



# **SAMMLUNG BETRIEBLICHER VORSCHRIFTEN**

## **(SbV)**

**- Ausgabe 2009 -**

**Nur für den Dienstgebrauch**

## Verteilungsplan

1) Eisenbahnbetriebsleiter und Vertreter

örtliche Betriebsleiter und Vertreter

Dienststellen:

- - Rheine Stadtberg
- - Bahnunterhaltung der RVM

2) persönlich zuzuteilen:

- den Triebfahrzeugführern/Zugführern und Rangierbegleitern

3) zugänglich zu machen:

- den übrigen Bediensteten
- Verwaltung
- Werkstatt

Alle Betriebsbediensteten müssen den Inhalt der SbV kennen.  
Bei Änderungen sorgt der Dienststellenleiter dafür, dass die betroffenen Bediensteten rechtzeitig Kenntnis erhalten.



## T e i l I

### Bestimmungen zur FV-NE und zum SB

#### **Zu § 1 (2)**

Der Zugleitbezirk der RVM, Zugleitstelle Rheine Stadtberg, umfasst die eingleisigen Nebenbahnen von Osnabrück-Eversburg nach Altenrheine und von Rheine Nord nach Spelle.

Hierfür gelten die Bestimmungen für den Zugleitbetrieb (rechte Hälfte der Seite). Siehe jedoch zu § 12 (1).

#### **Zu § 1 (3)**

Vorübergehende Bestimmungen und Anordnungen werden bis zur Aufhebung bzw. bis zur Aufnahme in die SbV durch La oder Anordnungsbuch bekannt gegeben. Sie gelten als bekannt gegeben, wenn sie vor Beginn der von ihnen betroffenen Dienstschichten im Anordnungsbuch der gültigen La aufgenommen wurden.

Der Leiter Rheine Stadtberg hat das Anordnungsbuch wenigstens wöchentlich einmal auf Vollständigkeit und Gültigkeit der Weisungen zu prüfen und sorgt für die Ausgabe der gültigen La.

#### **Zu § 1 (6)**

Für den Gemeinschaftsbahnhof Osnabrück-Eversburg als anschließende selbständige Betriebsstelle der DB Netz gelten die Bestimmungen für den Zugmeldebetrieb (linke Seitenhälfte) und die Anweisung für die Handhabung des Betriebsdienstes der RVM im Bahnhof Osnabrück-Eversburg (siehe jedoch zu § 12 (1)).

Für die Durchführung der Rangierfahrten zwischen Rheine Nord und Rheine gilt die Anweisung für die Handhabung des Betriebsdienstes der RVM im Bahnhof Rheine (siehe auch zu § 12 (1)).

#### **Zu § 2 (3)**

Der öBl sorgt für die Unterrichtung der Betriebsbediensteten in dem mindestens halbjährlich anzusetzenden Dienstunterricht und meldet den Termin rechtzeitig dem Eisenbahnbetriebsleiter und den Fachdiensten zur bedarfsweisen Beteiligung. Bei wichtigen Neuerungen sind kurzfristig Einweisungen des betroffenen Personals vorzunehmen und hierüber Aufschreibungen zu führen. Alle Betriebsvorschriften sind in einem dreijährigen Rhythmus eingehend zu behandeln. Nach Unfällen und Betriebsunregelmäßigkeiten sind die betroffenen Personalgruppen mit Bezug auf das Vorkommnis unverzüglich nachzuschulen.

#### **Zu § 2 (4)**

Formelle Fachprüfungen nehmen die von OAB/LEV bestätigten Prüfungsausschüsse ab. Formlose Verwendungsprüfungen und Befähigungsnachweise nehmen die vom Eisenbahnbetriebsleiter jeweils bestimmten Bediensteten nach seinen Weisungen ab.

### **Zu § 2 (7)**

Uhren in Diensträumen müssen die richtige Uhrzeit anzeigen, sonst als gestört gekennzeichnet (Zifferblatt überklebt) sein.  
Die Richtzeit (Radiozeit) ist beim Zugleiter zu erfragen.

### **Zu § 2 (8)**

Die Dienstpläne und die Berichtigungen dazu sind zwei Wochen vor ihrem Inkrafttreten zur Prüfung dem öBl vorzulegen. Der öBl reicht zwei Durchschriften an den Eisenbahnbetriebsleiter in Lippstadt weiter zur Genehmigung. Für abweichende Dienstregelungen sind möglichst Bedarfspläne vorzusehen.

### **Zu § 2 (9)**

Die Schriftstücke, Aufträge usw. sind neben Mikrofon oder Telefon niederzulegen, auf Triebfahrzeugen auf dem bei Wiederaufnahme des Dienstes zuerst zu benutzenden Führerstand.

### **Zu § 2 (9)**

Jeder Betriebsbedienstete muss bei Antritt seines Dienstes das Anordnungsbuch einsehen, sich Kenntnis von neuen, geänderten oder aufgehobenen dienstlichen Weisungen verschaffen und insbesondere Klarheit besitzen über Kreuzungen, Überholungen, Fahrplanänderungen, Sonderzugverkehr und dergl., soweit sein Dienst davon betroffen wird. Er muss sich rechtzeitig hierum bemühen.

