

Der Eisenbahnbetriebsleiter

Salzgitter, 14.03.2018
Ha

VPSI 01/2018

- gültig ab 15.04.2018, wegzulegen nach Aufnahme in die SbV –

Inbetriebnahme ESTW Salzgitter-Bad Anpassung SbV 110.1, 110.4, 504 und 617

1. Anlass

Am 15.04.2018 um 06:00 Uhr geht im Bahnhof Salzgitter-Bad ein elektronisches Stellwerk in Betrieb. Der für den Bahnhof zuständige Fahrdienstleiter (ESTW HGX 3) hat seinen Arbeitsplatz künftig in Göttingen. Für die Regelung des Betriebes auf der eingleisigen Strecke zwischen Bf Salzgitter VPSI, Bft. Calbecht und Bf Salzgitter-Bad wurde eine örtliche Bedienungsanweisung aufgestellt, die es den Fahrdienstleitern HS und ESTW HGX 3 ermöglicht nach dem jeweils geltenden Regelwerk (Ril 408, FV-NE) den Eisenbahnbetrieb abzuwickeln. Dies macht in der Folge einige Änderungen in der SbV notwendig, die hier nachstehend beschrieben sind.

2. Änderungen zum bestehenden Regelwerk

SbV 110.1 – Ergänzung

Im Text ist folgender Abschnitt voranzustellen:

Strecken auf denen Abmeldungen gegeben werden sind im Teil 5 der SbV genannt.

SbV 110.4 – Ergänzung

Der Abschnitt SbV 110.4 ist vom Ende des Absatzes 5 im § 10 der FV-NE vor den Text zur Verlassensmeldung im selben Absatz zu verschieben. Die Randbemerkung zu 110.4 ist um den Begriff **Räumungsprüfung** zu ergänzen. Im Text ist folgender Abschnitt voranzustellen:

Die Rückmeldung ist die mündliche Bestätigung der Räumungsprüfung. Bei der Räumungsprüfung muss folgendes festgestellt werden:

- *Der Zug ist auf der Betriebsstelle am Ende des Zugfolgeabschnitts angekommen und*
- *Der Zug hat mindestens ein Zeichen des Schlusssignals.*

SbV 504 – Neufassung des Abschnitts zur Strecke A

Die Bestimmungen zur Strecke A sind durch den folgenden Text zu ersetzen:

Strecke A, Bf Salzgitter, Bft Calbecht – Bf Salzgitter-Bad

1. Sicherung der Zugfolge

Zwischen den Fahrdienstleiter HS (Bf Salzgitter, VPSI) und ESTW HGX 3 wird das Zugmeldeverfahren für eingleisige Strecken angewendet. Zugmeldestellen sind der Bahnhof Salzgitter VPSI, Bft Calbecht und Bf Salzgitter-Bad (DB Netz AG). Folgende Zugmeldungen werden gegeben: Anbieten und Annehmen, Abmelden und Rückmelden.

2. Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

a) Fahrtrichtung Hütte-Süd – Salzgitter-Bad

Der Fdl HS erteilt seine Zustimmung zur Abfahrt im Bft Hütte-Süd durch Signal Sh 1 am Ausfahrgeleis. Diese Zustimmung ist gilt bis zum Esig Bf Salzgitter-Bad.

b) Fahrtrichtung Salzgitter-Bad – Hütte-Süd

Der Fdl. ESTW HGX 3 gibt seine Zustimmung durch Fahrtstellung des entsprechenden Ausfahrsignals. Diese Zustimmung gilt bis an die Grenze des Bf Salzgitter, Bft Hütte-Süd (Ne 1 im Gla 9847 in km 18,000).

Vor Abgabe der Rückmeldung an Fdl ESTW HGX 3 ist eine Räumungsprüfung nach SbV 110.4 durchzuführen.

3. Geschwindigkeiten

Für Zugfahrten zwischen dem Bahnhof Salzgitter, Bft. Hütte-Süd und dem Einfahrsignal Bahnhof Salzgitter-Bad gilt eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h. Als letzte Weiche im Fahrweg gilt dabei die Weiche 9846.

Für Zugfahrten zwischen dem Bahnhof Salzgitter-Bad und der Trapeztafel des Bahnhofs Salzgitter gilt eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h.

