

SAMMLUNG BETRIEBLICHER VORSCHRIFTEN (SbV)

„Romantische Schiene“ Strecke Nördlingen – Dombühl

der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH (MEBG)

Ausgabe A 6 vom 23.05.2020

	Name:	Datum:	Unterschrift:
Erstellt :	Michael Frank	27.03.2020	
Geprüft:	Dietmar Litterscheid	06.04.2020	
Freigegeben:	Heino Seeger	02.05.2020	

Änderungsnachweis zur Neuausgabe:

Lfd. Nr.	Gegenstand	Datum
A 1	Entwurf	27.03.2020
A 2	Überarbeitung	06.04.2020
A 3	Überarbeitung	30.04.2020
A 4	Überarbeitung mit Einführung Zugmeldebetrieb: zu EBO § 39, zu FV-NE § 6, zu FV-NE § 7	02.05.2020
A 5	Überarbeitung zu EBO § 39, FV-NE § 5 (2) und Anhang 4.2	19.05.2020
A 6	Aktualisierung mitgeltende Regelwerke, Skizzen Modul 3	23.05.2020

Inhalt

Modul Nr. Inhalt	Seite
1. Vorbemerkungen.....	4
1.1 Einleitung.....	4
1.2 Anwenderkreis	4
1.3 Änderungsnachweis	5
1.4 Kommunikation	6
1.5 Mitgeltende Regelwerke	6
Rufnummern und Kontaktadressen für den Eisenbahnbetriebsdienst	1
2. Streckenbuch	1
2.1 Regeln zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	1
2.2 Regeln zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE).....	3
Schnittstellenvereinbarung zwischen DB Netz und MEBG für den Bf Nördlingen.....	1
3. Fahrdienst auf den Betriebsstellen.....	1
4. Zugfahrdienst und Rangieren	1
4.1 Zugfahrdienst (vgl. Teil C FV-NE)	1
4.2 Rangieren (vgl. Teil D FV-NE).....	2
Anhang 4.1: Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten.....	1
5. Sicherung von Bahnübergängen.....	1
5.1 Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge.....	1
5.2 Technisch gesicherte Bahnübergänge.....	1
6. Fahren und Bauen	1
6.1 Allgemeines	1
6.2 Regeln zum Signalbuch.....	2
6.3 Regeln zur DGUV 77 (Arbeiten im Bereich von Gleisen).....	2
6.4 Regeln zur FV-NE	3
6.5 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen	5
6.6 Regeln zur Oberbauvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen.....	5
6.7 Regeln zur VDV-Mitteilung 7508.....	6
7. Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung.....	1
7.1 Allgemeines	1
7.2 Regeln zur FV-NE	3
8. Notfallmanagement.....	1
Unfallmeldetafel I.....	1
Unfallmeldetafel II.....	1
Unfallmeldetafel III.....	1

1. Vorbemerkungen

1.1 Einleitung

Die SbV für die Strecke Nördlingen – Dombühl wird hiermit neu herausgegeben und tritt am 09.04.2020 in Kraft.

Das Dokument ist neben diesem einleitenden Kapitel strukturiert in Module zu

- Angaben und Regelungen zu Strecken und Bahnhöfen
- Regelungen zum Zugfahrdienst
- Sicherung von Bahnübergängen
- Fahren und Bauen
- Handlungen bei Störungen
- Notfallmanagement
- Regelungen für Mitarbeiter im Arbeitsfeld der Zugfolgeregulierung (folgt bei Einsatz eines Zugleiters).

Für die anwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) soll diese SbV der Neugliederung des Regelwerks für die unter die TSI OPE fallenden Strecken wie dem Betriebsregelwerk (BRW) entgegen kommen und künftig in diesem Sinne fortgeschrieben werden.

Die SbV regelt für eine erste Betriebsstufe lediglich den Betrieb für den Güterverkehr zwischen Nördlingen und Wilburgstetten sowie den Betrieb in Baugleisabschnitten. Bei Vorhandensein einer entsprechenden Streckentopologie für einen Zugleitbetrieb wird die SbV weiter fortgeschrieben.

1.2 Anwenderkreis

Das EIU MEBG verteilt diese SbV als Gesamtausgabe bzw. nur Module an folgenden Anwenderkreis:

1. Aufsichtsbehörde Regierung von Mittelfranken
2. Eisenbahnbetriebsleiter und Stellvertreter
3. örtliche Betriebsleiter
4. Mitarbeiter, die an der Regelung der Zugfolge auf der MEBG-Strecke beteiligt sind
5. Streckenwärter/Schrankenwärter
6. andere EIU gemäß Schnittstellenvereinbarung
7. Zugangsberechtigte EVU mit Infrastrukturnutzungsvertrag

8. Ausgewählte Behörden, welche mit der MEBG gesetzlich oder untergesetzlich zur Zusammenarbeit verpflichtet sind
9. Dritte Unternehmen, welche im Betriebsdienst oder im Rahmen des Arbeitsschutzes für die MEBG tätig werden.

Die SbV ist vom verantwortlichen Unternehmer persönlich zuzuteilen an:

- Fahrdienstleiter/Zugleiter
- Streckenwärter
- Schrankenwärter
- Triebfahrzeugführer
- Lotsen
- Instandhaltungspersonal in Leitungsfunktionen
- örtliche Betriebsleiter und ihre Stellvertreter
- Eisenbahnbetriebsleiter und ihre Stellvertreter

Die SbV ist zugänglich zu machen

- Übrigen vorstehend nicht genannten Eisenbahnern im Betriebsdienst
- Auszugsweise an betroffene Dritte (Planer/Behörden/Unternehmen)
- übrige Behörden

1.3 Änderungsnachweis

Jeder Mitarbeiter muss persönlich den nachstehenden Änderungsnachweis bei Ausgabe in Papierform führen.

Lfd. Nr der Bekanntgabe	bekanntgegeben durch...	gültig ab...	berichtigt am...	durch...
Neuausgabe	Einführungsschreiben	09.04.2020	---	

1.4 Kommunikation

Für die betriebliche Kommunikation gibt es bei der MEBG folgende Kommunikationsmedien:

1. Öffentliches Telefonnetz

Für nicht fahrdienstliche Gespräche.

Für fahrdienstliche Gespräche, solange die Strecke nur dem Güterverkehr dient.

2. GSM-R - Netz

Für Fahrdienstliche Gespräche zwischen Triebfahrzeugführer und Fdl der DB Netz AG.

3. E-Mail

Für die alternative Übertragung von betrieblichen Unterlagen. Die Übertragung von Betrieblichen Weisungen, Fahrplananordnungen (Fplo), Bau- und Betriebsanweisungen (Betra) ist im Verkehr zwischen der MEBG mit Dritten nur im pdf-Format gestattet.

Adressen und Rufnummern sind dem ► Anhang 1.1 entnehmbar.

1.5 Mitgeltende Regelwerke

Die mitgeltenden Regelwerke zur SbV und die Durchführung des Eisenbahnbetriebes bei der MEBG sind ► Anhang 1.2 entnehmbar.

Rufnummern und Kontaktadressen für den Eisenbahnbetriebsdienst

Unternehmen	Funktion	Name	Rufnummer
MEBG	EBL	Heino Seeger	0179/4519000
MEBG	Notdienst	Bereitschaft der TBG	0172/8234675
DB Netz AG	Fahrdienst	Fdl Nördlingen	0151/27401568
DB Netz AG	./.	Notfalleitstelle	089/130871111

Weitere Rufnummern siehe Unfallmeldetafel II

Mitgeltende Regelwerke

Kürzel	Bezeichnung	Stand
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	16.03.2020
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung	05.04.2019
ESO	Eisenbahn-Signalordnung	31.08.2015
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	B 19
BUVO-NE	Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	2010
SIG-VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	1992
OBRI-NE	Oberbauvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	12.2018
DGUV 73	Schienenbahnen	1999
DGUV 77	Arbeiten im Bereich von Gleisen	01.01.2000

2. Streckenbuch

2.1 Regeln zur Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung

zu EBO § 1 (2) Geltungsbereich

Eingleisige Nebenbahn.