### **Zu § 3 (11)**

Wird bei der Einfahrt langer Züge die Zugschlussstelle (Rangierhalttafel, sonst 30 m Abstand zur Trapeztafel, bei Kreuzungen und Überholungen das Grenzzeichen der für den Fahrweg des Gegenzuges benötigten Weiche) nicht frei, ist dies dem Zugleiter sofort zu melden, der erforderliche Anweisungen trifft.  
Die Ankunfts meldung ist erst zu erstatten, nachdem die Zugschlussstelle geräumt ist.

### **Zu § 3 (14) und (15)**

Siehe Übersicht über die Betriebsstellen im Buchfahrplan.

### **Zu § 4 (3)**

Sonderzüge erhalten die Nummern aus dem vom Zugleiter geführten Verzeichnis der Sonderzüge, sonst die Nummer des zuletzt vor ihnen in gleicher Richtung gefahrenen Zuges mit vorangestellter 9, 10, 11 usw.  
Sonderzüge im Wechselverkehr mit der DB behalten die Zug-Nr. der DB.

### **Zu § 5 (2)**

Es werden Buch-, Bild- und Sonderzugfahrpläne herausgegeben. Abkürzungen sind in den Vorbemerkungen oder Fahrplänen erläutert, oder es ist auf die Erläuterung hingewiesen.

### **Zu § 5 (8)**

Die Zugleitstelle führt außer dem Anordnungsbuch eine Merkmappe, die täglich durchzusehen und auf den neuesten Stand zu bringen ist.

### **Zu § 6 (3)**

Als Fernsprechbuch des Zugleiters gilt das Belegblatt.

### **Zu § 8**

Die Zugführer tragen Meldungen und Aufträge sowie andere betriebliche Funk- und Ferngespräche in den Fahrtbericht ein.

### **Zu § 10 (2), (3) und (4)**

Zuglaufmeldungen dürfen bei einwandfreier Funkverbindung während der Fahrt des Zuges abgegeben nur abgegeben werden, wenn der Tf in der Bedienung des Triebfahrzeugs und bei der Streckenbeobachtung nicht gestört wird. Eine Ankunfts- oder Verlassensmeldung darf erst abgegeben werden, wenn die Voraussetzungen nach § 10 (5) der FV-NE gegeben sind.

### **Zu §§ 10 und 44**

#### Zugfahrten nach Osnabrück-Eversburg:

Der Triebfahrzeugführer (Zf) erfragt über Telefon/Funk beim Fahrdienstleiter das Signalbild des Einfahrsignals S 3 H.

Ist die Einfahrt nicht frei, halten die Züge in km 1,771 an der Vorsignaltafel des Einfahrsignals S 3 H vor der Richard-Eberlein-Straße.

Der Zugführer trägt die Durchfahrzeit am BÜ Richard-Eberlein-Straße aus beiden Fahrtrichtungen in den Fahrtbericht ein.

### **Zu § 11 (1)**

Der Zugleiter in Rheine Stadtberg führt grundsätzlich das Belegblatt nach Anlage 6 FV-NE an Tagen, an denen mehr als eine Einheit (siehe zu § 12 (1)) eingesetzt, Gleissperrungen oder andere betriebliche Meldungen erforderlich werden. Meldebücher werden nicht geführt. Das Belegblatt gilt gleichzeitig als Zugmeldebuch für Zugmeldungen mit dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Osnabrück-Eversburg.

### **Zu § 12 (1)**

Auf den Strecken Osnabrück-Eversburg – Altenrheine und Rheine Nord – Spelle ruhen der Zugleitbetrieb und das Zugmeldeverfahren, solange nur eine Zugeinheit eingesetzt ist.

Während der Zugleitbetrieb ruht, dürfen Rangierbewegungen im Bereich der Streckengleise nur mit der jeweiligen Zuglok durchgeführt werden.

### **Zu § 12 (3)**

Alle Züge verkehren im Raumabstand. Fahren im Sichtabstand ist nicht zugelassen, ausgenommen bei Sperrfahrten gem. § 27 (3) FV-NE.

### **Zu § 13 (3)**

Die Tf (Zf) melden Verspätungen von mehr als 15 Minuten dem Zugleiter. Der Zugleiter verständigt den öBl sowie die beteiligten benachbarten Zugmeldestellen nach Bedarf.

### **Zu § 14 (3)**

Die Tf (Zf) sind für den ordnungsgemäßen Verschluss der Weichen und Gleissperren und die Vollzähligkeit der Schlüssel verantwortlich.



**Zu § 14 (4)**

Die indirekte Fahrwegprüfung ist für alle Betriebsstellen zugelassen.

**Zu § 14 (5)**

In Ein- und Durchfahrgeleisen dürfen Fahrzeuge nur mit Zustimmung des Zugleiters grenzzeichenfrei abgestellt werden, wenn sie vorschriftsmäßig gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sind (Sperrung im Belegblatt kennzeichnen und Zugpersonal zuverlässig durch Befehl oder Anordnungsbuch unterrichten).

