

EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co KG

Sammlung betrieblicher Vorschriften

(SbV)

**für die Betriebsführung der Eisenbahninfrastruktur
(Bf Emmerthal)- Betriebsführungsgrenze EIU DB Netz AG -
Ausweichanschlußstelle KKW Grohnde- Betriebsführungsgrenze
EIU VEV GmbH i.L.**

aufgestellt: Dipl.- Ing. Volker Feldheim
Betriebsleiter Eisenbahn
(EBL)

Bodenwerder, 30.06.2015

Verteiler:

01. Stellen

- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover
- Landesgesellschaft für Eisenbahnaufsicht GmbH (LEA), Hannover
- VEV GmbH i.L., Liquidator, Dresden
- Betriebsleiter Eisenbahn EIU VEV GmbH i.L.
- DB Netz AG, beteiligte Organisationseinheiten
- DB Netz AG, Betriebsstelle Bf Emmerthal, Fahrdienstleiter
- E.ON Kernkraft GmbH, Gemeinschaftskraftwerk Grohnde

02. Bahnbetriebspersonal VEV

Aufgaben beim Betrieb der Eisenbahninfrastruktur werden derzeit ausschließlich vom Eisenbahnbetriebsleiter des EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG wahrgenommen. Durch die LEA wurde Herr Dipl.- Ing. Volker FELDHEIM in der Funktion des EBL bestätigt.

Eine Vertretung wird bei Bedarf gestellt, Kontakt über Lammert und Reese Herr Kölling.

03. Bahnbetriebspersonal Dritter

- Leitende und Aufsichtführende der Bahn
- Zugleiter
- Triebfahrzeugführer
- Rangierpersonal
- Wagenuntersuchungs- und Bremsbeamte

je nach Erfordernis

04. sonstige Beschäftigte im Auftrag des EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG

je nach Erfordernis

Berichtigungen

Nummer der Berichtigung	Bemerkungen	gültig ab	berichtigt durch
01	Neufassung	01.07.2015	FELDHEIM, BL E
02	Berichtigung BNetzA	01.03.2016	Schülke
03			
04			
05			
06			

Abkürzungsverzeichnis

Siehe FV- NE Seite 7 und 8, Verzeichnis der Abkürzungen.

Es wird vorausgesetzt, dass die Stellen und Beschäftigten, die nach Verteiler Zugang zur SbV des EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG haben und diese anwenden müssen, im Besitz der aktuellen Fassung der FV- NE sind.

00. Vorbemerkungen

- (1) LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Streckenabschnitt (Bf Emmerthal)- Betriebsführungsgrenze DB Netz AG – Ausweichanschlußstelle KKW Grohnde- Betriebsführungsgrenze EIU VEV GmbH i.L. Die Eisenbahninfrastruktur wird unterteilt in die Betriebsführungsabschnitte

BFA A Betriebsführungsgrenze EIU DB Netz AG – Ausweichanschlußstelle KKW Grohnde

BFA B Ausweichanschlußstelle KKW Grohnde- Betriebsführungsgrenze EIU VEV GmbH i.L.

Der BFA A ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Der Bremswegabstand beträgt 300 m. Die zulässige Geschwindigkeit im BFA A beträgt 25 km/ h. Streckenblock ist nicht vorhanden, es sind Einrichtungen der PZB installiert.

Das Verkehren von Reisezügen ist nicht gestattet.

- (2) Die Bestimmungen der SbV beziehen sich ausschließlich auf den BFA A.
- (3) -
- (4) Für den Betriebsführung der Eisenbahninfrastruktur gelten folgende Gesetze, Regelwerke und sonstige Bestimmungen
- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)
 - Eisenbahn- Signalordnung (ESO) i.d.F. der Ril 301 Signalbuch der DB Netz AG, Bekanntgabe Nr. 7 vom 22.11.2013
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV- NE), Berichtigung Nr. 17, gültig vom 15.12.2013
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO- NE), Ausgabe 2010
 - Vorschrift über die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Bahnübergängen (BÜV- NE), Ausgabe 2001
 - KoRil 483 DB Netz AG, Punktförmige Zugbeeinflussungseinrichtungen
 - VDV- Schrift 753, Triebfahrzeug- Führerscheinrichtlinie
 - VDV- Schrift 755, Streckenkenntnis- Richtlinie
 - Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahn und auf Binnengewässern (GGVSEB) vom 30.03.2015
 - für Bahnbetriebspersonale zutreffende Unfallverhütungsvorschriften der DGUV

