor den letzten Wagen werksseitig ein Hemmschuh aufzulegen. In den übrigen Gleisen werden zwei Hemmschuhe werksseitig vor abgestellten Wagen aufgelegt.

zu § 59 Rangieren auf den Hauptgleisen

Bei Einfahrten von Zügen in den Bahnhof Georgsmarienhütte aus Richtung Hasbergen in die Gleise 1 - 4 ist das Rangieren in diesen Übergabegleisen verboten. Bei Ausfahrten aus den Gleisen 28, 29 und 30 ist das Rangieren in der Ausfahrstraße verboten.

zu § 60 (1) Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

Eine Rangierfahrt darf ohne Halt am Signal Ra10 in eine Zugfahrt übergehen.

zu § 60 (2) Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt

Eine Zugfahrt von Hasbergen darf ohne Halt am Signal Ne5 in eine Rangierfahrt übergehen.

zu § 61 (2) Auffahren von Weichen

Der ordnungsgemäße Zustand aufgefahrener Weichen wird festgestellt durch einen Mitarbeiter der Gleisinstandhaltung oder einem sonstigen, ausdrücklich dazu berechtigten Mitarbeiter (siehe zu §15 (12)).

zu Anlage 9 FV-NE

Bei Rangierfahrten aus dem Werksanschluss in den Rangierbahnhof muss bei besetztem Stellwerk die Zustimmung des Fdl in jedem Falle vorliegen. Diese ist über Sprechfunkkanal 1 oder über die Wechselsprechanlage einzuholen. Erst nach Zustimmung des Fdl darf in den Bereich des Rangierbahnhofs eingefahren werden.

Innerhalb des Werksanschlusses sind Loks und Rangierbegleiter mit Rangierfunkgeräten ausgerüstet. Außerdem besteht eine Feststation in der Rangieraufsicht. Sämtliche Rangierbezirke sind in 3 Frequenzbereiche eingeteilt, wodurch eine unabhängige Verständigung in jedem einzelnen Bereich zwischen Rangierbegleiter bzw. Rangierer und Lokführer bzw. Lokrangierführer möglich ist.

Die Frequenzbereiche sind folgendermaßen aufgeteilt:

Kanal 1: Berglok

Kanal 2: Nordlok

Kanal 3: Ostlok.

Bei Verständigung zwischen zwei Rangierabteilungen oder zwischen einer Rangierabteilung und der Feststation ist auf den entsprechenden Frequenzbereich umzuschalten.

Mit den derzeit tätigen EVU verständigt sich der Fahrdienstleiter GMHütte folgendermaßen:

Vom örtlich besetzten Stellwerk Georgsmarienhütte:

- DB: DB-eigenes Funkgerät stationiert auf dem Stellwerk
- Bräunert Eisenbahnverkehr: GMH-Funkgerät, Kanal 1

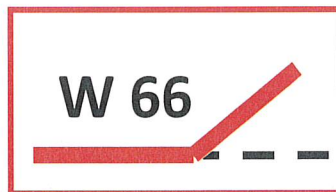
Der Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück kommuniziert mit den Tf im Bf Georgsmarienhütte über Handy, im Bf Hasbergen über Handy oder GSMR.

zu Anlage 11 FV-NE

Zusätzlich zu den in Anlage 11 dargestellten Merkschildern stehen den Fahrdienstleitern GMHütte nachfolgende Merkschilder zur Verfügung:



Mit diesem Merkschild hat der Fahrdienstleiter die Möglichkeit, ein im Übergabebereich befindliches Tfiz auf dem Gleisplan oder dem Stellpult symbolisch darzustellen



Mit diesem Merkschild hat der Fahrdienstleiter die Möglichkeit, die geöffnete Flankenschutzweiche 66 auf dem Gleisplan oder dem Stellpult symbolisch darzustellen



Mit diesem Merkschild können gesperrte Weichen und Übergabe- oder Streckengleise auf dem Gleisplan oder dem Stellpult symbolisch darzustellen

Zusatzbestimmungen

zum „Signalbuch Ril 301“

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 301.0703 (3)

Die Signale Ra 10 steht links vom Gleis auf gleicher Höhe des Signals Ne 1.

Modul 301.1401 1(4)

Das Signal Ne 1 steht in Richtung Gmhütte vor der Weiche Nr. 1 und ist nur rückstrahlend ausgeführt.

Modul 301.1401 2 (6) a)

Das Signal Ne 2 steht im Bremswegabstand vor Signal Ne 1.

Zusatzbestimmungen

zum „Sig-VB-NE“

zu § 8 (5) Aufsicht, Überwachung

Die regelmäßige Prüfung und Überwachung der Signalanlagen sowie der übrigen Anlagen der Infrastruktur ist in Anhang 16 „Fristenplan für die Wartung und Inspektion der eisenbahntechnischen Anlagen“ festgelegt.

zu § 9 (3) Arbeits- und Störungsbuch

Beim Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück und Georgsmarienhütte wird ein Arbeits- und Störungsbuch nach Anhang 4 geführt.