**Zu § 15 (3)**

Der Flankenschutz ergibt sich durch den Verschluss der Weichen und Gleissperren mit den Streckenschlüsseln. Abweichungen hiervon werden mit einer schriftlichen Weisung bekannt gegeben.

**Zu § 15 (10)**

Der Zugführer (Tf) muss vor Antritt jeder Fahrt folgende Schlüssel besitzen:

1 Einheitsschlüssel L 1	}	(zum Bedienen der BI- und LZ-Anlagen)
1 Flachschlüssel Form 6		
3 Streckenschlüssel Form o		(für die Weichen und Gleissperren)
2 Schrankenschlüssel Form e		(zur Bedienung der Schranke in Spelle)
Torschlüssel nach Bedarf		

Hierzu siehe auch die Übersicht über die Verwendung der Strecken-, Gruppen- und Richtungsschlüssel in der SbV, Teil II. Umlauf und Rückgabe der Schlüssel werden durch den öBl geregelt.

Nebenzugführer sind in dieser Hinsicht wie Zugführer auszurüsten und zu behandeln.

Mitarbeiter der Bahnunterhaltung benutzen deren besondere Schlüssel. Sie verständigen sich aber in jedem Einzelfalle vorher ausführlich mit dem Zugleiter über den Gebrauch dieser Schlüssel.

Der Verlust eines Schlüssels ist unverzüglich dem Zugleiter / öBl zu melden, die dies dem Eisenbahnbetriebsleiter schriftlich melden.

Die Ersatzschlüssel der Form o werden bei der Zugleitstelle unter Verschluss aufbewahrt. Die Herausgabe ist im Störungsbuch mit Empfangsbestätigung zu vermerken.

**Zu § 17 (6), (8) und (11)**

Der Abfahrauftrag wird auf allen Betriebsstellen vom Zf erteilt, nachdem die Fahrerlaubnis vorliegt.

**Zu §§ 20 (2) und 21 (2)**

Siehe Übersicht über die Betriebsstellen im Buchfahrplan.

### **Zu § 25 (2), (3) und (5)**

Für Sonderzüge wird durch die Abt. Trassenmanagement eine Fahrplananordnung erstellt. In eiligen Fällen legt der Zugleiter Sonderzüge ein, oder er lässt Züge ausfallen.

Als Fahrplangrundlage für Sonderzüge, für die weder ein Bedarfsplan noch eine Fahrplananordnung vorhanden ist, ist ein Vergleichsplan zu benennen.

### **Zu § 26**

Für Bauarbeiten im Gleisbereich beantragt die zuständige Stelle rechtzeitig eine Betra.

Weitere Weisungen siehe „Arbeiten im Gleisbereich – Sicherheitsanweisung“ SbV Teil II, Abschnitt e).

### **Zu § 26 (2)**

Der Eisenbahnbetriebsleiter kann in einer schriftlichen Weisung (z.B. Betra) anweisen, dass der Zugleiter unter bestimmten Voraussetzungen bei Bauarbeiten ein Strecken- oder Bahnhofsgleis zum Baugleis erklärt. Besondere Bedingungen werden je nach Örtlichkeit und Baumaßnahme mit der Betriebsanweisung oder einer anderen schriftlichen Anweisung bekannt gegeben.

### **Zu § 27 (12)**

Für die Bedienung der Anschlüsse und Ladestellen gelten außer den allgemeinen Vorschriften und Anordnungen die besonderen Bedienungsanweisungen bzw. Betriebsanweisungen, die dem Teil II dieser Sammlung am Schluss beigeheftet sind.

### **Zu § 27 (14)**

Auf der freien Strecke und in Bahnhofsgleisen ohne Flankenschutz dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden, wenn dies nicht durch SbV, Teil II oder in der Bedienungsanweisung ausdrücklich – unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen – zugelassen ist.

Für Ausnahmen ist die Zustimmung des öBl einzuholen, der die Bedingungen bekannt gibt.

### **Zu §§ 30 und 36**

Der Einsatz von Kleinwagen ist nicht vorgesehen. Müssen ausnahmsweise Kleinwagen eingesetzt werden, trifft der öBl die notwendigen Anordnungen.

Alle Nebenfahrzeuge (Zweiwegefahrzeuge und gleisfahrbare Baumaschinen) sind fahrdienstlich generell wie Züge zu behandeln.

Für den Einsatz von RVM-fremden Nebenfahrzeugen gilt sinngemäß die "Richtlinie für den Einsatz des RVM-Zweiwegeunimog", SbV RVM, Seite 14 f.

**Zu § 31 (1)**

In der Regel sind die Züge nur mit einem Triebfahrzeugführer besetzt, der gleichzeitig die Aufgaben des Zugführers übernimmt.

Den Rangierdienst bei einmännig besetzten Zügen führt der Tf als Lokrangierführer aus (Triebfahrzeugbedienung mit Funkfernsteuerung).

Rangierbegleiter werden den Zügen nur nach Notwendigkeit mitgegeben; die Einteilung erfolgt durch den L Rheine Stadtberg.