- sonstige Gesetze, Regelwerke und Bestimmungen, die den nicht geregelten Rechtsraum für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Form von anerkannten Regeln der Technik abdecken
- (5) Die SbV ergänzt die unter Tz. 0 (4) angegebenen technischen und betrieblichen Vorgaben

01. Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

01.01. Zusatzbestimmungen zur FV- NE

01. § 1 (2)

Im BFA A erfolgt die Betriebsführung im Zugleitverfahren. Die Überwachung des Zug- und Rangierverkehrs obliegt dem EBL, er übernimmt bis auf weiteres die Funktion des Zugleiters.

02. § 1 (3)

Die SbV regelt besondere betriebliche Verhältnisse, bei denen die jeweilig zutreffenden Bestimmungen der FV- NE ergänzt werden. Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder die bis zu ihrer Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden schriftlich bekanntgegeben.

03. § 1 (6)

Zwischen den EIU DB Netz AG und LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG bestehen vertragliche Regelungen zur Schnittstellengestaltung. Ab jeweiliger Betriebsführungsgrenze regelt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen seine Betriebsführung selbst.

Zwischen den EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG und VEV GmbH i.L. bestehen vertragliche Regelungen zur Schnittstellengestaltung. Ab jeweiliger Betriebsführungsgrenze regelt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen seine Betriebsführung selbst.

04. § 2 a (1)

Bei drohender Gefahr ist der EBL/ Zugleiter der LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG zu verständigen.

05. § 2 a (2)

Im Regelfall überwacht der EBL/ Zugleiter die Betriebsführung persönlich vor Ort. Bis zum Eintreffen bzw. im Fall der Dienstunfähigkeit/ Nichterreichbarkeit des Zugleiters bei drohenden Gefahren während der Durchführung von Zug- und Rangierfahrten übernimmt das Zugpersonal des die EIU befahrenden EVU die Aufgaben des Notfallmanagements.

06. § 5

Für die Durchführung von Zugfahrten im BFA A werden Fahrplananordnungen herausgegeben.

07. § 6

Die fahrdienstliche Verständigung zwischen dem EBL/ Zugleiter der LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG und dem Zugpersonal der EVU erfolgt über Mobilfunk. Im Bereich der LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG werden keine Fernsprechbücher geführt. Der Zugleiter dokumentiert die Fahrten im Belegblatt für den Zugleiter.

08. § 9

Schriftliche Befehle sind als fahrdienstliche Unterlagen aufzubewahren.

09. § 10, 11, 12

Der Zugleiter führt Unterlagen zur Abwicklung des Zug- und Rangierbetriebes.

Folgende Zuglaufmeldungen werden dokumentiert

Zugfahrten ab Bf Emmerthal in Richtung AwAnst KKW Grohnde

- Fahrerlaubnis des Zugleiters LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG für den Fdl Bf Emmerthal -

- Ankunftsmeldung des Zugleiters auf AwAnst KKW Grohnde

- Rangiererlaubnis des Zugleiters ab AwAnst KKW Grohnde in Richtung AB KKW Grohnde

Zugfahrten ab AwAnst KKW Grohnde in Richtung Bf Emmerthal

- Rangiererlaubnis des Zugleiters aus Richtung AB KKW Grohnde in Richtung AwAnst KKW Grohnde

- Fahrerlaubnis ab AwAnst KKW Grohnde in Richtung ESig „G“ Bf Grohnde.

Dazu gilt folgende Verfahrensweise:

Zugfahrten in Richtung AwAnst KKW Grohnde werden vom Fdl Emmerthal dem Zugleiter LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG angeboten und nach dessen Annahme abgemeldet

Fdl Emmerthal übermittelt dem Zugleiter LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG den Abfahrauftrag durch Stellen des ASig bzw. sonstige zur Verfügung stehenden Möglichkeiten.

Die Rückmeldung des Zuges an den Fdl Emmerthal erfolgt durch den Zugleiter LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG nach Ankunft auf der AwAnst KKW Grohnde.