4. Radsatzlast

Die zulässige Radsatzlast auf der Strecke zwischen Hütte Süd und Salzgitter Bad beträgt 25,0 t

SbV 617 –Örtliche Bedienungsanweisung der DB Netz AG für den Bf Salzgitter-Bad

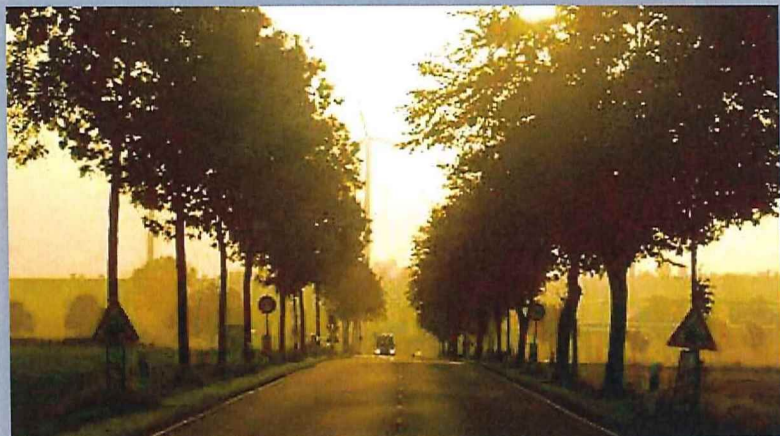
Die örtliche Bedienungsanweisung der DB Netz AG für den Bf Salzgitter-Bad ist diesem Dienstauftrag als Anlage beigefügt und unter der Nummer 617 in den Teil 6 der SbV aufzunehmen.

Der Eisenbahnbetriebsleiter



Verteiler:

F, FS, FSW, FSV, FSF, FIL, FSWL, FSWA, FP, FPA, FPL, FVU, FAS, ZA, P, PP, PPD, FAU, FLL, BRS, BRP, E, EM, EF, EFT, EFW, VPSI, TA, Stellwerk HS



Anhang 10
Betriebsstellenbuch ESTW Nord Harz

Örtliche Bedienungsanweisung für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes mit der

VPS Infrastruktur GmbH

Herausgebende Stelle:

I.NVR-N-R HWE (B)

Gültig ab:

14.04.2018

aufgestellt	geprüft	genehmigt
Bartnik 03.03.2018 I.NVR-N-R HWE	Harder, 12.03.2018 VPSI	Diedrich 12.03.2018 I.NVR-N-R HWE
[Name], [Datum]	[Name], [Datum]	[Name], [Datum]

Inhaltsverzeichnis

1 Grundsätzliche Regelungen	<u>33</u>
1.1 Gültigkeit der Unterlage	<u>33</u>
1.2 Gültigkeit Regelwerke	<u>33</u>
1.2.1 DB Netz AG	<u>33</u>
1.2.2 VPS Infrastruktur GmbH	<u>33</u>
1.3 Schnittstelle	<u>33</u>
1.4 Zuständiger Fahrdienstleiter	<u>44</u>
1.5 Informationspflicht	<u>44</u>
1.6 Fahrplanmitteilungen (Fplo)	<u>44</u>
1.7 Dokumentation	<u>44</u>
2 Regelungen nach Ril 408 / FV-NE für die Durchführung von Zugfahrten über die Schnittstelle	<u>55</u>
2.1 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen	<u>55</u>
2.2 Unterbrochene Arbeitszeit Ril 408.0111 (7), FV-NE 17 (5a)	<u>55</u>
2.3 Zugmeldungen Allgemeines (Ril 408.0221 1 (1)), FV-NE § 10 (3)	<u>55</u>
2.4 Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen (Ril 408.0221 1 (2)), FV-NE § 8 (2)	<u>55</u>
2.5 Namen von Betriebsstellen abkürzen (Ril. 408.0221 1 (3))	<u>55</u>
2.6 Einleiten (Ril. 408.0221 1(4)), FV-NE § 10 (4)	<u>55</u>
2.7 Anbieten und Annehmen (Ril. 408.0221 2), FV-NE § 10 (4)	<u>55</u>
2.8 Abmelden (Ril. 408.0221 3), FV-NE § 10 (6)	<u>66</u>
2.9 Rückmelden (Ril. 408.0221 4), FV-NE § 10 (5)	<u>66</u>
2.10 Räumungsprüfung – Allgemeines (Ril. 408.0241), FV-NE § 10 (5)	<u>77</u>
2.11 Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock (Ril. 408.0242), FV-NE § 10 (12)	<u>77</u>
3 Regelungen nach Ril 408 / FV-NE für die Durchführung von Rangierfahrten über die Schnittstelle	<u>88</u>
3.1 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren (Ril.408.4841 3), FV-NE § 59 (2)	<u>88</u>
3.2 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden (Ril.408.4841 4), FV-NE § 59 (2)	<u>88</u>
3.3 Abstellverbot (Ril.408.4841 7)	<u>88</u>
4 Regelungen zur Durchführung von Bauarbeiten	<u>99</u>
4.1 Bauarbeiten	<u>99</u>
5 Regelung nach Ril 408 / FV-NE Gleise sperren	<u>1040</u>
5.1 Gleise der freien Strecke sperren - außer Gleise auf Abzweigstellen (Ril. 408.0471 1) FV-NE § 26	<u>1040</u>