Der Abschnitt Nördlingen – Awanst Rettenmeier km 24,186 ist in Betrieb, der Abschnitt Awanst Rettenmeier bis Dombühl ist derzeit gesperrt (Baugleis).

Die betrieblichen Regelungen für den Übergang von Zügen zwischen Bf Nördlingen und der Infrastruktur der MEBG sind in der Schnittstellenvereinbarung zwischen DB Netz und MEBG wiedergegeben (vgl. ► Modul 2.A1).

zu EBO § 4 (2) Bahnanlagen

Infrastrukturgrenzen DB – MEBG – DB der Strecke 5331:

km 0,550, Markierung der Infrastrukturgrenze auf Schwelle
km 53,443, ESig B des Bf Dombühl

Betriebsführungsgrenzen DB – MEBG – DB der Strecke 5331:

ESig F in km 1,006 des Bf Nördlingen
ESig B in km 53,443 des Bf Dombühl

Die Infrastrukturgrenze ist zugleich Grenze zum übergeordneten Netz (Strecke 5300 in km 0,0, Strecke 5902 in km 54,1) im Sinne des AEG § 2b (1). Der Streckenabschnitt von km 0,550 bis km 53,443 selbst zählt nicht zum übergeordneten Netz.

Das Verzeichnis der Anschlussstellen an befindet sich in
► Modul 2.A2.

zu EBO § 6 Gleisbogen

Kleinste Bogenhalbmesser:

190 m in Abzweigweichen in Bahnhöfen und Anschlussstellen
370 m auf der freien Strecke

zu EBO § 7 Gleisneigung

Größte Längsneigung 13,7 ‰

zu EBO § 8 Belastung des Oberbaues und der Bauwerke

UIC Streckenklasse: C4 mit max. Achslast 20 t und Meterlast 8 t/m

zu EBO § 15 (2) Nr. 2 Streckenblock, Zugbeeinflussung

Die Strecke ist nicht mit Streckenblock und technischen Einrichtungen bzw. PZB ausgerüstet, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann.

zu EBO § 16 Fernmeldeanlagen

Die Strecke verfügt nicht über Fernmeldeanlagen.

zu EBO § 34 (8) Länge der Züge

Die maximale Länge der Züge ist begrenzt durch das Rangierkonzept im Werkbahnhof Rettenmeier. Hier kann mit Zügen bis 700 m Wagenzuglänge eingefahren werden, wenn ein entsprechendes Rangier- und Abstellkonzept aufgestellt wurde. Die Nutzlänge im einzigen frei verfügbaren Abstell- und Ausfahr Gleis im Bf Nördlingen der DB Netz ist Gleis 8 mit 665 m. Längere Züge können nur gefahren werden, wenn durchgehende Züge in Abstimmung mit DB Netz ohne Kreuzung und Halt bis Donauwörth verkehren können.

zu EBO § 35 Bremsweg: 400 m

Erforderliche Mindestbremsleistung bei Geschwindigkeit von 50 km/h im Gefälle gemäß FV-NE § 41 Anlage 22:

P 49 ‰

G 76 ‰

zu EBO § 39 Zugfolge

Bf Nördlingen: Zugmeldestelle

Die Strecke zwischen dem Bf Nördlingen und Awanst Rettenmeier ist in folgende Zugfolgeabschnitte eingeteilt:

- Bf Nördlingen – Hp u Wallerstein
- Hp u Wallerstein – Bf u Fremdingen
- Bf u Fremdingen – Bf u Wilburgstetten
- Bf u Wilburgstetten – Awanst Rettenmeier

2.2 Regeln zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

zu FV-NE § 1 (2): Geltungsbereich

Der Betrieb auf der Strecke Nördlingen – Dombühl innerhalb der Betriebsführungsgrenzen der MEBG wird nach FV-NE durchgeführt.

zu FV-NE § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb

Die Bahnhöfen Nördlingen und Dombühl gehören zum Bereich der DB Netz AG; beide Unternehmen führen Ihren Betrieb gemäß der ab Betriebsführungsgrenze geltenden Richtlinien.

Betriebsführungsgrenze ist ESig G bei Streckenkilometer 1,006.

zu FV-NE § 3 (1) ► siehe Bahnanlagen zu EBO § 4 (2)

zu FV-NE § 3 (14) Die betrieblichen Meldungen an den Fdl Nördlingen bzw. Dombühl werden über GSM-R im Bereich der DB Netz AG bzw. das öffentliche Fernsprechnet (► Rufnummern siehe Anlage 1.1) gegeben und durch die Fdl in Bf Nördlingen und Bf Dombühl in das jeweilige Zugmeldebuch nach Vordruck Ril 408 eingetragen.

zu FV-NE § 3 (14b) Die richtige Stellung der Weichen und Flankenschutz-
einrichtungen (Fahrt auf dem durchgehenden Hauptgleis) in
Hst u Marktoffingen, im Bf u Fremdingen und Bf u Wilburgstetten
ist durch den Besitz des Streckenschlüssels (Zf-Schlüssel) beim
Zugführer oder beim Fdl Nördlingen überwacht.

zu FV-NE § 5 (2) Fahrpläne

Es wird für jeden Zug ein Buchfahrplan nach Muster FV-NE
Anhang 3b aufgestellt.

Vorübergehende Langsamfahrstellen und andere betriebliche
Besonderheiten werden über schriftliche Befehle mitgeteilt.

zu FV-NE § 6 (1) Fahrdienstliche Unterlagen:

Der Fahrdienstleiter Nördlingen der DB Netz führt für den
Streckenabschnitt Nördlingen – Wallerstein das Zugmeldebuch
für eingleisige Strecken nach Ril 408.

Der Zugleiter der MEBG führt ein „Meldebuch für den Zugleiter“
nach Anlage 7 FV-NE.

zu FV-NE § 6 (3) Alle mit dem Zug- oder Rangierbetrieb zusammenhängenden
Gespräche mit dem Fdl der Bf Nördlingen oder Dombühl und mit
dem Zugleiter der MEBG sind von den Zugführern im Fahrtbericht
mit Uhrzeit und Namen des Gesprächspartners festzuhalten. In
diesem Fahrtbericht sind auch alle Besonderheiten,
Unregelmäßigkeiten, Schäden usw. zu vermerken.

Schnittstellenvereinbarung zwischen DB Netz und MEBG für den Bf Nördlingen

Vereinbarte örtliche Zusätze zum bahnbetrieblichen Regelwerk für Fdl Nördlingen bezüglich des Bahnübergangs in km 0,761 (Nördlingen – Wallerstein)

Zu 408.0111 Abschnitt 5 Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden

Arbeitsaufnahme und Verlassen des Arbeitsplatzes muss der Schrankenwärter Posten 1 jeweils dem Fahrdienstleiter Nördlingen melden.

Zu 408.0421 1 (1) a Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Blockstellen vor Zulassung einer Zugfahrt

Schrankenwärter Posten 1 ist über GSM-R durch Einzelgespräch und Einzelruf zum Schrankenschließen aufzufordern.

Zu 408.0421 1 (4) Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist

Der Schrankenwärter Posten 1 muss dem Fdl Nördlingen bestätigen, dass der Bahnübergang gesichert ist.

Zu 408.0421 1 (16) Unterlage zum Nachweis von Benachrichtigungen

Die Benachrichtigung des Schrankenwärters Posten 1 ist nicht nachzuweisen. Stattdessen ist die Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist, im Zugmeldebuch Nördlingen – Wallerstein Spalte 5 (Meldungen und Vermerke) mit „(Uhrzeit) von Posten 1: BÜ gesichert“ nachzuweisen.

Vereinbarte örtliche Zusätze zum bahnbetrieblichen Regelwerk für Schrankenwärter Posten 1 bezüglich des Bahnübergangs in km 0,761 (Nördlingen – Wallerstein)

Die Regeln basieren auf den Ril 408 und 456 der DB Netz AG und sind mit den Regelungen für den Fahrdienstleiter Nördlingen kompatibel. Bei interner Anwendung der FV-NE durch die MEBG ist die entsprechende Anwendung dieser Regeln durch die MEBG sicherzustellen.