## **Richtlinie für den Einsatz des Unimog Zweiwegefahrzeuges U 900 mit Schaeff-Bagger DA4 und Rollspurhalteeinrichtung auf den Strecken der RVM**

### **Allgemeines:**

Der Unimog ist auf den Gleisen der RVM als ein Nebenfahrzeug nach der FV-NE § 30 und 36 zu behandeln.

Auf Anschlussgleisen ist es ein Triebfahrzeug nach den dort geltenden Landesverordnungen für den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA/EBOA).

### **Betriebliche Anweisungen zu den Nebenfahrzeugfahrten (Fahrten auf der Strecke der RVM).**

Das Zweiwegefahrzeug ist für den Schieneneinsatz als einzeln fahrendes Fahrzeug mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen. Die Angaben im Buchfahrplan und Signalisierungen auf der Strecke sind zu beachten.

Bei Einfahrt in den Bahnhof oder in andere Gefahrstellen oder im Gefälle, insbes. dann, wenn Wagen angehängt sind, ist die Geschwindigkeit entsprechend anzupassen.

Das Nachfahren von Zügen ist grundsätzlich nicht zugelassen.

Der Fahrer muss als Führer von Nebenfahrzeugen oder als Triebfahrzeugführer ausgebildet, eingewiesen und geprüft sein. Ist der Fahrer nicht ausgebildet und geprüft, so muss der Beifahrer entsprechend ausgebildet, eingewiesen und geprüft sein. Er trägt in diesem Fall die eisenbahnbetriebliche Verantwortung für die Durchführung der Fahrten auf der Schiene. Er ist gegenüber dem Fahrer weisungsberechtigt. Der § 36 der FV-NE „Fahrten mit Nebenfahrzeugen“ ist unbedingt zu beachten.

Vor dem Einsatz ist das Fahrzeug signaltechnisch vorschriftsmäßig auszurüsten. Die Funktion der Signale, auch des Signalhorns, ist vor Fahrtbeginn zu überprüfen. Für Nebenfahrzeuge reicht 1 Schlusslicht Zg 2 aus.

Zur Verständigung mit dem Zugleiter ist das Nebenfahrzeug mit Handfunkgerät auszurüsten. Alle notwendigen Streckenschlüssel sind mitzuführen. Bei Einsatz während der Betriebsruhe (Zugleitung unbesetzt) ist stattdessen ein Funktelefon mitzuführen, um Unfallmeldungen an den Bereitschaftshabenden abzugeben.

Das Fahrzeug verfügt über keine Waggonbremsanlage.

Das Zweiwegefahrzeug darf mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h auf der Schiene folgende Anhängelasten (Regelfahrzeuge) befördern:

- |                        |       |                  |
|------------------------|-------|------------------|
| 1. Neigung bis 5 o/oo  | 150 t | max. 12 Radsätze |
| 2. Neigung bis 10 o/oo | 75 t  | max. 8 Radsätze  |
| 3. Neigung bis 20 o/oo | 37 t  | max. 6 Radsätze  |

Wegen fehlender Magnetsendereinrichtung zur Einschaltung der technischen Bahnübergangssicherung ist vor Bahnübergängen mit M-Kontakteinschaltung stets anzuhalten und mittels Handschaltung einzuschalten und ggf. auszuschalten. Auch an anderen technisch gesicherten Bahnübergängen, die nicht zuverlässig durch Schienenkontakte eingeschaltet wurden oder bei denen in der Annäherungsstrecke die Mindestgeschwindigkeit von 15 km/h unterschritten wurde, ist ebenso zu verfahren.

Der Einsatz des Aufbaubaggers unter der Oberleitung ist nicht zulässig.

Alle Bediener des Fahrzeuges haben vor Inbetriebnahme von der Bedienungsanleitung, der VBG 9 und der Ril 915, Modul 915.0107 A 05 Kenntnis zu nehmen und die Anweisungen zu befolgen.

### **Technische Anweisungen**

Die Bedienungsanleitung, Hinweise zu den Wartungs- und Fristarbeiten des Nebenfahrzeuges befinden sich im Betriebsbuch. Das Betriebsbuch wird durch den öBl der RVM geführt. Bei Einsatz des Aufbaubaggers ist die VBG 9 zu beachten. Ein Exemplar ist ebenfalls dem Betriebsbuch beigelegt.

Weiterhin ist die Ril 915, Modul 915.0107 A 05 sinngemäß anzuwenden. Eine Kopie des Anhangs 5 ist dem Betriebsbuch beigelegt.

Für die tägliche, wöchentliche und monatliche Kontrolle ist das Bedienpersonal verantwortlich.

- Arbeiten gem. Bedienungsanleitung

Für die Einhaltung der nachfolgenden Untersuchungsfristen ist der öBl RVM verantwortlich.

Jährliche Untersuchungen:

- Technische Untersuchung des Basisfahrzeuges und des Baggers durch eine Fachfirma.
- Technische Prüfung der Rollenspurhalteinrichtung durch einen Sachverständigen.