Zugfahrten in Richtung Bf Emmerthal werden vom Zugleiter LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG dem Fdl Emmerthal angeboten und nach dessen Annahme abgemeldet. Wenn Fdl Emmerthal den Zug angenommen hat, darf der Zugleiter dem Zugführer die Fahrerlaubnis erteilen. Der Tf meldet sich nach Erreichen des Standorts des ESig „G“ Bf Emmerthal beim Fdl Emmerthal an. Er meldet seinen Zug „bereit für die Einfahrt“ und setzt erst nach Zustimmung des Fdl die Fahrt fort. Die Meldung erfolgt über GSMR oder über Mobilfunk (Handy).

Der Fdl Emmerthal gibt nach Einfahrt in den Bahnhof eine Rückmeldung an den Zugleiter LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG.

Rangierfahrten finden ausschließlich im Zusammenhang mit Baumaßnahmen auf der Grundlage von Betriebs- und Bauanweisungen statt. Dazu ergehen gesonderte Anweisungen (siehe § 26).

10. § 14

Die Anschlußweiche der AB KKW Grohnde an der AwAnst KKW Grohnde ist mit einer maximalen Geschwindigkeit von 5 km/ h zu befahren.

11. § 15

Die Anschlußweiche der AB KKW Grohnde an der AwAnst KKW Grohnde wird durch den Zugleiter LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG gestellt. Sie ist in Grundstellung verschlossen.

12. § 16

Die Bedienung des Esig „G“ Betriebsstelle Bf Grohnde erfolgt durch den Fdl Bf Grohnde.

13. § 17

Zugfahrten aus Richtung Bf Emmerthal enden im Bereich der AwAnst KKW Grohnde spätestens am 2000 Hz- Magneten der PZB, im Regelfall nach dem Freifahren der Weichenspitze durch die letzte Fahrzeugachse. Der Abfahrauftrag für Zugfahrten ab AwAnst KKW Grohnde erfolgt durch den Zugleiter. Dieser befindet sich im Regelfall auf dem Führerstand des Triebfahrzeuges bzw. an der Zugspitze des geschobenen Zuges.

14. § 32

Die maximale Zuglänge darf 250 m betragen, die maximale Zuglast beträgt 800 t.

Die Streckenkategorie wird mit D 4 (Achsfahrmasse 22,5 t, Meterlast 8,4 t/m) bestimmt.

15. § 34

Zugfahrten aus Richtung AwAnst KKW Grohnde in Richtung Bf Emmerthal dürfen geschoben verkehren. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in diesem Fall – außer bei einzeln fahrenden Triebfahrzeugen – 10 km/ h. Beim Befahren der im Fahrweg liegenden technisch nicht gesicherten Bahnübergänge ist nach § 34 (4) zu verfahren, die BÜ sind mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren.

Unabhängig von den durch das EVU festzulegenden bremstechnischen Regelungen dürfen Zug- und Rangierfahrten nur mit wirksamer/ funktionsfähiger Druckluftbremseinrichtung verkehren.

16. §§ 51 uff.

wird ausgesetzt

17. § 58

Eisenbahnfahrzeuge dürfen im Abschnitt Betriebsführungsgrenze- AwAnst KKW Grohnde nur in Verbindung mit einem Traktionsmittel mit wirksamer/ funktionsfähiger Druckluftbremseinrichtung abgestellt werden.

01.02. Zusatzbestimmungen zur Ril 301

entfällt

01.03. sonstige Zusatzbestimmungen

Grundsätzlich ist das Befahren der Strecke ohne streckenkundigen Mitarbeiter verboten, außer zur Heranführung von Schneeräum- und Havarietechnik auf Anordnung des Betriebsleiters Eisenbahn

Zug- und Rangierfahrten haben bei erloschenem Spitzensignal sofort anzuhalten, die Weiterfahrt wird nach Festlegung des Betriebsleiters Eisenbahn geregelt.

Das Abstoßen, Ablaufen und Verschieben von Eisenbahnfahrzeugen ist verboten

Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr BFA A

Nr.	Art der Sicherung	Infrastruktur	Überwachung
01	ntg	Feldweg	Triebfahrzeugführer
02	ntg	Feldweg	Triebfahrzeugführer
03	ntg	Feldweg	Triebfahrzeugführer
04	ntg	Feldweg	Triebfahrzeugführer

Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr BFA B

Die Bahnübergänge im BFA B weisen keine betriebsfähige technische Sicherung auf. Alle technisch nicht gesicherten Bahnübergänge sind mit Schrittgeschwindigkeit und Postensicherung zu befahren. Für Fahrten im BFA B ist grundsätzlich ein Lotse durch EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG zu stellen.