Arbeitsaufnahme und Verlassen des Arbeitsplatzes muss der Schrankenwärter Posten 1 jeweils dem Fahrdienstleiter Nördlingen melden.

Der Fahrdienstleiter Nördlingen benachrichtigt den Schrankenwärter Posten 1 über GSM-R durch Einzelgespräch.

Der Schrankenwärter Posten 1 muss die Benachrichtigung durch den Fahrdienstleiter Nördlingen wiederholen.

Die Aufforderung des Fahrdienstleiters Nördlingen zum Schließen der Schranken erfolgt durch Einzelgespräch und Einzelruf.

Die Schranken sind sofort zu schließen und der Schrankenwärter Posten 1 gibt nach ordnungsgemäßer Sicherung des Bahnübergangs eine Sicherungsmeldung an den Fahrdienstleiter Nördlingen ab.

3. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu FV-NE § 7 (2) Fahrdienstleiter, Zugleiter

Der Betrieb auf der Strecke Nördlingen – Dombühl wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE durchgeführt, es verkehrt immer nur ein Zug auf der Strecke.

Zugmeldungen sind an den Zugmeldestellen Nördlingen und Dombühl sowie an der Zuglaufstelle Hp u Wallerstein und der Awanst Rettenmeier erforderlich und im Fahrplan vermerkt.

zu FV-NE § 9 (1) Schriftliche Weisungen für Züge

Im Bereich der gesamten Strecke Nördlingen – Dombühl werden die Befehle nach Muster FV-DB (Ril 408.0411V01 / FV-NE Anhang 10) verwendet.

zu FV-NE § 14 (3) Prüfung des Fahrwegs

Auf den unbesetzten Betriebsstellen wird die Stellung der Weichen und Gleissperren durch Augenschein geprüft. Die richtige Lage der Weichen und Gleissperren in Grundstellung bei Ein- und Ausfahrt von Zügen wird durch die Schlüsselwerke bzw. den Zf-Schlüssel (am Mann) gewährleistet.

zu FV-NE § 15 (10) Weichen und Gleissperren

Angaben zum Verschluss der Weichen und Gleissperren befinden sich nachstehend unter den jeweiligen Beschreibungen der Betriebsstellen.

Der Streckenschlüssel (Zugführerschlüssel) wird in Nördlingen beim Fdl DB Netz an einem Schlüsselbrett verwahrt.

Der Verlust eines Zugführerschlüssels ist unverzüglich dem Eisenbahnbetriebsleiter zu melden.

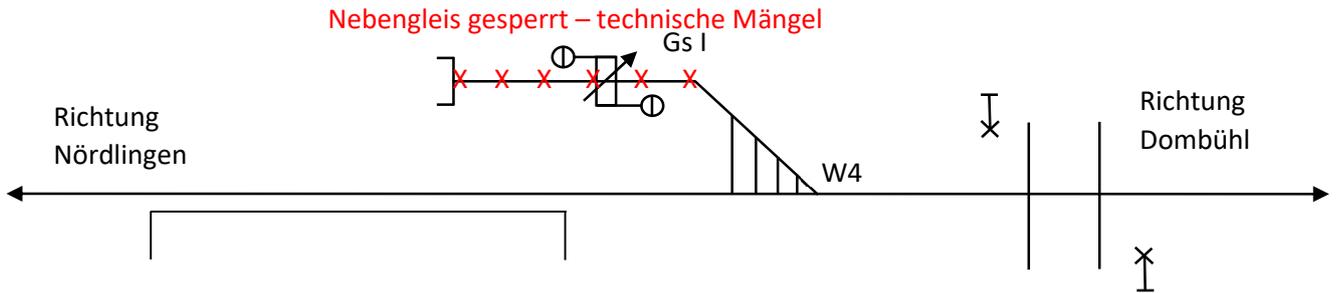
zu FV-NE § 18 (1) Schrankenwärter

Die Benachrichtigung des Schrankenpostens 1 (km 0,760; Nördlingen-Nürnberger Str.) erfolgt nach den Regeln der DB Netz AG, da der BÜ in deren Betriebsführungsbereich liegt (vgl.

► Schnittstellenvereinbarung Modul 2A1).

Für die Sicherung der übrigen durch Schrankenwärter bedienten BÜ-Sicherungsanlagen ► vgl. Modul 5.

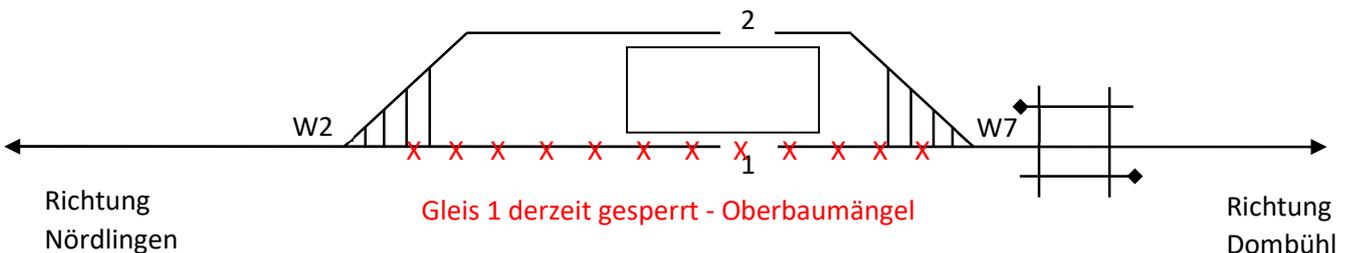
Markt Offingen km 8,927



zu FV-NE § 15 (10) Weichen und Gleissperren

Die Weiche 4 befindet sich unter Dauerverschluss in Lage zur Fahrt geradeaus. Der Schlüssel wird am Sitz der Betriebsleitung aufbewahrt.

Fremdingen km 14,611



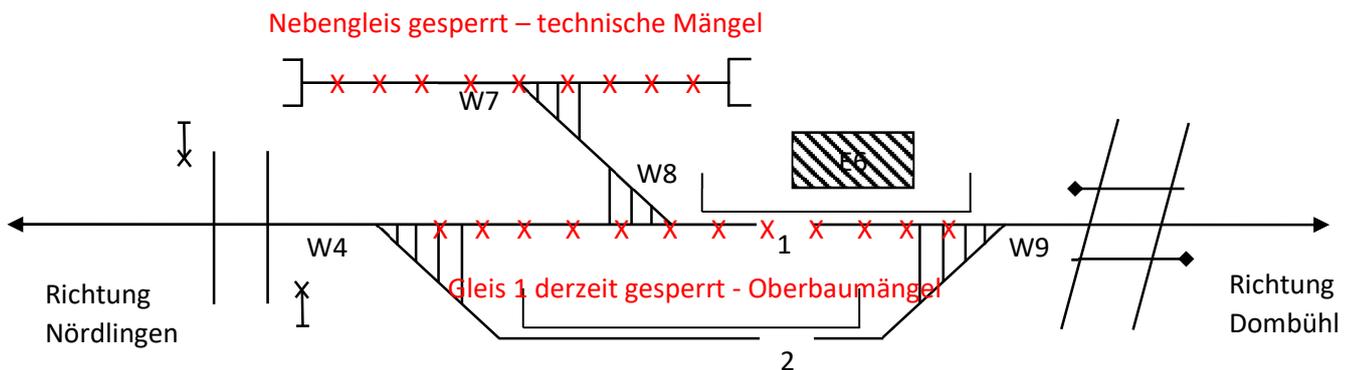
zu FV-NE § 15 (10) Weichen und Gleissperren

Die Weichen 1 und 7 befinden sich unter Dauerverschluss in Lage zur Fahrt durch Gleis 2. Die Schlüssel werden am Sitz der Betriebsleitung aufbewahrt.

zu FV-NE § 53 (5) Das Streckengleis in Richtung Wilburgstetten liegt ab Weiche 7 in einer Steigung von 9,1 ‰ und in Richtung Nördlingen ab km 14,263 (= 76 m vor Spitze Weiche 1) in einem Gefälle von 4,3 ‰. In diesen Bereichen ist daher mit besonderer Vorsicht zu rangieren. Vor dem Befahren des Bahnübergangs in km 14,795 hat die Rangierabteilung zu halten.