Notfallmanagement der GET

Das Notfallmanagement der GET ist wie folgt aufgebaut:

Notfallbereitschaft ist die Bereitschaft der Werksicherheit der Georgsmarienhütte GmbH, die eine „Rund um die Uhr Bereitschaft“ in Georgsmarienhütte wahrnimmt und somit stets „vor Ort“ ist.

Die Unfallmeldestelle ist die Notfallbereitschaft GMHütte. Sie nimmt alle Notrufe und Meldungen über Ereignisse und Gefahren im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entgegen. Gemäß Unfallmeldetafel II verständigt die Notfallbereitschaft Rettungskräfte und ggf weitere zuständige Stellen. Sie veranlasst erforderliche betriebliche Maßnahmen.

Grundsätzlich ist jedes gefährliche Ereignis nach Unfallmeldetafel I (Anhang 5) der Unfallmeldestelle so schnell wie möglich zu melden.
Jeder Mitarbeiter hat sich im Ereignisfall im Rahmen seiner Möglichkeiten an Hilfsmaßnahmen zu beteiligen.

Die Unfallmeldetafel II (Anhang 6) gibt der Unfallmeldestelle vor, wie im Ereignisfall zu handeln ist. Sie enthält Angaben über erforderliche betriebliche Maßnahmen und zu verständigende Stellen, sowie die entsprechenden Kontaktdaten.

Die Unfallmeldetafel III (Anhang 8) legt fest, bei welchen Ereignissen Polizei und / oder Eisenbahnaufsichtsbehörde zu verständigen sind. Sie ergänzt die Unterlagen der Unfallmeldestelle und ist auch von der Notfallbereitschaft mitzuführen und zu beachten.

Die Meldetafel EVU (Anhang 7) gibt vor, welche Maßnahmen zu ergreifen sind falls die GET als EVU beteiligt ist.

Zur Erfüllung der Aufgaben im Notfallmanagement ist folgende **Ausrüstung** mitzuführen und bei Bereitschaftsübernahme auf Vollständigkeit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen:

- Ausweis für Notfallbereitschaft
- Warnweste (persönlich)
- Wetterschutzjacke (persönlich)
- Arbeitsschutzhelm (persönlich)
- Arbeitsschutzschuhe (persönlich)
- Arbeitshandschuhe
- Mobiltelefon
- Formblatt Tatbestandsaufnahme
- Notfallkarten (Anhang 10)
- Unfallmeldetafeln
- Ölkreide
- Sprühfarbe (gelb)
- Bandmaß (20m)
- Digitalkamera
- Akku – Leuchte / Taschenlampe
- Seil (20m)
- Absperrband (rot - weiß, 50m)

Verteilungsplan der Unfallmeldetafeln:

Unfallmeldetafel I : jeweils auf Lok 2, 5, 6, 7 und 8, STW Georgsmarienhütte und STW Hafen, Rangieraufsicht, Zugabfertigung, PKW Infrastruktur
Unfallmeldetafel II : Notfallbereitschaft
Unfallmeldetafel III : Betriebsleitung, Notfallbereitschaft
Meldetafel EVU: jeweils auf Lok 2, 5, 6, 7 und 8, Notfallmitarbeiter

Der **Bereitschaftsplan** wird durch die Werksicherheit erstellt. Sie sorgt dafür, dass stets ein Bereitschaftshabender erreichbar ist.

Bei größeren Ereignissen ist der EBL oder sein Stellvertreter von Anfang an in die Ermittlungen mit einzubeziehen.

Alle Unfälle oder Störungen sind so schnell wie möglich der **Unfallmeldestelle** mitzuteilen, die erste Meldung darf nicht durch Feststellung von Einzelheiten verzögert werden.

Die **Aufgabe der Notfallbereitschaft** ist es, als Notfallmanager alle Maßnahmen auf eine rasche Weiterführung des Betriebes auszurichten und darüber hinaus Ermittlungen zur Unfallursache durchzuführen. Das EVU ist jeweils über den aktuellen Stand und die voraussichtliche Dauer der betrieblichen Einschränkungen zu unterrichten.

Die Einsatzleitung koordiniert alle Rettungs-, Bergungs- und Sicherungsmaßnahmen.

Sind **Behörden und Organisationen** mit Sicherheitsaufgaben vor Ort (Feuerwehr, Rettungsdienst, THW, Polizei), so obliegt diesen die Leitung an der Unfallstelle.

Der **Notfallmanager** ist Fachberater der Einsatzleitung und Kontaktperson der Behörden hinsichtlich von Tatsachen, die das Ereignis betreffen. Er ist aber weiterhin verantwortlich für alle betriebssichernden Maßnahmen und bleibt den Mitarbeitern beteiligter EVU und EIU gegenüber weisungsbefugt.

Sind (noch) keine Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben anwesend, obliegt die Leitung an der Unfallstelle dem Notfallmanager.