1 Grundsätzliche Regelungen

1.1 Gültigkeit der Unterlage

Diese Unterlage regelt den Zugbetrieb zwischen der DB Netz AG, Regionalnetz Harz Weser, Bahnhof Salzgitter Bad und der VPSI GmbH, Bahnhof Salzgitter VPSI (Hs) Bft Calbecht.

Auf Grund der Unterschiedlichen Betriebsführung einigen sich beide Infrastrukturunternehmen auf nachfolgende Regelungen zur Durchführung von Zug und Rangierfahrten zwischen den beiden genannten Betriebsstellen.

Beide Seiten können für Ihre eigenen Betriebsstellen zusätzliche oder ergänzende Regelungen treffen.

Zum besseren Verständnis der jeweiligen Regelung werden Auszüge aus der Ril 408 zitiert und Fundstellen der FV-NE genannt.

1.2 Gültigkeit Regelwerke

1.2.1 DB Netz AG

Es gelten im Bereich der Schnittstelle die aktuell gültigen Regelwerke der DB Netz AG

z.B.:

- ζ Ril. 408.01-06 Fahrdienstvorschrift
- ζ Ril. 301 Signalbuch
- ζ Ril. 423 Notfallmanagement
- ζ Schnittstellenvereinbarung DB Netz AG – VPSI GmbH
- ζ Ergänzende örtliche Richtlinien

1.2.2 VPS Infrastruktur GmbH

Es gelten auf den Strecken der VPSI die aktuell gültigen Regelwerke der VPSI

z.B.:

- ζ FV-NE
- ζ Signalbuch
- ζ Schnittstellenvereinbarung DB Netz AG – VPSI GmbH
- ζ Ergänzende örtliche Richtlinien (SbV der VPSI)

1.3 Schnittstelle

Die Grenze der Infrastruktur zwischen der DB Netz AG und der VPSI GmbH ist das Einfahrsignal 49C des Bahnhofes Salzgitter Bad.

1.4 Zuständiger Fahrdienstleiter

Bahnhof Salzgitter Bad:

FdI ESTW Göttingen HGX 3 (Nord Harz)

Tel.: 0151/27400049

Fax.: 0551-498-3610-80036

Freie Strecke Bf Salzgitter Bad – Salzgitter VPSI Bft Salzgitter Calbecht

FdI Salzgitter VPSI Hütte Süd (Hs)

Tel.: 05341/213294

Fax.: 05341/215120

1.5 Informationspflicht

Der Fahrdienstleiter ESTW HGX 3 und die Unfallmeldestelle der VPSI GmbH unterrichten sich gegenseitig über Unfälle, gefährliche Ereignisse und andere Unregelmäßigkeiten, sofern sich diese auf den Betrieb des anderen Infrastrukturbetreibers auswirken bzw. dieser betroffen ist.

1.6 Fahrplanmitteilungen (Fplo)

Alle Zugfahrten die durch den Bahnhof Salzgitter Bad durchgeführt werden, sind dem Fahrdienstleiter ESTW Göttingen HGX 3 mit einer Fahrplananordnung (Fplo) über Fax: 0551-498-3610-80036 bekannt zu geben.

Werden Zugfahrten über die Servicestation Salzgitter Bad durchgeführt,

d.h. eine Zugfahrt wird von der Infrastruktur der VPSI auf die Infrastruktur der DB Netz AG durchgeführt. Und die Zugfahrt fährt weiter auf die Infrastruktur der Tourismus und Wernetalbahn GmbH, ist dies auch dem Fahrdienstleiter ESTW Göttingen HGX 3 mit einer Fplo bekannt zu geben.

Zusätzlich zu den üblichen Angaben in der Fahrplanmitteilung ist der Vermerk „Zugvollständigkeitsmeldung“ im Bahnhof Salzgitter Bad anzugeben.