Aufbaubagger gem. VBG 9 § 26 durch einen Sachkundigen.

Zusätzliche Untersuchungen:

- Aufbaubagger ist gem. VBG 9 § 26 mindestens alle 4 Jahre durch einen Sachverständigen zu prüfen.

Die Untersuchungsfristen nach StVZO sind einzuhalten. Durch die Bremssonderuntersuchungen gem. StVZO ist das Nebenfahrzeug von der Bremsrevision befreit.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind in dem Prüfbuch festzuhalten.

Erkannte Mängel und Schäden sind in Absprache mit dem Eisenbahnbetriebsleiter abzustellen.

**Zu § 31 (5) und (7)**

Der Triebfahrzeugführer versieht bei allen Zügen auch den Zugführerdienst (wenn Tf nicht streckenkundig ist, der Lotse). Auf Betriebsstellen mit einem örtlichen Betriebsbediensteten und bei Zügen mit Zugbegleitern kann er bestimmte Aufgaben delegieren, mit Ausnahme der Zuglaufmeldungen auf unbesetzten Zuglaufmeldestellen.

**Zu § 32 (1), (2) und § 40 (3)**

Alle Züge und Lz sind in der Regel in Bremsart P zu fahren. Ausnahmen nur mit Zustimmung des Zlr. Im Fahrtbericht ist hinter den Bremswert in Spalte 15 die Bremsart mit P oder G zu vermerken, damit der Tf stets zuverlässig unterrichtet ist. Siehe auch § 40 FV-NE und die Vorbemerkungen zum Buchfahrplan.

**Zu § 32 (5)**

In Zügen dürfen bis zu 2 Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, am Schluss eingestellt werden.

**Zu § 32 (6)**

Die Beförderung von Wagen mit gefährlichen Gütern erfolgt nach der „Anweisung gefährlicher Güter – GGVSE/RID“ der RVM (siehe SbV Teil I).



### **Zu § 32 (7) und Anl. 17**

1. Schwerwagen und Wagen mit Lademaßüberschreitung dürfen nur entsprechend der Lü-Anweisung befördert werden. Die Bedingungen sind den DB-Übergangsbahnhöfen schriftlich oder durch Fernschreiben mitzuteilen.
2. Im Militärverkehr tritt die Lü-Transportanordnung an die Stelle der Lü-Anordnung oder der Ergänzung zur Lü-Anordnung.

### **Zu § 32 (8)**

Die größte zulässige Radsatzlast beträgt 20 t, die größte zulässige Meterlast (Fahrzeuggewicht je Längeneinheit) 8 t.

Wagen mit höheren Radsatz- und/oder Meterlasten sind nur nach besonderer Weisung des Eisenbahnbetriebsleiters zugelassen. Die Weisung kann z.B. durch Befehl oder als Fahrplaneintrag bekannt gegeben werden.

RVM-Wagen und längerfristig angemietete Wagen sind auf den Heimatbahnhöfen nach besonderem Plan zu warten. Andere Wagen sind in der Regel nicht zu warten. Bei Übernahme sorgfältig prüfen und Mängel im Fahrtbericht und in der Wagenliste vermerken.

Bei längerfristig abgestellten P-Wagen ist die Weisung des öBl einzuholen.

### **Zu § 35 (2) und (4)**

Regelmäßiges Nachschieben ist im Fahrplan geregelt. Außerplanmäßiges Nachschieben ordnet der Zugleiter an. In der Regel darf nur mit e i n e m Triebfahrzeug nachgeschoben werden.

### **Zu § 35 (8) und (9)**

Die Tf der Zuglok und der Schiebelok verständigen sich über Funk. Nur bei einwandfreier Verständigung darf auf die Achtungssignale verzichtet werden.

### **Zu § 36**

Siehe zu § 30.

### **Zu § 37**

Es sind möglichst die Vordrucke der RVM zu verwenden. DB-Vordrucke sind entsprechend auszufüllen.

Die Urschriften sind in Rheine Stadtberg zu sammeln, zu prüfen, in vollzähliger Reihenfolge zu heften und bis zum Ablauf des folgenden Kalenderjahres aufzubewahren.

### **Zu § 38**

Es ist der Einheitsvordruck der WVG zu verwenden, der auf der Rückseite mit Befehls-Vordrucken (gem. Anl. 10 FV-NE) versehen ist. Urkundenechten Schreibstift verwenden, nicht radieren, Durchgestrichenes muß leserlich bleiben, Änderungsvermerk anbringen (geä., Namenszug).

In Spalte 7 des Fahrtberichts sind die erteilte Fahrerlaubnis jeweils mit einem Pfeil und die vorgeschriebenen Kreuzungen und Überholungen mit "K" bzw. "Ü" zu vermerken.

Deshalb sind in den Spalten 8 - 10 außer den Anfangs-, End- und DB-Übergangsbahnhöfen alle Betriebsstellen aufzuführen, auf denen eine Zuglaufmeldung (Fahrerlaubnis) zu erstatten ist.