Das Rangierpersonal sichert den Übergang (► vgl. Module 5, 7)

Wilburgstetten km 23,010



zu FV-NE § 15 (10) Weichen und Gleissperren

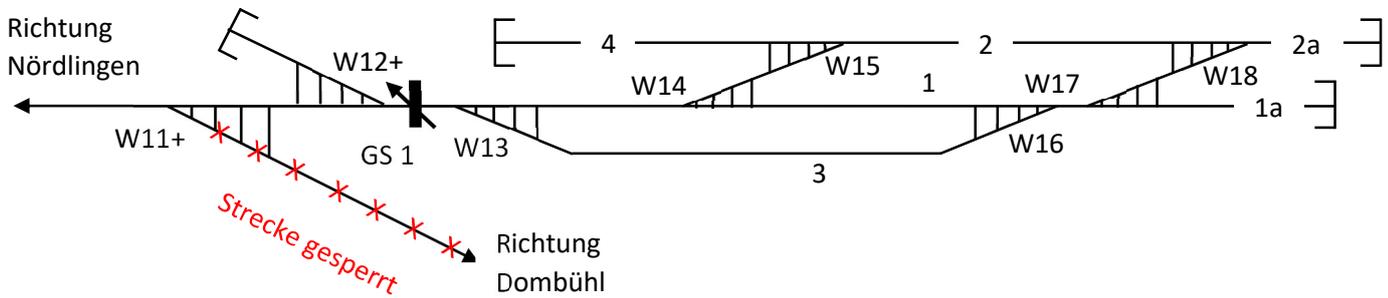
Die Weiche 4 und 9 befinden sich unter Dauerverschluss in Lage zur Fahrt durch Gleis 2. Der Schlüssel wird am Sitz der Betriebsleitung aufbewahrt.

zu FV-NE § 53 (5) Das Streckengleis ab Bf-Ende in Richtung Fremdingen liegt in einer Steigung von 9,1 ‰, in Richtung Dinkelsbühl in einem Gefälle von 7,1 ‰. In diesen Bereichen ist mit entsprechender Vorsicht zu rangieren.

Wird beim Rangieren der Bahnübergang in km 22,766 befahren, so sind die Wegebenutzer ggf. durch Achtungssignal zu warnen. Der BÜ darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Wird beim Rangieren der Bahnübergang in km 23,200 befahren, so ist vor dem BÜ anzuhalten.

Das Rangierpersonal sichert den Übergang (► vgl. Module 5, 7)

Awanst. Rettenmeier km 24,149



zu FV-NE § 15 (10) Weichen und Gleissperren

Die Weichen der Awanst Rettenmeier sind ortsbedient und in Grundstellung (Fahrweg über das durchgehende Streckengleis) durch Riegelschlösser an den Weichen 11 und 12 (Flankenschutz) gesichert.

Mit der Verfügung über den Streckenschlüssel wird die richtige Stellung der Weichen 11 und 12 in Grundstellung überwacht.

Die Gleissperre ist unabhängig davon ortsbedient, der Schlüssel wird von der Firma Rettenmeier verwahrt.

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

Der Bahnübergang zwischen Weiche 12 und Weiche 13 ist durch Posten zu sichern.

4. Zugfahrdienst und Rangieren

4.1 Zugfahrdienst (vgl. Teil C FV-NE)

zu FV-NE § 14 Fahrwegprüfung

Die Zugführer der aus Wallerstein in Nördlingen ankommenden Züge müssen eine Zugvollständigkeitsmeldung an den FdL Nördlingen abgeben.

zu FV-NE § 32 Bilden der Züge

► vgl. Modul 2 zu § 34 (8).

zu FV-NE § 37 (2) Wagenlisten

Es ist keine Form für Wagenlisten vorgegeben, diese müssen jedoch die nach allgemeinen Regeln üblichen Angaben enthalten.

zu FV-NE § 41 Bremsberechnung

Die für die Durchführung von Zugfahrten (auch Sperrfahrten) erforderlichen Mindestbremsleistung sind im Kopf des Buchfahrplans angegeben.

Bremsleistung für einzelne Streckenabschnitte und Baugleise legt der Eisenbahnbetriebsleiter anhand des Streckenprofils und der Bremsleistung fest.

Es gilt die Bremsleistung 400 m gemäß FV-NE Anlage 22.

4.2 Rangieren (vgl. Teil D FV-NE)

zu FV-NE § 53 (5) Besondere Anweisungen für das Rangieren in den Betriebsstellen Fremdingen, Wilburgstetten, Dinkelsbühl, Feuchtwangen befinden sich in ► Modul 3 in den Angaben zu den Betriebsstellen.

zu FV-NE § 56 Abstoßen und Ablaufen lassen

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist verboten. Beim Rangieren sind alle Fahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Das letzte Fahrzeug muss über eine funktionsfähige Bremse verfügen.

zu FV-NE § 58 (2) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Hemmschuhe oder Radvorleger zum Ersatz nicht vorhandener Handbremsen sind nach Erfordernis und Vorgaben der einschlägigen Bremsvorschriften vom EVU mitzuführen, es werden keine Festlegemittel vor Ort vorgehalten.

zu FV-NE § 59 Rangieren auf Hauptgleisen

Das Rangieren ist zur Bedienung der Anschlussstellen auf den Hauptgleisen zugelassen. Gleisschaltmittel dürfen beim Rangieren nicht befahren werden.

Anhang 4.1: Muster Buchfahrplan nach FV-NE Anlage 3b

Mittelfränkische **EISENBAHNBETRIEBS** Gesellschaft m.b.H.

Buchfahrplan nach Muster FV-NE Anlage 3b

Strecke Dombühl - Nördlingen

Zugnummer: **1401**
EVÜ: **MEBG**

Zugart: **Gz**
Tfz: **V160**

Verkehrstag:
01.05.2020

von:
Nördlingen

nach:
Awanst Rettenmeier

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Mindestbremsleistung: P: 49, G: 76
Wagenzuglänge: 535 m
Gesamtzuglänge: 552 m
Wagenzuggewicht: 780 t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	50 km/h	Betriebsstellen ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapez- tafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreu- zung mit Zug	überholt Zug wird überholt von Zug	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch und Art
0,0	50	Nördlingen Bf BÜ km 0,760 Nürnberger Straße			14:00				Zf: Fa
	20	1,3 Egerbrücke 1,8 BÜ km 1,793 Baldinger Schnellweg □ BÜ km 3,988 Löpsinger Str.							
4,1	50	Wallerstein Hp u		14:08	14:08				Zf: Ak ZL: Rückmelden an FdI MNL
	20	7,1 Arnbrücke 7,2							
8,9	50	Marktoffingen Hst u		14:20	14:20				
	20	BÜ km 9,059 Walter-Stelzle-Straße							
	50								
	20	BÜ km 10,096 Feldweg							
	50								
	20	BÜ km 12,224 Bühlingen							
12,3	50	Bühlingen Hp u		14:27	14:27				
14,6	50	Fremdingen Bf u		14:33	14:33			2	
	Halt	BÜ km 14,795 Oettinger Straße							
	50								
18,4	30	18,0 Rühlingstetten Hp u □ BÜ km 18,846 B25 19,9		14:40	14:40				
	50	□ BÜ km 21,107 Greiselbach							
23,0	20	BÜ km 22,766 Am Eichelweiher Wilburgstetten Bf u		14:48	14:48			2	
	Halt	BÜ km 23,200 Weitinger Straße							
24,2	20	Wörnitzbrücke Awanst Rettenmeier		14:56					Zf: Ak

Mittelfränkische **EISENBAHNBETRIEBS** Gesellschaft m.b.H.