02. Verhalten bei Unfällen / Ereignissen / Notfallmanagement

Das Esig G Bf Emmerthal bildet die betriebliche Grenze zwischen den EIU DB Netz AG und LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG.

DB Netz AG und LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG sind jeweils in ihrem Bereich für das Notfallmanagement verantwortlich.

Zwischen den EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG und VEV GmbH i.L. ist in Höhe tng „Straße zu den Teichen“ eine dauerhaft verschlossene Gleissperre angebracht

Die EIU unterrichten sich jeweils die über Unfälle / Unregelmäßigkeiten in ihrem Bereich, die Auswirkungen auf die Infrastruktur des jeweils anderen Infrastrukturunternehmens haben können.

Ansprechpartner / Notfallnummern

Name	Funktion	Mail	Telefon
Feldheim, Volker	EBL	volkerfeldheim@hotmail.com	0049 171 2157170

in der Doppelfunktion des EBL für die beiden EIU LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG und VEV GmbH i.L.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG

Unfallmeldetafel I

Eisenbahninfrastruktur LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG

Streckengleis (Bf Emmerthal)- Betriebsführungsgrenze DB Netz AG - AwAnst
KKW Grohnde- Betriebsführungsgrenze VEV GmbH i.L.

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren!

Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen:

Notruf absetzen

Mobilfunk +49 171 2157170

(Eisenbahnbetriebsleiter, Zugleiter, Notfallmanager)

Gleissperrung veranlassen

Geschehnis feststellen

- genauen Ort bestimmen
- Anzahl verletzter Personen erkunden
- auf Gefahr durch Feuer achten

Prüfung des Austretens gefährlicher Stoffe (Erkundung des Gefährdungspotentials, UN- Nr. bzw. Placard- Nr. (Gefahrgutzettel)

Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte

Prüfung der Beeinträchtigung benachbarter Infrastrukturen

Sicherung der Unfallstelle

erste Hilfe leisten

Bekämpfung Feuer (Nutzung vorhandener Feuerlöscher)

Maßnahmen, die vor dem Eintreffen des Notfallmanagers einzuleiten sind

- Sicherung von Spuren und Beweisstücken
- Ermittlung von Zeugen
- Einweisung eintreffender Helfer
- Absperrung der Ereignisstelle
- Auskunftserteilung an untersuchende Stellen
- Abgabe Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Unterrichtung des Notfallmanagers bei dessen Eintreffen vor Ort über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen

Stand: 01.07.2015

Eisenbahninfrastrukturunternehmen LAMMERT + REESE GmbH & Co. KG

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle Zugleitung

Streckengleis (Bf Emmerthal)- Betriebsführungsgrenze DB Netz AG - AwAnst
KKW Grohnde- Betriebsführungsgrenze VEV GmbH i.L.

Maßnahmen und Meldungen

Meldung an

	Name, Anschrift, Rufnummer, Fax, e-mail
01. Gleise sperren	Betriebsleiter Eisenbahn/ Zugleiter Herr Volker F e l d h e i m Rufnummer: privat: +49 33205 54268 mobile: +49 171 2157170 mail to: volker.feldheim@erails.de
Fremdrettungskräfte verständigen	
örtliche Rettungsleitstelle	Landkreis Holzminden Landkreis Hameln- Pymont
zuständige Feuerwehr	+49 112
Krankentransporte	+49 19222
zuständige Rettungsdienste/ ärztlicher Bereitschaftsdienst	+49 116/ 117
zuständige Polizeidienststelle	+49 110

01. Überprüfung bisher getroffener Maßnahmen

02. Notfallmanager/ EBL verständigen

Angabe: Freiwerden gefährlicher Stoffe
UN- oder Placard- Nr.
Grundwassergefährdung
Aufgleisen/ Einsatz sonstiger Technik erforderlich
Verständigung weiterer personeller/ technischer Ressourcen

03. Verständigung beteiligter EVU/ EIU

EVU DB SCHENKER Rail Deutschland AG

EVU Dritter

Information an anschließendes EIU DB Netz AG/ VEV GmbH i.L.

Verständigung weiterer Stellen

Amt für Arbeitsschutz

04. Organisation der Betreuung und Ablösung betroffener Mitarbeiter

05. Anforderung externer technischer Hilfe

Stand: 01.07.2015