Es genügt, wenn die Spalten 11 – 14 nur beim Anfangsbahnhof und bei den Betriebsstellen, auf denen sich die Zugzusammensetzung ändert, ausgefüllt werden. Abgabe, Prüfung und tägliche Weitergabe der Fahrtberichte an den öBl regelt Rheine Stadtberg.

In Spalte 15 ist die Bremsart P oder G zu vermerken und die Nr. des Kreuzungszuges.

### **Zu § 41 (1) und (6)**

Es gilt die Bremstafel in den FV-NE Anl. 22 für den 400 m-Bremsweg. Die Mbr sind auf RVM-Strecken allgemein auf 76 in Bremsart G und auf 49 in Bremsart P festgelegt. Bei fehlenden Bremsprozenten siehe Vorbemerkungen im Buchfahrplan.

### **Zu § 42 (3)**

Der Zugführer (zugleich Triebfahrzeugführer) meldet dem Zugleiter Besonderheiten (ungewöhnliche Zuglänge, außerplanmäßig eingestellte Wagen, zurückgelassene Wagen, Schäden am Triebfahrzeug oder an BÜ-Sicherungen usw.). Der Zugleiter verständigt die betreffenden Stellen.

### **Zu § 42 (5)**

Überträgt der Zugführer (zugleich Triebfahrzeugführer) die Durchführung der Bremsprobe einem anderen Bremsbediensteten, so muss er sich die ordnungsgemäß durchgeführte Bremsprobe von diesem bestätigen lassen.

### **Zu §§ 44, 47 und DAT**

**Betriebsanweisung für Züge, die nur mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sind (der zugleich Zugführer ist)**

#### **A. Sichern eines Zuges oder Zugteils gegen Abrollen auf freier Strecke**

Es ist festzustellen, ob der Zug in einer Neigung steht und wie stark diese ist. Dies ist aus dem Verzeichnis im Buchfahrplan ersichtlich (beide Streckenrichtungen vergleichen, der größere Wert ist maßgebend).

#### **B. Aufsuchen und Beseitigung von Bremsstörungen**

Die Beseitigung eines Bremsschadens erfolgt nach den Bestimmungen des Moduls 0105 der Ril 91501 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen“.

#### **C. Weiterfahrt nach beseitigter Störung**

Die Weiterfahrt des Zuges nach evtl. notwendiger Bremsprobe erfolgt nach den Bestimmungen des Moduls 915.0105 der Ril „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen“.

Der Zugleiter und ggf. die Unfallbereitschaft sind über die getroffenen Maßnahmen zu informieren.

### **Zu § 44 (8)**

Bei Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen ist wie folgt zu verfahren:

- Züge, die nur mit dem Triebfahrzeugführer besetzt sind:  
Halt vor BÜ, Abgabe von Achtungssignalen, Weiterfahrt nach Warnung der Wegebenutzer
- Züge, die mit weiteren Betriebspersonalen besetzt sind:  
Halt vor BÜ, Postensicherung gem. FV-NE Anlage 13 (17),  
Achtungssignale vor Weiterfahrt.

Sperrfahrten, Arbeitszüge und Rangierfahrten, die technische Sicherungen nicht über Gleisschaltmittel einschalten können, müssen ET bzw. HET bedienen.

### **Zu § 44 (8) und (10)**

Kommt ein Zug zwischen einem Überwachungssignal und dem zugehörigen Bahnübergang zum Halten oder ist die Geschwindigkeit des Zuges in diesem Bereich unter 15 km/h, so ist dessen technische Sicherung als gestört zu behandeln. Sind vor diesem Bahnübergang jedoch zusätzliche Überwachungssignalwiederholer aufgestellt, so ist wie folgt zu verfahren:

- Weiterfahrt bis zum zugehörigen Bahnübergang mit besonderer Vorsicht.
- Der Triebfahrzeugführer hat seine Geschwindigkeit so einzurichten, dass er ggf. vor dem Bahnübergang anhalten kann. Wenn der Zug sich etwa 100 m vor dem Bahnübergang befindet und
  - die Geschwindigkeit beträgt mindestens 15 km/h und
  - der Überwachungssignalwiederholer zeigt Signal BÜ 1,so darf der Triebfahrzeugführer den Zug auf Fahrplangeschwindigkeit beschleunigen und den Bahnübergang befahren, auch wenn anschließend der Überwachungssignalwiederholer von Signal BÜ 1 auf BÜ 0 wechselt. Sind die vorgenannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist vor dem Bahnübergang anzuhalten und dieser ist gem. FV-NE § 44 (8) zu sichern.

Diese Regelung gilt auch innerhalb einer BÜ-Kette.



**Zu § 44 (10)**

Siehe Dienstanweisung für die betriebliche Behandlung der Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen in der SbV, Teil II. Der BÜ in Bahn-km 45,780 „Lingener Damm“ darf bei Ausfall der Lichtzeichenanlage nur dann befahren werden, wenn mindestens 2 Sicherungsposten denselben absichern.

Werden in den Annäherungsstrecken der LZA/Blilo-Anlagen 15 km/h oder die in der SbV Teil II geforderte Mindestgeschwindigkeit nicht erreicht, ist stets vor dem BÜ anzuhalten und nach Ausschaltung die Anlage von Hand erneut zu betätigen.