Buchfahrplan nach Muster FV-NE Anlage 3b

Strecke Dombühl - Nördlingen

Zugnummer: **1401**
EVU: **MEBG**

Zugart: **Gz**
Tfz: **V160**

Verkehrstag:
01.05.2020

von:
Nördlingen

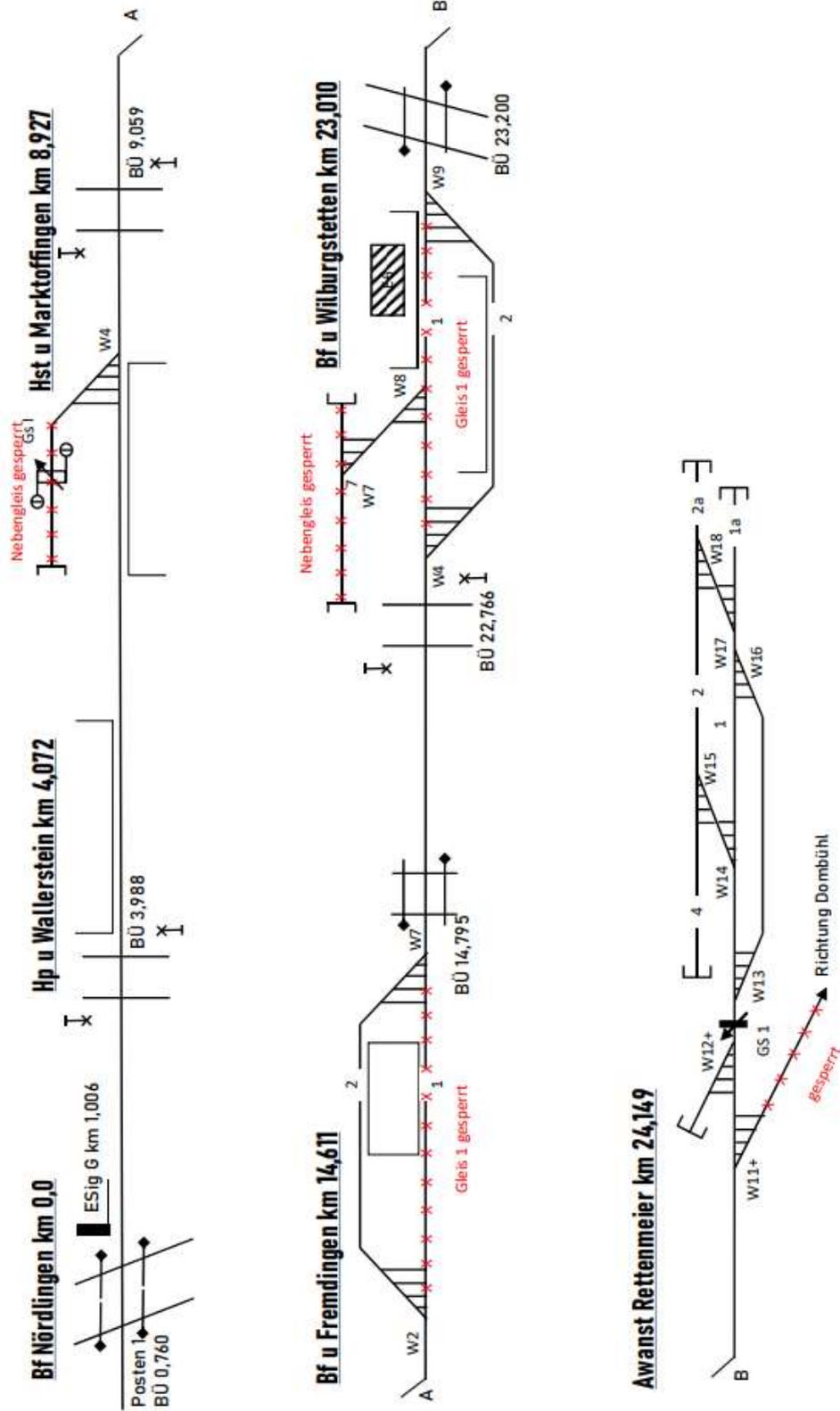
nach:
Awanst Rettenmeier

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Mindestbremsleistung: P: 49, G: 76
Wagenzuglänge: 535 m
Gesamtzuglänge: 552 m
Wagenguggewicht: 780 t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	50 km/h	Betriebsstellen ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapez- tafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreu- zung mit Zug	überholt Zug wird überholt von Zug	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch und Art
24,2	20	Awanst Rettenmeier			16:00				Zf: Fa
	Halt	Wörnitzbrücke							
23,0	20	BÜ km 23,200 Weitlinger Straße		16:07	16:07			2	
	50	Wilburgstetten Bf u							
		BÜ km 22,766 Am Eichelweiher							
	50	▫ BÜ km 21,107 Greiselbach							
18,4	30	19,9		16:17	16:17				
		▫ BÜ km 18,846 B25							
	50	Rühlingstetten Hp u							
		18,0							
14,6	Halt	BÜ km 14,795 Oettinger Straße		16:21	16:21			2	
12,3	50	Fremdingen Bf u		16:24	16:24				
	20	Bühlingen Hp u							
		BÜ km 12,224 Bühlingen							
	50								
	20	BÜ km 9,059 Walter-Stelzle-Straße							
8,9	50	Marktoffingen Hst u		16:29	16:29				
	20	7,2 Arnbrücke							
		7,1							
4,1	50	Wallerstein Hp u	1401	+	16:40				Zf: Ak + Fa ZL: Anbieten an Fdl MNL
		▫ BÜ km 3,988 Löpsinger Str.							
	20	1,8 BÜ km 1,793 Baldinger Schnellweg							
		1,3 Egerbrücke							
		BÜ Nürnberger Straße							
0,0	40	Nördlingen Bf		16:49					Zf: Zugvoll- ständigkeits- meldung an Fdl MNL

Mittelfränkische **EISENBAHNBETRIEBS** Gesellschaft m.b.H.

Lageplanskizze ZLB -Strecke Nördlingen – Wilburgstetten – Awanst Rettenmeier



Stand: 12.05.2020

Lageplanskizze

Seite 1 von 1

Mittelfränkische EISENBAHNBETRIEBS Gesellschaft m.b.H.

Muster nach FV-NE Anlage 7
Stand: 11.05.2020

Meldebuch für den Zugleiter

1	2	3a Awanst Reitenmeier			3b Wilburgstetten			3c Fremdingen			3d Wallerstein			5	6	7	8	9						
		4a			4b			4c			4d													
Tag	----- Zugnummer von nach Wilburgstetten	Rm Meldezeit			Wi Meldezeit			Fd Meldezeit			Wa Meldezeit			Nördlingen			von Zug- lauf- melde- stelle	Meldungen und Vermerke						
		U	M	M	U	M	M	U	M	M	U	M	M	U	M	M			U	M	M			
	56293	15	51											18	39	18	43	18	55	Kr				
1402		14	30		14	45								16	10								15:30 hinterer Zugteil in Gl. 2 abgestellt	
	1403																							17:06 Fe mit Zusatz: W: Gl 2 teilweise besetzt
1404																								

Ablauf einer Zugfahrt

Fahrt von Nördlingen in Richtung Wilburgstetten

→ Hinweis: Alle Zug-Meldungen sind mit der Bezeichnung „.... Strecke Wallerstein“ zu ergänzen !