Diese Regelung gilt sinngemäß auch für Fahrten von der Infrastruktur der Tourismus und Wernetalbahn GmbH auf die Infrastruktur der VPSI.

1.7 Dokumentation

Alle betriebswichtigen Gespräche sind grundsätzlich zu dokumentieren.

Der jeweilige Infrastrukturbetreiber regelt die Form der Dokumentation nach eigenem Regelwerk, in eigener Zuständigkeit.

Die Fahrdienstleiter ESTW Göttingen HGX 3 und HS dokumentieren Zugmeldungen, Sperrungen, ect. im dafür vorgesehenen Zugmeldebuch und andere Gespräche in ihrem Fernsprechbuch.

2 Regelungen nach Ril 408 / FV-NE für die Durchführung von Zugfahrten über die Schnittstelle

2.1 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Bahnhof Salzgitter Bad:

Esig 49C in km 24,500

Bahnhof Salzgitter VPSI Bft Salzgitter Calbecht

Ne 1 in km 18,000

2.2 Unterbrochene Arbeitszeit Ril 408.0111 (7), FV-NE 17 (5a)

Der Fahrdienstleiter ESTW Göttingen HGX 3 hat unterbrochene Arbeitszeit.

Der Fahrdienstleiter ESTW HGX 3 meldet sich beim Fdl VPSI (Hs) an- bzw. ab.

2.3 Zugmeldungen Allgemeines (Ril 408.0221 1 (1)), FV-NE § 10 (3)

Es gibt folgende Zugmeldungen:

- Anbieten und Annehmen,
- Abmelden und
- Rückmelden

2.4 Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen (Ril 408.0221 1 (2)), FV-NE § 8 (2)

Zugmeldungen werden über das örtliche Telefonnetz gegeben.

Grundsätzlich sind die oben angegebenen Nummern zu verwenden. Im Rahmen einer Störung dürfen aber auch alle anderen zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel genutzt werden.

Die Zugmeldungen über die Rufnummer 053241/213294 der VPSI werden digital aufgezeichnet.

2.5 Namen von Betriebsstellen abkürzen (Ril. 408.0221 1 (3))

Betriebsstelle	Verkürzung
Salzgitter Bad	Bad
Salzgitter VPSI Bft Salzgitter Calbecht	HS

2.6 Einleiten (Ril. 408.0221 1(4)), FV-NE § 10 (4)

Jede Zugmeldung muss mit dem Wort „Zugmeldung“ eingeleitet werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, ist das Wort „Zugmeldung“ vor der Abmeldung nicht erforderlich.

2.7 Anbieten und Annehmen (Ril. 408.0221 2), FV-NE § 10 (4)

- (1) Es gilt Folgendes: Auf eingleisigen Strecken müssen Züge angeboten werden.
- (2) Züge müssen von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle angeboten werden.
- (3) Ein Zug darf frühestens fünf Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit angeboten werden.
- (4) Ein Zug darf erst angeboten werden, wenn
 - a) der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle,
 - b) der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug auf der eigenen Zugmeldestelle angekommen ist.

(5) Zu verwendende Wortlaute:

- a) Anbieten: „Wird Zug ... (Nummer) angenommen?“
- b) Annehmen: „Zug ... (Nummer) ja“
- c) Ablehnen: „Nein warten“
- d) Wiederholen: Abweichend von den Regeln im Modul 408.0202 Abschnitt 3 muss beim Anbieten und Annehmen nur die Annahme wiederholt werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, muss nur die Abmeldung wiederholt werden.

2.8 Abmelden (Ril. 408.0221 3), FV-NE § 10 (6)

- (1) Züge müssen in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgemeldet werden.
- (2) Ein Zug darf abgemeldet werden, wenn der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist.
- (3) Züge müssen in der Regel bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann für den Zeitpunkt der Abmeldung eine Mindestzeit bestimmt sein.
- (5) Züge, die angeboten wurden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden.
- (6) Als Abfahrtszeit gilt in der Regel der Zeitpunkt, zu dem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz abfährt, als Durchfahrtszeit der Zeitpunkt, zu dem die Spitze des Zuges beim Fahrdienstleiter vorbeifährt. Das Betriebsstellenbuch kann nähere Weisungen enthalten.
- (7) Beim Abmelden müssen folgende Wortlaute verwendet werden:

Beim Melden der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:
„Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)“.
- (8) Wenn die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit abweicht, muss die Zugmeldung möglichst frühzeitig berichtigt werden.