**Zu § 44 (18)**

Wird bei Kreuzungen und Überholungen das Grenzzeichen nicht frei, ist dies dem Zugleiter sofort zu melden, der die erforderlichen Anweisungen trifft (siehe auch zu § 3 (11)).

### **Zu § 45 (1) – (3)**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Zügen beträgt:

auf der Strecke OE – Rs = 50 km/h ,  
auf der Strecke Rs – Alt = 40 km/h und  
auf der Strecke Rn – Spe = 50 km/h

Höhere Geschwindigkeiten sind nur mit Genehmigung des Eisenbahnbetriebsleiters zulässig. Einschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden durch Lf-Signale angezeigt, durch Fahrplan oder Vorbemerkungen im Buchfahrplan bekanntgegeben oder durch den Zugleiter mit Befehl vorgeschrieben.

Ist die fristgemäße Bekanntgabe von Langsamfahrstellen ausnahmsweise nicht möglich, so sind die Züge vom Zugleiter so lange einzeln durch Befehl anzuweisen, bis die Aufnahme in die La der RVM erfolgt ist.

### **Zu § 47 (4)**

Zum endgültigen Untersuchen (Nachmessen) entgleister Wagen sind nur die dafür bestellten Bediensteten zugelassen.

Für entgleiste Fahrzeuge gilt folgende Anweisung:

#### 1. Allgemeines

Entgleisungen, auch solche, bei denen nur ein Radsatz entgleist ist, dürfen nicht verschwiegen werden, wenn auch Beschädigungen an den entgleisten Fahrzeugen nicht erkannt oder vermutet werden. Verschweigen kann Unfälle zur Folge haben. Ggf. kann die RVM haftpflichtig gemacht werden.  
Entgleiste Radsätze sind am Fahrzeug zu kennzeichnen.

#### 2. Triebfahrzeuge

Die Entgleisung eines Triebfahrzeugs meldet der Triebfahrzeugführer möglichst bald dem Zugleiter und dieser sofort dem öBl und der Abteilung V30. Dabei ist anzugeben, ob (ggf. unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang) das Triebfahrzeug vorläufig weiter betriebsfähig ist.

3. Bezettelung der Wagen  
Entgleiste Wagen sind durch einen Wagenmeister mit Rotzettel zu versehen.
4. Lauffähige Wagen  
Diese Wagen sind möglichst am Schluss eines Zuges abzubefördern.
  1. Wagen der RVM nach Weisung des öBl.
  2. Wagen der DB, Privatwagen und fremde (ausländische) Wagen zum nächsten DB-Übergangsbahnhof, beladen jedoch zum Bestimmungsbahnhof zur Entladung und dann zum nächsten DB-Übergangsbahnhof.
5. Nicht lauffähige Wagen  
Nicht lauffähige Wagen sind der Abteilung V40 zu melden, die hierüber entscheidet.
6. Für das Nachmessen und die Feststellung der Lauffähigkeit der Wagen sind bestimmte Mitarbeiter der Abteilung V40 bestellt.

Wagenmeister sind bei Bedarf durch den öBl anzufordern.

#### **Zu § 51 (8)**

Wird dem Lokrangierführer ein örtlicher Rangierbegleiter beigelegt, übernimmt dieser ohne besondere Anweisung die rangierdienstlichen Aufgaben des Triebfahrzeugführers nach § 52, § 53 sowie § 58 (7) und ist hierfür verantwortlich.

#### **Zu § 51 (10 u. 12)**

Siehe zu Anlage 9 FV-NE

#### **Zu § 53 (5)**

Folgende Betriebsstellen liegen teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ = 1 : 400

Mettingen Ostkopf  
Richtung Bfs-Mitte bis 7 ‰ = 1 : 150

Kanalhafen beiderseits der Kanalbrücke  
in beiden Richtungen vom Kanal weg 12 ‰ = 1 : 85

Altenrheine aus Richtung Rheine Nord  
zwischen Ne 1 und Emsbrücke 5 ‰ = 1 : 200

Deshalb ist mit besonderer Vorsicht zu rangieren und alle Fahrzeuge sind stets an die durchgehende Bremse anzuschließen.  
(Vereinfachte Bremsprobe vornehmen!)

In den Gefällestrecken und den letzten 100 m der Stumpfgleise darf nicht abgestoßen werden und es dürfen keine Wagen ablaufen.

Abzustellende Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen sind gemäß FV-NE, Anhang III, festzulegen.



### **Zu § 53 (7)**

Wo in den Anschlussgleisen Fahrzeuge ohne Rangierpersonal bewegt werden dürfen, wird dieses durch die Bedienungsanweisung bekannt gegeben.

### **Zu § 53 (11), (12) und (13)**

Das Bewegen von Güterwagen mit Seil ist auf den Betriebsstellen mit nur einer Weiche zugelassen.