	Fdl Nördlingen	Zugleiter MEBG	Posten 1 Schranke	Tf / Zf
1	<i>Entgegennahme der Abfahrbereitschaft</i>			Meldung Abfahrbereitschaft
2	Zugmeldung Anbieten	<i>Entgegennahme Anbieten</i>		
3	<i>Entgegennahme Annehmen</i>	Zugmeldung Annehmen = gleichzeitig Fahrerlaubnis		
4	Zugmeldung Abmelden	<i>Entgegennahme Abmelden</i>		
5	<i>Entgegennahme der Wiederholung Abmeldung</i>	Wiederholen: Abmeldung		
6	Schrankenposten benachrichtigen		<i>Benachrichtigung entgegennehmen</i> und wiederholen BÜ sofort sichern	
7	<i>Sicherungsmeldung von Posten 1 entgegennehmen</i> Nachweis Zmb		Sicherungsmeldung Abgeben: BÜ gesichert	
8	Zustimmung zur Abfahrt (Ausfahrtsignal / Bef.) = gleichzeitig Fahrerlaubnis			Tf fährt ab
9				Fahrt nach Wallerstein
10		<i>Entgegennahme Ankunfts meldung in Wallerstein</i>		Ankunfts meldung in Wallerstein
11	<i>Entgegennahme Rückmelden</i>	Zugmeldung Rückmelden: Zugin Wallerstein		
12	Für Fdl Nördlingen Zugfahrt beendet			

Schriftfarbe Schwarz: Abgebender der Meldung

Schriftfarbe Blau / kursiv: Annehmender der Meldung.

Es gelten weiterhin die Regelungen zu Gesprächen der Ril 408 der DB AG.

Ablauf einer Zugfahrt

Fahrt von Wilburgstetten in Richtung Nördlingen

→ Hinweis: Alle Zug-Meldungen sind mit der Bezeichnung „... Strecke Wallerstein“ zu ergänzen !

	Fdl Nördlingen	Zugleiter MEBG	Posten 1 Schanke	Tf / Zf
1		<i>Annahme Meldungen</i>		Ankunftsmeldung in Wallerstein, Fahrplanfrage bis Nördlingen
2	<i>Entgegennahme Anbieten</i>	Zugmeldung Anbieten		
3	Zugmeldung Annahme	<i>Entgegennahme Annehmen</i>		
4	<i>Entgegennahme Abmelden</i>	Zugmeldung Abmelden		
5	Wiederholen Abmeldung	<i>Entgegennahme der Wiederholung Abmeldung</i>		
6		Erteilung Fahrerlaubnis bis Nördlingen		<i>Entgegennahme Fahrerlaubnis</i>
7				Fahrt bis an das Esig Nördlingen
8	<i>Entgegennahme Standortmeldung</i>			Bekanntgabe Standort
9	Schrankenposten benachrichtigen		<i>Benachrichtigung entgegennehmen</i> und wiederholen BÜ sofort sichern	
10	<i>Sicherungsmeldung von Posten 1 entgegennehmen</i> Nachweis Zmb		Sicherungsmeldung Abgeben: BÜ gesichert	
11	Zustimmung zur Einfahrt (Einfahrtsignal / Bef.)			Fährt in den Bf Nördlingen ein
12	<i>Annahme: Zugvollständigkeitsmeldung</i>			Abgabe: Zugvollständigkeitsmeldung
13	Zugmeldung: Rückmelden	<i>Entgegennahme: Rückmeldung</i>		
14	Zugfahrt beendet			

Schriftfarbe Schwarz: Abgebender der Meldung

Schriftfarbe Blau / kursiv: Annehmender der Meldung.

Es gelten weiterhin die Regelungen zu Gesprächen der Ril 408 der DB AG.

5. Sicherung von Bahnübergängen

5.1 Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge

Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sind im Betriebsgleis gemäß der vorhandenen Übersicht der vorhandenen Pfeiftafeln zu sichern. Fahrgeschwindigkeiten < 50 km/h sind signalisiert (Signale Lf 7).

5.2 Technisch gesicherte Bahnübergänge

Die Strecke verfügt über die nachstehenden technisch gesicherten Bahnübergänge:

BÜ in km	Sicherungsart	Bedienung durch	Besonderheiten/ Angaben zur Sicherung auf der Rückfallebene
0,789	mech VS ¹⁾	Wärter / Posten	1) Unter Deckung ASig / ESig
3,988	Bli-Lo 1/57	zugbewirkt ²⁾	2) ET/AT in Ri. Nördlingen auf dem Bstg Marktoffingen vorhanden, Beim Einsatz von Posten: 1 Posten
14,800	mech VS	Wärter Zugpersonal ³⁾	3) Beim Einsatz von Posten: 1 Posten
18,846	BliH-Lo 1/57	Zugbewirkt	3) Beim Einsatz von Posten: 2 Posten
21,107	LzHF-Lo-BÜS 2000	Zugbewirkt ⁴⁾	4) Beim Einsatz von Posten: 1 Posten
23,200	mech VS	Wärter Zugpersonal ³⁾	3) Beim Einsatz von Posten: 1 Posten

Bleibt frei

6. Fahren und Bauen

6.1 Allgemeines

Inhalt Dieses Modul gibt Regeln zu Tätigkeiten vor, die im Zusammenhang mit Inspektionsarbeiten und Instandhaltungsarbeiten stehen.

Anwender Das Modul ist verbindlich für

- Streckenwärter
- Reinigungspersonale
- Zugleiter
- Bahnmeister Oberbau/LST
- Sachbearbeiter Betra und Sicherungspläne
- Technisch Berechtigte
- Planungsingenieure
- Projektingenieure
- Fahrplankonstrukteure
- örtliche Betriebsleiter und deren Stellvertreter
- Eisenbahnbetriebsleiter und deren Stellvertreter
- Werkstattpersonale
- Dienstleister aller Art im Auftrag des Bahnunternehmers
- Bauunternehmer
- Sicherungsunternehmer
- Ehrenamtliche Helfer
- Behörden

Auszüge aus diesem Modul sind ggf. vom Projektverantwortlichen der MEBG an Dritte auszuhändigen.

Mitgeltendes Regelwerk Das nachfolgend aufgeführte mitgeltende Regelwerk ist Basis für die aufgeführten Regeln der MEBG.

ArbSchG Arbeitsschutzgesetz
ArbZG Arbeitszeitgesetz
AsiG Arbeitssicherheitsgesetz
GSG Gerätesicherheitsgesetz
SGB VII Siebtes Buch Sozialgesetzbuch
darauf aufbauend die nachfolgenden Rechtsverordnungen
ArbStättV Arbeitsstättenverordnung
GefStoffV Gefahrstoffverordnung
BaustellV Baustellenverordnung
sowie alle weiteren Arbeitsschutzvorschriften der
Unfallversicherungsträger.

6.2 Regeln zum Signalbuch

zu Ril 301.0701 Abschn. 1 (1) Wahrnehmung der Signale ermöglichen

Rangierpersonal im Baugleis muss in der Lage sein, Rangiersignale in ausreichender Hörbarkeit wie Sichtbarkeit geben zu können.
Es ist in Abhängigkeit vom Maschineneinsatz dementsprechend vom zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen auszustatten.

6.3 Regeln zur DGUV 77 (Arbeiten im Bereich von Gleisen)

zu DGUV § 3 (1) Pflichten des Unternehmers

1. Mitarbeiter der MEBG wie Mitarbeiter von Dritten müssen über einen gültige Sicherungsanweisung verfügen, bevor sie Arbeiten aufnehmen.
 2. Mitarbeiter im Betriebsdienst bzw. der Sipo müssen vor Arbeitsaufnahme sich bei dem zuständigen Fahrdienstleiter/Zugleiter der Strecke anmelden.
 3. Die Abmeldung nach Beendigung der Arbeiten erfolgt ebenso sinngemäß.
- Arbeiten durch Dritte außerhalb der Bahnanlagen, welche den Bahnbetrieb gefährden können, sind dem Fdl zu melden, sofern diese nicht dem Betriebspersonal bekannt sind.

zu DGUV § 4 (1) Sicherungsanweisung

Die Sicherungsanweisung wird mindestens in Form eines Sicherungsplanes erstellt. Er ist nach Durchführung der Gefährdungsbeurteilung gemäß VDV-Schrift 7508 zu erstellen.