Das beteiligte EVU stellt dem Notfallmanager einen **Notfallmitarbeiter** zur Verfügung. In dessen Verantwortungsbereich fallen z.B. Entscheidungen über den weiteren Einsatz eines Fahrzeuges, die Organisation eines Ersatzfahrzeuges oder die psychologische Betreuung betroffener eigener Mitarbeiter. Im Falle der GET ist die Notfallbereitschaft fast ausschließlich Notfallmanager. Die GET führt nur in Ausnahmefällen Zugfahrten auf der eigenen Strecke durch. Im Falle eines gefährlichen Ereignisses in diesen Fällen ist der Notfallmanager des EIU GET gleichzeitig Notfallmitarbeiter des EVU GET.

Sind nach **Beendigung der Rettungsmaßnahmen** keine externen Hilfskräfte mehr im Gleisbereich tätig und die Sicherungsmaßnahmen somit nicht mehr erforderlich, ist vor der Wiederaufnahme des Betriebes dem FdI durch die Notfallbereitschaft (als Notfallmanager) die Befahrbarkeit des Gleises zu melden. Dieses gilt nur für die Meldung des freien und von Gegenständen und Fahrzeugen geräumten Gleises. Bei Schäden am Gleisbett und der Infrastruktur ist die Betriebsleitung der GET für die Feststellung der Befahrbarkeit des Gleises zuständig.

Innerhalb des nächsten Arbeitstages ist der Betriebsleitung der GET das möglichst umfassend ausgefüllte und ggf. um weitere Beweismittel und Anlagen ergänzte Ermittlungsblatt zu übergeben.

Bei Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, ist darüber hinaus der Tatbestand nach Anlage 5 BUVO-NE aufzunehmen.

Der EBL führt als Untersuchungsführer die Unfalluntersuchung durch und beteiligt bei Bedarf andere Stellen (auch das EVU) und verwertet deren Feststellungen.

Innerhalb von zwei Wochen informiert er ggf. die Landeseisenbahnaufsicht durch einen schriftlichen Unfallbericht gemäß Anlage 4 BUVO-NE.

Bedienung des Gleistors im Bf GMHütte

1. Vorbemerkung

Zur Absicherung des Werksgeländes der Georgsmarienhütte GmbH und des Bahnbetriebs auf der GET Eisenbahn und Transport GmbH wurde in km 1,114 über die Gleis 1 und die DKW 3 ein doppelflügeliges Gleistor errichtet. Dieses wird sowohl über Zugbeeinflussung und Handtaster als auch über Schlüsselschalter angesteuert. Als Steuerung für das Gleistor kam die BUES 2000 der Fa. Scheidt & Bachmann zum Einsatz. Als optisches Signal für den Zustand des Tores (offen oder geschlossen) dienen die Signale TUS1 und TUS2, die in ihrem Aufbau identisch sind mit den BÜ-Signalen. Hierbei bedeutet weißes Dauerlicht: Tor ist geöffnet und kann befahren werden. Ein dunkles TUS bedeutet: Tor geschlossen, Halt.

2. Betrieb bei besetztem Stellwerk GMHütte

Bei besetztem Stellwerk ist die BUES2000 im „**Automatik-AUS-Betrieb**“. Mit Umlegen des Schlüsselschalters zum Einschalten des Stellpultes zur Betriebsaufnahme wird dieser Betriebszustand automatisch eingestellt. Hierbei öffnet sich das Tor, alle Einschalttasten (ET) aus Richtung Hasbergen und GMHütte sind unwirksam geschaltet (inaktiv) und die BUES2000 ist dauereingeschaltet. Dadurch ist das Gleistor dauerhaft geöffnet und die TUS signalisieren mit weißem Dauerlicht diesen Betriebszustand. Es können somit ohne weitere Bedienhandlungen uneingeschränkt Zug- und Rangierfahrten stattfinden. Die im Gleis befindlichen Ausschalterschleifen sind unwirksam geschaltet.

3. Betrieb bei unbesetztem Stellwerk GMHütte

Bei unbesetztem Stellwerk schaltet die BUES2000 nach Umlegen des Schlüsselschalters zum Abschalten des Stellpultes im „**Automatik-EIN-Betrieb**“. Hierdurch wird das Gleistor geschlossen und alle ET sind wirksam geschaltet (aktiv). Die dunklen TUS signalisieren den geschlossenen Torzustand. Für jede Zug- oder Rangierfahrt gilt jetzt: Halt an der jeweiligen ET zum Einschalten der BUES2000. Nach Betätigen einer ET wird der „Auf-Befehl“ an das Gleistor abgegeben und nach durch Endschalter überwachter Offenmeldung des Tores wird die Signalfreigabe am jeweiligen TUS (in Fahrtrichtung) mit weißem Dauerlicht signalisiert. Nach vollständigem Durchfahren des Gleistores und der entsprechenden Ausschalterschleifen schließt das Tor automatisch.