Die Berichtigung muss abweichend von Abschnitt 1 Absatz (4) eingeleitet werden mit den Worten:
„Berichtigte Zugmeldung“
Wenn der Zug zunächst nicht abfährt und deshalb die Zugmeldung zurückgenommen wird, muss folgender Wortlaut verwendet werden:
„Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug ... (Nummer) wird zurückgenommen“.

2.9 Rückmelden (Ril. 408.0221 4), FV-NE § 10 (5)

- (1) Die Rückmeldung ist die mündliche Bestätigung der Räumungsprüfung.
- (2) Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle muss die Züge an den Fahrdienstleiter zurückmelden, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt.
- (3) Die Rückmeldung lautet:
„Zug ... (Nummer) in ... (Name der Räumungsprüfstelle)“.

2.10 Räumungsprüfung – Allgemeines (Ril. 408.0241), FV-NE § 10 (5)

3 Zeitpunkt

Räumungsprüfung muss der Bediener des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle durchführen, wenn der Zug, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, dort angekommen ist.

4 Feststellungen

Bei der Räumungsprüfung muss Folgendes festgestellt werden:

- a) Der Zug ist an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren.
- b) Der Zug hat mindestens ein Zeichen des Schlusssignals.

Die Zugschlussmeldung für den Fdl ESTW Göttingen HGX wird durch den Ww Salzgitter Ringelheim (Ro) durchgeführt!

- c) Das Hauptsignal bzw. der Melder der virtuellen Blockstelle der Räumungsprüfstelle zeigt Halt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 ist erloschen.

Haltstellung und Erlöschen der Signale müssen sicher angezeigt werden. An diesem Signal dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein.

Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

2.11 Räumungsprüfung – Strecken ohne Streckenblock (Ril. 408.0242), FV-NE § 10 (12)

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgegestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

2 Anwenden

Die Räumungsprüfung muss bei allen Zugfahrten durchgeführt werden.

4 Bestätigen

Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle muss dem Fahrdienstleiter, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zugelassen hatte, die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen.

5 Bestätigung bleibt aus

Wenn der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle einen Zug nicht spätestens fünf Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückmeldet, muss sich der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt zugelassen hatte, nach dem Verbleib erkundigen.

Wenn ihm der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle mitteilt, dass der Zug noch nicht angekommen ist oder aus besonderem Anlass nicht zurückgemeldet werden darf, muss er Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

3 Regelungen nach Ril 408 / FV-NE für die Durchführung von Rangierfahrten über die Schnittstelle

3.1 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren (Ril.408.4841 3), FV-NE § 59 (2)

- (1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus ist nur mit schriftlicher Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet. Der Fahrdienstleiter muss sich vorher vergewissern, dass die benachbarte Zugmeldestelle, keinen Zug abgelassen hat und zustimmt.
- (2) Bevor der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugfolgegestelle, bei automatischem Streckenblock der benachbarten Zugmeldestelle, zustimmt, muss er Merkhinweis und Sperre nach folgenden Regeln anbringen bzw. eingeben:
 - c) In Elektronischen Stellwerken gilt Folgendes:

Wenn die Zugfolgegestelle eine Zugmeldestelle ist, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ im ersten Abschnitt nach dem Einfahrsignal eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis.
- (4) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus wird mit Befehl zugelassen. Der Befehl darf dem Triebfahrzeugführer über Funk diktiert werden, wenn das Triebfahrzeug hält.

3.2 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden (Ril.408.4841 4), FV-NE § 59 (2)

- (1) Beim Rangieren auf dem Einfahrgleis muss der Triebfahrzeugführer oder ein beauftragter Rangierbegleiter sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.
- (2) Der Weichenwärter (Fahrdienstleiter) muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, beendet ist und sich alle Fahrzeuge im Bahnhof, vor Signal Ra 10 bzw. der ersten Einfahrweiche befinden.
- (3) Hat die benachbarte Zugfolgegestelle dem Rangieren zugestimmt, muss diese über die Räumung des Gleises unterrichtet werden.

3.3 Abstellverbot (Ril.408.4841 7)

Auf der freien Strecke zwischen Salzgitter Bad und Salzgitter Calbecht dürfen keine Fahrzeuge planmäßig abgestellt werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

4 Regelungen zur Durchführung von Bauarbeiten

4.1 Bauarbeiten

Betriebs- und Bauanweisungen (Beta) werden vom Betreiber der jeweiligen Infrastruktur in eigener Zuständigkeit erstellt (ggf. mit Beteiligung des von der Maßnahme ebenfalls betroffenen Infrastrukturbetreibers) und unter Wahrung einer zweiwöchigen Vorlauffrist (DB Netz: 5 Tage) an die beteiligten Stellen verteilt.