Der Unternehmer hat seine Angaben zur Baustelle spätestens 2 volle Kalenderwochen vor der Woche, in der die Arbeiten begonnen werden, über den Projektverantwortlichen beim örtlichen Betriebsleiter vorzulegen.

Der Projektverantwortliche

- führt die Reservierung der Sicherungsmaßnahmen beim vertraglich gebundenen Sicherungsunternehmen durch (i.d.R. durch Bestellung)
- übersendet Informationen zur Baustelle hinsichtlich der Bauzeit im Gleisbereich, der Anzahl eingesetzter Mitarbeiter und Maschinen und der gewünschten Sperrzeit des Gleisabschnittes der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) der MEBG.

Der Vertreter der BzS trägt die betrieblichen Angaben zur Arbeitsstelle in den Sicherungsplan ein. Zeitziel:

Montag der Vorwoche des Beginns der Arbeiten.

Nach Eintragung der Angaben Versand an den Projektverantwortlichen und an das Sicherungsunternehmen zur Sicherungsplanung.

Die Sicherungsleistung muss spätestens am Mittwoch der Vorwoche des Beginns der Arbeiten bestellt werden.

zu § 6 (1) **Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen**

Besonders unterwiesene

- Mitarbeiter der MEBG und
- Personen im Auftrag der MEBG

dürfen bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Regelung hiernach handeln.

6.4 **Regeln zur FV-NE**

zu § 26 (2) **Planmäßige Gleisperrungen**

Planmäßige Gleisperrungen

I. **Genehmigung**

Planmäßige Gleisperrungen werden ausschließlich genehmigt

1. aus Gründen der Unfallverhütung im Rahmen einer Sicherheitsanweisung oder
2. aus Gründen der Unfallverhütung und zum im Sinne der EBO geordneten Neben- und Nacheinander von Fahren und Bauen im Rahmen einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) oder

bei ad hoc-Maßnahmen, die wegen betrieblichen Störungen oder Gefährdungen notwendig sind,

3. durch den Fahrdienstleiter

Arbeiten im Bereich von Gleisen/Streckenbegänge:

Alle Arbeiten/Begänge müssen zuvor durch den Aufsichtsführenden beim Fahrdienstleiter/Zugleiter angemeldet werden.

II. **Baugleis**

Die schriftliche Weisung, ein Gleis zum Baugleis erklären zu dürfen, ist ausschließlich die Betriebs- und Bauanweisung (Betra).

zu § 26 (8) Sperrung von Bahnhofsgleisen

Wenn im Rahmen einer Betra Bahnhofsgleise gesperrt werden müssen, ist die Nachweisung über die Sperrung und deren Aufhebung in einem individuellen Formblatt als Anhang zur Betra vorgegeben.

zu § 62 (1) a) Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis

Der Tf ist über die Lage der Arbeitsstelle durch den Technisch Berechtigten/Sipo zu unterrichten. Erst dann nach der Unterrichtung darf der Technisch Berechtigte einer Einfahrt in das gesperrte Bahnhofsgleis oder in das Baugleis zustimmen.

zu § 62 (2) Wenn Beschäftigte im gesperrten Bahnhofsgleis oder im Baugleis das Gleis dauerhaft verlassen, so müssen sie dieses dem Technisch Berechtigten melden.

Der Technisch Berechtigte/Sakra meldet das Freisein des Gleises von Beschäftigten dem Fahrdienstleiter dann, wenn Bauarbeiten im gesperrten Bahnhofsgleis oder Baugleis ruhen.

Die Wiederaufnahme der Arbeiten muss von den Beschäftigten dem Technisch Berechtigten gemeldet werden.

Der Nachweis wird vom Fahrdienstleiter

- bei Bahnhofsgleisen im vorgenannten gesonderten Nachweis
- bei Baugleisen im Zugmeldebuch

geführt.

6.5 Regeln zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen

zu § 6 Abriegeln von Gleisen

Für das Abriegeln von Gleisen sind die Grundsätze der Vorgaben in § 6 in der Betra zu würdigen.

zu §§ 2 (4), 6 signalabhängige Fahrwegelemente

Für Arbeiten an signalabhängigen Fahrwegelementen gelten bei Arbeiten die Vorgaben der SIG-VB-NE. Die Vorgaben des § 6 sind in der Betra zu würdigen.

zu § 9 (1) Arbeitsbuch

Das Arbeitsbuch ist bei Arbeiten nach Betra zu führen. Folgende Einträge sind durch die LST-Fachkraft mindestens vorzunehmen:

- Signalisierung des Baugleises
- Verriegeln von Weichen mit Handverschluss oder Weichenschloss
- Aufhebung/Wiederherstellung der Signalabhängigkeit
- Außer-/Inbetriebnahme von Signalanlagen und Sicherungssystemen
- Außer-/Inbetriebnahme von BÜ-Sicherungsanlagen
- Getätigte Meldungen an den zuständigen Zugleiter/Fahrdienstleiter
- Empfangene Weisungen durch den Fdl/Zlr

6.6 Regeln zur Oberbauvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

zu Kap. 13.2 Verantwortliche benennen

Die Verantwortlichen in der Funktion der

- Bauleitung
- Arbeitsaufsicht
- Bauüberwachung sind als solche in der Betra zu nennen.

Der Verantwortliche in der Funktion des Bauüberwachers kann in dieser Funktion oder, wenn er betriebliche Aufgaben zugleich wahrnimmt, als Technisch Berechtigter in der Betra genannt sein.

6.7 Regeln zur VDV-Mitteilung 7508

zu Kap. 4.1 Organisatorische Maßnahmen

Eine Betriebs- und Bauanweisung (Betra) wird als organisatorische Maßnahme zur Trennung bzw. dem sicheren örtlichen wie zeitlichen Nebeneinander von Fahren und Bauen genutzt.

Eine Betra muss durch die BzS dann erstellt werden, wenn bei den folgenden Maßnahmen, den Betrieb beeinträchtigenden Einflüssen durch diese Maßnahmen vorliegen:

Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen,

- die ein Befahren des Gleises teilweise oder ganz einschränken oder
- die das Lichtraumprofil nach EBO-Anlage 1 vorübergehend einschränken oder
- die Sicherungsanlagen (auch Bahnübergangssicherungsanlagen) verändern bzw. beeinträchtigen oder die Veränderung von Sicherungsanlagen erfordern,
- die das rechtzeitige Räumen eines Bahnüberganges oder die Übersicht bei nicht technisch gesicherten Bahnübergängen einschränken,
- durch Maschinen oder Arbeitstrupps besetzte Gleise,
- Umsetzungen von Bestimmungen zum Unfallschutz an Baustellen in oder neben Gleisen.

Erarbeitung der Betra Die Erarbeitung der Betra muss die für die Durchführung der Maßnahmen notwendigen Personalressourcen berücksichtigen. Ein Zeitvorlauf von mindestens drei Wochen vor Baubeginn zur Festlegung der Regelungen in Abstimmung mit der Personalbestellung wird daher empfohlen.

Freigabe der Betra Die Betra ist nach Erarbeitung derselben durch einen EBL-Vertreter zu prüfen und freizugeben.

7. Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung

7.1 Allgemeines

1 Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung können hervorgerufen werden durch

- Mängel an der Infrastruktur
- Störungen an einem Zug oder Fahrzeug
- Einflüsse von außen, hervorgerufen durch Dritte

2 Störungsbeseitigung

Der Störungsbeseitigung übergeordnet ist die BUVO-NE in dem Falle, wenn die Störung durch einen Unfall hervorgerufen wird. Die Regelungen zum Notfallmanagement sind in diesem Fall zu befolgen.

Ist die Störung ohne einen Unfall eingetreten oder sind die Maßnahmen nach BUVO-NE und geltenden Meldeplänen getroffen worden, sind folgende Regeln für die Wiederherstellung des planmäßigen Eisenbahnbetriebes zu befolgen.