3.1. Fahrten aus Richtung Hasbergen bei unbesetztem Stellwerk GMH

Ein Zug aus Hasbergen hält grundsätzlich am Signal Ne 1. Hier befindet sich der Schaltkasten zur Wahl des entsprechenden Einfahrgleises sowie zwei durch Schlüsselschalter DB 21 gesicherte ET zur Bedienung des Gleistores. Zunächst ist das Einfahrgleis festzulegen und im Schaltkasten als Fahrstraße zu wählen. Erst anschließend wird an der entsprechenden ET per DB 21 eine Anforderung zum Öffnen des Gleistores abgegeben. Hierbei gilt: ET1, G1 für die Fahrt in Gleis 1 und ET1, G2,3,4 für die Fahrt in die Gleise 2-4. Bei Bedienung der falschen ET würde das Tor nach Befahren der Ausschalterschleifen nicht automatisch schließen. Eine Ausschaltung ist dann nur mittels HAT am Schaltschrank der BUES2000 möglich. In dieser Konstellation leuchtet bei der nächsten Toranforderung kein TUS und die Toranlage darf nicht durchfahren werden. Zur Herstellung einer Grundstellung ist in diesem Fall ggf. eine Bügelfahrt notwendig.

Tritt eine Störung an der Torsteuerung oder der BUES2000 auf, so ist vor einer Handlung die Signaltechnik bzw. die Betriebsleitung der GET zu verständigen.

3.1.1. Fahrt in Richtung Gleis 1

Nach Einstellung der Fahrstraße in Gleis 1 erfolgt die Anforderung zum Öffnen des Tores über die ET1.GI1. Nach vollständigem Öffnen und Rückmeldung dieser Stellung über die Endschalter des Tores an die BUES2000 schaltet die TUS1 auf weißes Dauerlicht. Dieses ist der Abfahrauftrag für die Weiterfahrt des Zuges. Nach dem Befahren der beiden Ausschaltsschleifen FS3.GI1 und FS 13.GI1 wird das TUS1 abgeschaltet und nach dem vollständigen Freifahren dieser Schleifen schließt das Tor automatisch.

3.1.2. Fahrt in Richtung Gleise 2-4

Nach Einstellung der Fahrstraße in eines der Gleise 2-4 erfolgt die Anforderung zum Öffnen des Tores über die ET1.GI2,3,4. Nach vollständigem Öffnen und Rückmeldung dieser Stellung über die Endschalter des Tores an die BUES2000 schaltet die TUS1 auf weißes Dauerlicht. Dieses ist der Abfahrauftrag für die Weiterfahrt des Zuges. Nach dem Befahren der beiden Ausschaltsschleifen FS13.GI2,3,4 und FS 3.GI2 bzw. FS13.GI3,4 wird das TUS1 abgeschaltet und nach dem vollständigen Freifahren dieser Schleifen schließt das Tor automatisch.

3.2. Fahrten in Richtung Hasbergen bei unbesetztem Stellwerk GMH

3.2.1. Fahrten aus Gleis 1 in Richtung Hasbergen

Nach Halt an der 3-Ebenen-Bedienstelle ET2.GI1 und Betätigen derselben öffnet das Gleistor. Nach vollständigem Öffnen und Rückmeldung dieser Stellung über die Endschalter des Tores an die BUES2000 schaltet die TUS2 auf weißes Dauerlicht. Dieses ist der Abfahrauftrag für die Weiterfahrt des Zuges. Nach dem Befahren der beiden Ausschaltsschleifen FS 13.GI1 und FS3.GI1 wird das TUS2 abgeschaltet und nach dem vollständigen Freifahren dieser Schleifen schließt das Tor automatisch.

3.2.2. Fahrten aus Gleis 2 in Richtung Hasbergen

Nach Halt an der 3-Ebenen-Bedienstelle ET2.GI2 und Betätigen derselben öffnet das Gleistor. Nach vollständigem Öffnen und Rückmeldung dieser Stellung über die Endschalter des Tores an die BUES2000 schaltet die TUS2 auf weißes Dauerlicht. Dieses ist der Abfahrauftrag für die Weiterfahrt des Zuges. Nach dem Befahren der beiden Ausschaltsschleifen FS 3.GI2 und FS13.GI2,3,4 wird das TUS2 abgeschaltet und nach dem vollständigen Freifahren dieser Schleifen schließt das Tor automatisch.

3.2.3. Fahrten aus Gleis 3 oder 4 in Richtung Hasbergen

Nach Halt an der 3-Ebenen-Bedienstelle ET2.GI3,4 und Betätigen derselben öffnet das Gleistor. Nach vollständigem Öffnen und Rückmeldung dieser Stellung über die Endschalter des Tores an die BUES2000 schaltet die TUS2 auf weißes Dauerlicht. Dieses ist der Abfahrauftrag für die Weiterfahrt des Zuges. Nach dem Befahren der beiden Ausschaltsschleifen FS13.GI3,4 und FS13.GI2,3,4 wird das TUS2 abgeschaltet und nach dem vollständigen Freifahren dieser Schleifen schließt das Tor automatisch.