Vor Beginn der in der Beta aufgeführten Sperrung, ist dies mit dem Fdl ESTW Göttingen HGX 3 zu vereinbaren.

Der Fdl ESTW Göttingen HGX 3 bringt an dem betroffenen Abschnitt hinter dem Einfahrsignal 49C den entsprechenden Merkhinweis an und sichert somit das Gleis DB Netz seitig ab.

Nach Beendigung der Bauarbeiten oder andere Tätigkeiten oder bei Bedarf ist eine Freimeldung des Gleises Salzgitter Bad – Salzgitter Calbecht durch den Fahrdienstleiter Salzgitter VPSI an den Fdl ESTW Göttingen HGX 3 abzugeben.

5 Regelung nach Ril 408 / FV-NE Gleise sperren

5.1 Gleise der freien Strecke sperren - außer Gleise auf Abzweigstellen (Ril. 408.0471 1) FV-NE § 26

- (1) Der Fahrdienstleiter muss ein Gleis der freien Strecke bei folgenden Anlässen sperren:
 - a) Das Gleis ist unbefahrbar geworden.
 - b) Die Sperrung wird beantragt, weil aufgrund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss.
 - c) Ein Zug ist liegengeblieben oder ein Zugteil muss zurückgelassen werden.
 - d) Es sollen Fahrten eingelassen werden, die
 2. Rückwärtsbewegungen durchführen,
 3. Kleinwagenfahrten sind,
 - e) Es sollen mehrere Fahrten in einen Zugfolgeabschnitt eingelassen werden.
 - g) Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden.
 - h) Fahrzeuge sollen in das Gleis eingesetzt werden.
- (2) Anordnungen zur Durchführung des Bahnbetriebs können im Betriebsstellenbuch, in einer Beta, Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung gegeben sein.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf ein Gleis in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle sperren.
- (4) Zuständig für das Sperren eines Gleises ist der Fahrdienstleiter der im Betriebsstellenbuch angegebenen Zugmeldestelle.
- (5) Allgemein gilt:
 - a) Der Fahrdienstleiter darf ein Gleis in der Regel nur sperren, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 1. Der Zug, der zuletzt in das zu sperrende Gleis eingelassen wurde, hat dieses verlassen und bei diesem Zug ist die Räumungsprüfung bestätigt worden.
 2. Der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle hat die Sperrung mit der anderen Zugmeldestelle vereinbart, wenn diese nicht ihm selbst zugeteilt ist; dies gilt auch für die einer Abzweigstelle benachbarten Zugmeldestellen, wenn von ihnen Züge in Richtung auf das zu sperrende Gleis abgelassen werden können.
 - b) Wenn ein Gleis nicht durchgehend befahren werden kann, darf der Fahrdienstleiter es sperren, ohne dass die Voraussetzungen nach a) erfüllt sind.
- (6) Der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle muss das Gleis mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten sperren:
„Sperren und Merkhinweise angebracht / eingeben. Gleis von ... nach ... gesperrt“.
- (8) Allgemein gilt:
 - a) Der Fahrdienstleiter, der die Sperrung ausgesprochen hat, darf diese aufheben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 1. Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben oder es muss ihm gemeldet worden sein, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er muss dies im Zugmeldebuch eingetragen haben.

2 Der Fahrdienstleiter muss außerdem im Zugmeldebuch eingetragen haben

- die Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf freier Strecke begonnenen Sperrfahrten und die Ankunft aller etwa liegengebliebener Züge oder Zugteile,
- bei einer Gleissperrung nach Absatz (5) b) - die Ankunft aller Züge, die vor der Gleissperrung in den gesperrten Streckenabschnitt eingelassen worden sind,
- wenn Arbeiten wegen der Anlasse nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum),
- wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum)

b) Der Fahrdienstleiter muss die Gleissperrung mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten aufheben

„Sperrung des Gleises von nach aufgehoben“

(10) Die Meldungen über die Gleissperrung und ihre Aufhebung muss der Fahrdienstleiter an beteiligte Betriebsstellen richten, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen. Er muss den Beteiligten den Anlass für die Gleissperrung mitteilen.

(11) Sperrung, Anlasse der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten muss der Fahrdienstleiter nachweisen.