3 Prioritäten

1. Sicherheit

Die sicherheitsrelevanten Regelungen der EBO, der FV-NE und der Sammlung betrieblicher Vorschriften sind konsequent durch Fahrdienstleiter und Zugleiter, das Zugpersonal wie durch die beteiligten Mitarbeiter im Betriebsdienst anzuwenden.

2. Pünktlichkeit

Die Zugfolge ist so zu regeln, dass die Pünktlichkeit frühestmöglich wiederhergestellt werden kann. Unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist bei der Wiederherstellung der Pünktlichkeit die nachstehende Rangfolge der Zuggattungen einzuhalten.

Rangfolge der Zuggattungen:

1. vertakteter Personenverkehr
2. Sonderreisezüge
3. Güterzüge, Leerfahrten, Dienstzüge

3. Streckenkapazität

Bei der Wiederherstellung des planmäßigen Verkehrs muss seitens der Zugleitung darauf geachtet werden, dass ein „Deadlock“ vermieden wird:

Eingleisige Streckenabschnitte müssen von einer Zugfahrt geräumt werden können. Die Befahrbarkeit von Hauptgleisen in Bahnhöfen muss ohne großen Verzug wiederhergestellt werden.

4 Weisungsbefugnis

Der Eisenbahnbetriebsleiter, seine Stellvertreter und die Zugleiter/Fahrdienstleiter sind gegenüber den betroffenen EVU weisungsbefugt. Das gleiche gilt für Mitarbeiter im Betriebsdienst der MEBG, welche Aufgaben für die Betriebsführung der MEBG wahrnehmen.

Die betroffenen EVU sind seitens der Verkehrsleitung über Entscheidungen zu informieren. Zu angeordneten Fahrplanabweichungen soll zwischen Fahrdienst-/Zugleitung und EVU zuvor das Benehmen hergestellt werden.

Abweichungen der nicht unmittelbar von der Störung betroffenen Zugfahrten müssen in jedem Falle geduldet werden (Kürzung von Zugläufen, Schienenersatzverkehre, Abweichungen von der Fahrordnung in Betriebsstellen).

5 Information von Güterverkehrskunden

Bei Güterzügen, die auf Grund von Störungen verspätet werden, ist für die Information betroffener Güterverkehrskunden das EVU zuständig.

Es bedient sich hierzu der von der Betriebsleitung zur Verfügung gestellten Informationen.

6 Meldung

Betriebsstörungen mit dem Ausmaß

- Verspätungen > halbe Taktzeit
- Zugausfälle
- öffentlichkeitswirksame Störungen

sind ein besonderes Vorkommnis und müssen durch die Verkehrsleitung den betroffenen Geschäftsleitungen gemeldet werden.

7.2 Regeln zur FV-NE

zu § 2 (9) FV-NE Fahrdienstleitung nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

Wenn die Zugleitung/Fahrdienstleiter nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt ist, darf kein Zug verkehren. Die Verständigung ist in diesem Falle als „völlig gestört“ (vgl. ► zu § 17 (11) FV-NE) zu betrachten, da es keine im Sinne der EBO qualifizierten Kommunikationswege gibt.

Ein Zug darf in diesem Falle nicht verkehren.

Rangierfahrten dürfen in diesem Falle nicht durchgeführt werden, wenn hierzu eine Rangiererlaubnis notwendig ist.

zu § 14 FV-NE Prüfung des Fahrweges nicht möglich

Die Prüfung des Fahrweges ist dann nicht möglich, wenn

dem Fahrdienstleiter keine Rückmeldung für einen Zug/eine Sperrfahrt für einen Zugfolgeabschnitt vorliegt, in den hinein eine weitere Fahrt zugelassen werden soll,

oder

Gleisfreimeldeanlagen oder die Endlagenüberwachung von Fahrwegelementen gestört sind und eine Auswertung von Stellwerksanzeigen durch den Fahrdienstleiter nicht zu einem Ergebnis führt,

oder

wenn Zugführerschlüssel ohne entsprechenden Nachweis fehlen.

Wenn Zugführerschlüssel fehlen, ist dieses unverzüglich dem Fahrdienstleiter zu melden.

Als Fahrdienstleiter ordnen Sie das Fahren auf Sicht gemäß Befehl 12 über die Zugfolgeabschnitte hinweg an, über die keine Räumungsprüfung vorliegt oder wo Zugführerschlüssel ohne Nachweis fehlen.

Der Eisenbahnbetriebsleiter oder ein Vertreter ist zu verständigen. Die Verständigten haben Maßnahmen zur Wiedererlangung des Sollzustands zu treffen.

zu § 17 FV-NE gestörte Verständigung

Die Verständigung ist dann gestört, wenn das für die Abgabe von Meldungen Übertragungsmedium nicht mehr ordnungsgemäß arbeitet.

Nutzen Sie im Falle des Ausfalls ggf. ein anderes Mobilfunkgerät.

Verfahren Sie strikt getreu nach den Ihnen gegebenen Vorschriften und bewegen Sie Züge bzw. Fahrzeuge maximal nur noch im Rahmen der letzten erhaltenen Weisung.

zu § 17 (11) FV-NE völlig gestörte Verständigung

Wenn die Kommunikation über die vorgegebenen Kommunikationswege nicht möglich ist, so gilt die Verständigung als völlig gestört.

In diesem Fall darf ein Zug nicht weiterfahren.

In diesem Fall darf nicht weiter rangiert werden, sofern hierfür die Erteilung einer Rangiererlaubnis notwendig ist.

zu § 17 (12) FV-NE Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

Bei Ausfall der technischen Sicherung an BÜ müssen Posten in der in
► Modul 5.2 genannte Anzahl eingesetzt werden.

Die Beleuchtung der Vollschrankenbahnübergänge muss sichergestellt sein zum Zweck der Erkennbarkeit der Posten.

8. Notfallmanagement

zu Kap.2 BUVO-NE Anwendungsbereich

Das Notfallmanagement nach BUVO-NE der MEBG findet Anwendung im Betriebsführungsbereich der MEBG.

Im Streckenbereich zwischen der Infrastrukturgrenze und dem Einfahrsignal Nördlingen müssen sich die Infrastrukturbetreiber gegenseitig über eingetretene Ereignisse informieren. Der erstinformierte Notfallmanager informiert den des jeweils anderen EIU.

zu Kap.5.6 BUVO-NE Unfallmeldetafeln

Die Unfallmeldetafeln I – III sind den Anhängen Modul 8.A1 bis 8.A3 zu entnehmen.

Unfallmeldetafel I

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

- Unfallstelle sichern
- Gleisperrung veranlassen

Verletzte?

- Krankenwagen anfordern: Telefon 112
- Unfallort (Lageplan!), Zahl der Verletzten, ungefähre Art der Verletzungen angeben!
- Erste Hilfe leisten (Verbandskasten auf Tfz/in Reisezugwagen)

Feuer oder Feuergefahr?

- Feuer bekämpfen (Löcher auf Tfz/in Reisezugwagen)
- Feuerwehr anfordern
Telefon 112 oder 110

Unfallmeldestelle verständigen:

- Was ist geschehen (Zeit, Unfallort, Verletzte, Feuer)?
- Was ist bereits veranlasst?
- Bahnanlagen und Fahrzeuge betriebsfähig?
- Gefährliche Stoffe freigeworden (Gefahrenklasse)?
- 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

Wenn öBl oder EBL eintrifft, Leitung übergeben

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle Strecke Nördlingen - Wilburgstetten

Maßnahmen und Meldungen		Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	112
	zuständige Feuerwehr(en)	112
	zuständige Rettungsdienste	112
	zuständige Polizeidienststelle (gemäß Unfallmeldetafel III).	Nördlingen 09081 29560 Dinkelsbühl 09851 57190
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	EBL Heino Seeger 0179/4519000
5.	Beteiligte EVU verständigen , wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
7.	Stellen im EIU, z.B. öBI/EBL, Pressestelle wenn erforderlich: Bautechnische Dienststelle Signaldienst	
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern: z. B. Straßenkran/externer Hilfszug	

Unfallmeldetafel III

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
		Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.	
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

(bleibt frei)