3.3. Gleiswechsel bei unbesetztem Stellwerk

Sind bei unbesetztem Stellwerk GMH Rangierfahrten durch den Torbereich innerhalb der Übergabegleise erforderlich, wird zum Öffnen des Tores die

jeweilige gleisgebundene ET2 bedient. Nachdem das TUS2 durch Dauerlicht die überwachte Offenstellung des Tores anzeigt wird der Torbereich in Richtung Strecke passiert und alle Ausschaltschleifen freigefahren. Anschließend schließt das Tor selbsttätig. Über den Schaltkasten am Ne1 wird das Wunschgleis angewählt. Erst hiernach wird die ET1 entsprechend dem Zielgleis betätigt.

Achtung: Sollte das Tor noch nicht vollständig geschlossen sein (gelbe Blinkleuchte noch optisch aktiv), so ist dieser Schließvorgang abzuwarten. Erst nach Erlöschen der Blinkleuchte ist das Tor vollständig geschlossen und das Öffnen kann über die ET erneut angefordert werden. Diese Regelung gilt für die Bedienung aller ETs.

3.4. Hilfs-Ausschalttaste HAT

Neben dem Schaltschrank der BUES 2000 befindet sich eine HAT mit DB21-Schlüsselung. Diese ist nur in Funktion, wenn durch unbesetztes Stellwerk der Auto-EIN-Betrieb eingestellt ist. Mit dieser HAT kann im Störfall das Gleistor geschlossen werden.

Achtung: Durch Betätigen der HAT wird das Gleistor auch dann geschlossen, wenn ein Zug auf den Ausschaltschleifen steht. Somit muss vor dem Betätigen der HAT geprüft werden, ob sich ein Zug auf oder zwischen den Ausschaltschleifen, also im gesamten Torbereich befindet.

Bedienung des Schaltkastens an Ne1 bzw. Weiche 66

Bei nicht besetztem Stellwerk Georgsmarienhütte hat der Tf die Möglichkeit, sich den Fahrweg in ein freies Gleis selbst zu legen.

- Funktion des Schaltkastens

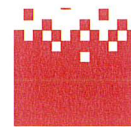
Der Schaltkasten lässt sich mit einem 8mm - Vierkantschlüssel öffnen. An der ersten Lampenreihe (weiß) lässt sich ablesen, welche Gleise frei sind. Die zweite Lampenreihe (rot) zeigt, welche Gleise besetzt sind. An der dritten Reihe (grün) lassen sich die Weichen in ein bestimmtes Gleis schalten. Bei Ankunft des Zuges von Hasbergen ist diese Reihe nicht beleuchtet. Nach dem Drücken einer Taste für das entsprechende Gleis durch den Lokführer leuchtet die grüne Lampe, wenn sich alle Weichen richtig umgelegt haben und hält damit fest, welches Gleis gewählt wurde. Eine weitere Leuchte (orange) ist eine allgemeine Weichenüberwachung. Solange diese blinkt, sind die Weichen noch in der Umlaufphase. Ein Erlöschen dieser Leuchte bedeutet, dass alle Weichen für das gewählte Gleis richtig eingelaufen sind und befahren werden können. Sollte diese Weichenüberwachung nicht erlöschen und weiterblinken, so liegt eine Weichenstörung vor und die entsprechende grüne Taste bleibt dunkel.

Der schwarze Druckschalter ist eine Hilfstaste. Nach Öffnen des Schaltkastens lässt sich nur einmal ein Fahrweg für ein Gleis wählen. Ein anderes Gleis lässt sich erst nach dem Befahren der Weiche Nr. 1 oder nach Drücken der Hilfstaste schalten. Auf dem Stellwerk befindet sich ein Zählwerk, das jede Betätigung der Hilfstaste registriert.

- Störungen

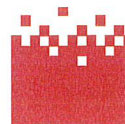
Bei Auftreten einer Weichenstörung ist jede Weiche, die in das gewählte Gleis führt, einer Sichtkontrolle zu unterziehen. Liegt die Weichenzunge an der Backenschiene an und der Klammerspitzenverschluss ist verschlossen, so kann sie befahren werden. In dieser Weise ist bei jeder Weiche zu verfahren; auch auf der entgegengesetzten Seite dieses Gleises. Liegt bei einer Weiche die Weichenzunge nicht an und kann die Ursache hierfür nicht festgestellt und/oder beseitigt werden (Schotterstein oder Schnee zwischen Zunge und Backenschiene, oder ähnliches), so ist über das neben der Schalttafel installierte Telefon zunächst die Rangierpersonale im Werk GmHütte (Tel. 4147), sollte dieser nicht erreichbar sein, die Werkswache (Tel. 4110), zu informieren. Diese Stellen werden dann die entsprechenden Schritte einleiten.

Muster Buchfahrplan GET



GET
Eisenbahn und
Transport GmbH

Fahrplan								
Zug: 101				Verkehrstag: 28.02.2020				
Hasbergen - Georgsmarienhütte								
Tfz: V65		Länge: 81 m			Last: 125 t		Mbr: 40 R/P	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zulässige Geschwindigkeiten		Zug-Nr	Betriebsstellen	Lage in km	vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Einfahrt in Gleis
ab km	km/h							
7,3	40	101	Hasbergen	1,3		13:35	13:15	
1,3	25		Georgsmarienhütte		101			
0,5	25		Georgsmarienhütte					



Fahrplan

Zug: 102

Verkehrstag: 28.02.2020

Georgsmarienhütte - Hasbergen

Tfz: V65

Länge: 81 m

Last: 125 t

Mbr: 40 R/P

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zulässige Geschwindig- keiten		Zug-Nr	Betriebsstellen	Lage in km	vor Trapez- tafel hält Zug	An- kunft	Ab- fahrt	Einfahrt in Gleis
ab km	km/h							
0,5	25	102	Georgsmarienhütte				13:45	
1,3	40		Georgsmarienhütte					
7,3	20		Hasbergen			14:05		

Muster Zugmeldebuch
für den Fahrdienstleiter GMHütte in Osnabrück

[illegible]

Muster Zugmeldebuch
für den Fahrdienstleiter GMHütte in Georgsmarienhütte

[illegible]

Muster Fernsprechbuch mit festem Wortlaut

1	2	3	4	5	6	7	8
Datum	Uhrzeit	Gleis / Abschnitt / Weiche				Abgabe durch... (Funktion / Name)	Annahme durch... (Funktion / Name)
		gesperrt	frei + <u>befahrbar</u> Anlass weggefallen	Sperrung aufgehoben	frei nach Prüfung durch Hinsehen		
29.11.2016	17:19	W5				Müller, Fdl	Schmidt, Fk
29.11.2016	17:45		W5			Schmidt, Fk	Müller, Fdl
29.11.2016	17:46			W5		Müller, Fdl	Schmidt, Fk
01.12.2016	10:01				W2	Müller, Fdl	

Muster Arbeits- und Störungsbuch

1	2	3	4
Ifd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Ereignis (Arbeiten / Bauarbeiten oder Unregelmäßigkeiten) Auswirkungen, erforderlich betriebliche Maßnahmen (bei Arbeiten) Zustimmung („zugest.“) des Fahrdienstleiters Unterbrechung der Arbeiten, ggf. weiterhin erforderliche Maßnahmen Ende der Arbeiten Ursache der Unregelmäßigkeit Kenntnisnahme des Fahrdienstleiters (Kg)
Einträge zu Ifd. Nr. sind noch nicht abgeschlossen			
01	01.12.	10:00	Arbeiten an der Weiche 1. Keine betrieblichen Maßnahmen
			erforderlich. Mayer, Fk
		10:01	zugest. Müller, Fdl
		10:20	Arbeiten beendet. Mayer
		10:21	Kg Müller



Unfallmeldetafel I

Triebfahrzeug _____ / Betriebsstelle _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

- Unfallstelle sichern
- Gleissperrung veranlassen

Verletzte?

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

Feuer oder Feuergefahr?

- Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug, im Gepäckwagen, im Dienstraum)
- Feuerwehr anfordern (s. Rufnummer am Telefon und sonst über Notruf)

Unfallmeldestelle verständigen:

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

Leitung der Unfallstelle übernehmen:

- Spuren und Beweisstücke sichern
- Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
- Eintreffende Helfer einweisen
- Für Absperrung sorgen
- Untersuchenden Stellen Auskunft geben
- Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle
- Weitere Betriebsdurchführung vereinbaren

Krankenwagen, Rettungsdienst, Erste Hilfe

Unfall (Straße), Zahl der Verletzten, ungefähre Art der Verletzung angeben!

Wenn öBL oder EBL eintrifft, Leitung übergeben

Aufgestellt: 01.01.2017

Ort	Telefon	Bereich
Notfallbereitschaft GMH	05401 / 39-4110	
Polizei	110	
Rettungsleitstelle	112	
EBL Unland	0172 / 54 59 139	
EBL-V Winter	0151 / 16791971	
öBL Abkemeier	0172 / 51 05 338	
Fahrdienstleiter GMHütte	05401 / 39-4371	
Fahrdienstleiter Hasbergen	HOOX Süd: 0541/35749-010 HOOX Nord: 0541/35749-020	

Raum für Notizen:

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle

Notfallbereitschaft GMHAufgestellt: Unland

Geprüft: (jährlich)

Georgsmarienhütte, den 01.01.2017

Bereich: öffentliche Strecke und Übergabegleise der GET

A. Maßnahmen und Handlungen

1. Gefahrenabwehr / Gleise sperren
2. Rettungskräfte verständigen
3. ggf. Polizei verständigen*
4. Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen
- 5.
6. Nach Rücksprache mit Bereitschaft ggf. EBL / EBLV / öBL verständigen*
7. ggf. Firmen / Institutionen bei Ereignissen mit wassergefährdenden Stoffen verständigen
8. Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind oder deren Betrieb berührt wird
 - mit EVU weitere Maßnahmen abstimmen
 - Betreuung und Ablösung betroffener Mitarbeiter organisieren
9. wenn erforderlich: Information an anschließende EIU
12. ggf. weitere Hilfskräfte der Bahn / Gerätewagen anfordern
13. ggf. Straßenkran anfordern

*) Die Polizei bzw. der EBL / EBLV / öBL ist immer zu verständigen bei:

- a) jedem Unfall, bei dem ein Mensch getötet oder schwer verletzt ist,
- b) Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, wenn dies im Interesse der Bahn liegt, z.B. wenn Fahrerflucht vorliegt oder, wenn bei Verdacht auf Alkoholeinfluß eine Blutprobe entnommen werden muß,
- c) Unfällen oder Gefährdungen einer hochgestellten Persönlichkeit des öffentlichen Lebens
- d) Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten
- e) Bahnfrevel und verbrecherischem Anschlag, z.B. Schießen und Werfen auf Züge und Signale, Eingriffen in die Signaleinrichtungen, Bereiten von Hindernissen auf dem Bahnkörper und anderen vorsätzlichen Gefährdungen des Bahnbetriebes, sowie Anschlägen gegen Menschen auf Bahngebiet
- f) Unregelmäßigkeiten mit radioaktiven, gefährlichen und Grundwasser gefährdenden Stoffen

B. Namen, Ansprechpartner, Rufnummern				
Unfallmeldestelle: <u>Notfallbereitschaft GMHütte</u>				
lfd Nr.	Meldungen an	Rufnummer	Besonderheiten	verständigt bei Bedarf
1.	Fahrdienstleiter GMHütte	05401 / 39-4371		
2.	Rettungsleitstelle Osnabrück	112 0541 / 50 03 00	a) Was ist Wo passiert? b) Sind gefährliche Stoffe freigegeben? c) Grundwasser gefährdet?	Ortspolizei Feuerwehr
3.	Polizei	110 05401 / 879500	wird in der Regel verständigt durch die Rettungsleitstelle	
6.	EBL: Herr Unland	0172 / 54 59 139	Die Betriebsleitung wird bei größeren Ereignissen <u>immer</u> verständigt.	
	EBL-V: Herr Werner	0151 / 14 05 72 30		
	öBL: Herr Abkemeier	0172 / 51 05 338		
7.	Umweltmanager GMHütte: Herr Schulbert	0172 / 52 52 408	Die Umweltautorität informiert erforderlichenfalls Behörden	
8.	VTG - Herr Rasmusson	040 / 23 54 45 27	für RRO- und RRD-Verkehre	
	DB Schenker - Dispo	0541 / 915 1818	übrige Verkehre	Notdienst: 0160 / 97 400 075
9.	Fahrdienstleiter Osnabrück	0151 / 27400 879		
	Fahrdienstleiter Hasbergen	0151 / 27 400 816		
12.	Sign.technik: H. Warnke	0175 / 64 04 999		
	Infrastruktur GMHütte: Herr Balsam			
	Notfallmanager Osnabrück	0170 / 6 32 95 13	In Abstimmung mit Betriebsleitung	
	Hilfszugbeauftragter Hilfszug	0170 / 7 62 87 02	In Abstimmung mit Betriebsleitung	
13.	Straßenkrane KVN Osnabrück	0541 / 50 56 00 0171 / 3172364	In Abstimmung mit Betriebsleitung	



Meldetafel EVU

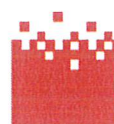
für die Meldestelle:

Aufgestellt: Unland

Geprüft: (jährlich)

Georgsmarienhütte, den 01.01.2017

	Maßnahmen und Meldungen	
1.	Weiterleitung einer eingegangenen Unfallmeldung an die Unfallmeldestelle (EIU)	Notfallbereitschaft GMHütte 05401 / 39-4110
2.	Verständigung Notfallmitarbeiter EVU	Notfallbereitschaft GMHütte 05401 / 39-4110
3.	Andere Behörden und Stellen verständigen	- Einzelfallabhängig -
4.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
5.	Nach Rücksprache mit Notfallmitarbeiter den EVU:	
	- Werkstatt benachrichtigen	Herr Schuba 05401 / 39-4287 oder 0172 / 79 96 595
	- Lauffähigkeitsuntersuchung veranlassen	Herr Uhle 0151 / 40 64 46 37
	- Ersatztriebfahrzeug organisieren	Herr Abkemeier 05401 / 39-6525 bzw. 0172 / 51 05 338



GET

Eisenbahn und Transport GmbH

Unfallmeldetafel III

		<p>Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags.</p> <p>Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.</p>	
Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden.	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten.		Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen.		Ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort).	Ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind.	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffen in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll).	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen.	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern.	Ja	Ja

Kontaktliste der GET

<u>Name</u>	<u>Funktion</u>	<u>Tel.Nr.</u>
Hubert Unland	EBL und GF	0172 / 54 59 13 9
Astrid Winter	EBL-V	0151 / 16791971
Dietmar Hemsath	GF	0172 / 52 41 19 4
Markus Abkemeier	öBL	0172 / 51 05 33 8
	Fahrdienstleiter GMHütte	05401 / 39-4371
	Fahrdienstleiter Hasbergen	HOOX Süd: 0541 / 35749-010 oder HOOX Nord: 0541 / 35749-020
Werkswache	Notfallbereitschaft	05401 / 39-4110
	Rangieraufsicht	05401 / 39-4147
Matthias Könitz	Verkehr	05401 / 39-4374
Martin Balsam	Infrastruktur	05401 / 39-4370
Thorsten Warnke	Signaltechnik	0175 / 64 04 99 9

Notfallkarten GET

(2 Seiten)

- nur in der gedruckten Ausgabe -

Lageplan GET

- nur in der gedruckten Ausgabe -

Streckenband GET

- nur in der gedruckten Ausgabe -

Zusammenstellung der bei der GET angewendeten Regelwerke:

- Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) für die GET
- FV-NE – Fahrdienstvorschrift für NE-Bahnen
- Buvo-NE - Betriebsunfallvorschrift
- Sig-VB-NE – Bedienung von Signalanlagen
- Signalbuch Ril 301
- Obri-NE - Oberbaurichtlinien
- BÜV-NE - Betriebsunfallvorschrift
- VDV-Schrift 714 – Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit
- VDV-Schrift 753 – Führerscheinrichtlinie
- VDV-Schrift 755 – Streckenkenntnisrichtlinie

Gleislängen und -gefälle, Weichen

Gleis Nr.	Lage / Bedeutung	Länge in m	Gefälle in ‰
1	Übergabegleis	790	2,6
2	Übergabegleis	669	3,0
3	Übergabegleis	625	3,0
4	Übergabegleis	610	3,1

Die Gleise 1, 2, 3 und 4 sind voll isoliert und werden durch eine elektrische Gleisfreimeldeanlage überwacht.

Überwege und BÜ auf der Strecke der GET

	Überweg Bf Gmi-Lütte	Feldweg Niederholthaus	BÜ Haunhorstweg	BÜ Patkenhof	Überweg Plogmann	BÜ Am Boberg	Überweg Huser	Überweg Augustaschacht	Überweg Völler	Überweg Feldweg	Überweg Johann to Büren	BÜ Auf dem Grudde	BÜ Am Steinbrink	BÜ Wulfskotten	Überweg Goßmann
Bahn-km	1,142	1,55	2,509	2,819	3,125	3,231		4,096	4,374	4,68	5,342	5,44	5,979	6,382	6,695
öffentl. Verkehr	ja	nein	ja	ja	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein
Kreuzung mit	Privat- weg	Feld- weg	Gemeinde- straße "Haun- horstweg"	K 301 Sutt- hauserstr. Gleisstrag- platten	Privat- weg Schot- ter	Gemeinde- straße "Am Boberg"	Wald- weg Schot- ter	Privat- weg Teer	Feld- weg Schot- ter	Feld- weg Schot- ter	Feld- weg Schot- ter	Gemeinde- straße Auf d. Grudde Gleisstrag- platten	Gemeinde- straße Am Steinbrink Gleisstrag- platten	L 89 Gleisstrag- platten	Feld- weg Schot- ter
Befestigung	Teer	Schot- ter	Gleisstrag- platten	Gleisstrag- platten	Schot- ter	Teer	Schot- ter	Teer	Schot- ter	Schot- ter	Schot- ter	Gleisstrag- platten	Gleisstrag- platten	Gleisstrag- platten	Schot- ter
Länge			12	12											
Halbschranken	-	-	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-
verschl. Schranke	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	2
Lichtsignale	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4	-
Leutewerke	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	-
Andreaskreuze	4	2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	2
Fuß- u. Radweg	-	-	2 x 2,5 m	3m + 2,5m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Drehkreuze	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



GET

Eisenbahn und Transport GmbH

Fristenplan für die Wartung und Inspektion der eisenbahntechnischen Anlagen

			Fristen für Inspektion und Wartung (in Monate)			
Anlagenteil	Bezeichnung	Vorschriften- hinweis	Fachkraft	externer Sachverst.	EBL	Bemerkungen
Technisch gesicherte BÜ	Haunhorstweg Patkenhof, Auf dem Grudde, Am Steinbrink, Wulfskotten	BÜV-NE	6	24		
Stellwerk	Stellwerk Westerkamp	Sig-VB-NE	6	24		
EOW - elektrisch ortsbediente Weichen	55, 56, 57, 58, 61, 64, 66, 606, 609, 610, 619	Sig-VB-NE	6	24		
Brücken - HU	3001, 5001, 1002, 5002, Waage Gleis 3, Waage Ablaufberg, Gleisbrücke Ablaufberg	DIN 1076		72		
Brücken - ZwU	dto.	DIN 1076		72		
Infrastruktur GET	Zustand der Gleisanlagen, Gräben, BÜ, Störungsbücher BÜ, Gesamtbild	EBO	2		12	
Infrastruktur BOA	Oberbau, Weichen, Gesamtbild	BOA			12	

Stand: 22.12.2015