Beim Rangieren mit Spillanlagen, Seilen und dergl. ist die Öse in den Zughaken der Kupplung oder der Seilhaken in die Öse am Langträger einzulegen. Die Wagen dürfen nur mit höchstens 5 km/h bewegt werden. Das Seil (Kette) muss mindestens 5 m lang sein. Zum Aufhalten muss eine Handbremse bedient werden oder vorher ein Hemmschuh aufgelegt sein. Es ist besondere Vorsicht und Umsicht anzuwenden, damit sich niemand den Spillzügen, Seilen, Ketten derart nähert, dass er durch reißende Seile, Ketten usw. gefährdet wird und dass sich das Seil (Kette) nicht festsetzt (Schwellenköpfe, Schwellenschrauben, Pfosten und dergl.). Der Tf ist dafür verantwortlich, dass das Seil sich in ordnungsgemäßem Zustand befindet und nur mit gültiger Prüfplakette verwendet wird.

### **Zu § 55**

Alle Züge und Rangierfahrten halten stets vor folgenden Bahnübergängen:

- a) km 45,780 Lingener Damm in Rheine Stadtberg, VS-Einschaltung durch Zub
- b) km 111,370 Franz-Bernhard-Straße, Postensicherung durch Zub
- c) km 115,217 Dreierwalderstraße in Spelle, Schrankenbedienung durch Zub

Ansonsten gilt für das Verhalten beim Rangieren an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen (BÜ) (sofern in den sonstigen Anordnungen, in der SbV, in den Bedienungsanweisungen und etwaigen besonderen Verfügungen diesbezüglich nichts anderes festgelegt ist) folgende

a l l g e m e i n e Regelung:

1. Werden Rangierfahrten über Bahnübergänge ohne technische Sicherung geschoben (Triebfahrzeug fährt nicht als erstes Fahrzeug über den Bahnübergang), so muss ein Betriebsbediensteter den Bahnübergang beobachten und ihn bei Annäherung von Wegbenutzern nach FV-NE § 44 (8) und Anlage 13 (17) sichern.
2. Bahnübergänge ohne technische Sicherung sind gemäß FV-NE § 44 (8) und Anlage 13 (17) örtlich zu sichern, wenn die gewöhnliche Übersicht vorübergehend eingeschränkt ist (z.B. durch vorübergehend abgestellte Fahrzeuge) oder die Sicherung aus sonstigem Grund nach Ermessen des Lokrangierführers oder des Rangierbegleiters notwendig ist.
3. Wo die Eisenbahn keinen Vorrang hat (z.B. BÜ an nichtöffentlichen Bahnen, wie Anschlussbahnen ohne Andreaskreuz), sind die BÜ stets (bei gezogenen und geschobenen Rangierfahrten) örtlich gemäß FV-NE § 44 (8) und Anlage 13 (17) zu sichern.

4. Muss ein BÜ, dessen technische Sicherung ganz oder teilweise ausgefallen ist, durch Posten gesichert werden, ist entsprechend zu verfahren.

Bei Eintritt der Dunkelheit sind die Bahnübergänge, soweit es vorgesehen ist, zu beleuchten. Bei unbeleuchteten BÜ hat der Bedienstete nach Möglichkeit für eine Notbeleuchtung durch Handlampen zu sorgen.

Das Rangieren über technisch nicht gesicherte Bahnübergänge innerhalb der Bahnhöfe hat mit größter Vorsicht zu erfolgen.

Vor dem Rangieren über solche Bahnübergänge ist erforderlichenfalls das Achtungssignal zu geben und zu wiederholen.

Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge sollen nach Möglichkeit bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht durch haltende Züge oder Rangierfahrten gesperrt werden. Es muss so gehalten werden, dass der Zug oder die Rangierfahrt vor dem Bahnübergang zum Halten kommt bzw. den Bahnübergang vollständig geräumt hat. Müssen Wagen aufgenommen werden, ist so zu halten, dass auch nach dem Aufnehmen der Bahnübergang frei bleibt.

5. Die Regelung nach 1 bis 4 gilt sinngemäß auch für Rangierfahrten zur Bedienung von Privatgleisanschlüssen, Industriebahnen usw.

### **Zu § 58 (2)**

Wo örtlich Hemmschuhe vorgehalten werden, ist in der "Übersicht über die Betriebsstellen" im Buchfahrplan enthalten. Hemmschuhe sind nach Beendigung des Rangierens wieder in die Hemmschuhbänke (oder an den sonst besonders bestimmten Ort) zu bringen. Dabei ist die jeweils vorgesehene Anzahl zu beachten.

- Zur Verwendung auf den übrigen Stellen werden auf den Triebfahrzeugen je
- 4 Hemmschuhe vorgehalten.

Für Vorhandensein und brauchbaren Zustand dieser Hemmschuhe ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich. Die bei der Bedienung der Anschlussgleise und Ladestellen benötigten Hemmschuhe sind den Zügen von den Ausgangsbahnhöfen mitzugeben oder dem Triebfahrzeug zu entnehmen. Entnahmen sind auf dem Tfz schriftlich festzuhalten, wenn nach Beendigung des Rangierens die Anzahl der Hemmschuhe auf dem Tfz nicht wieder aufgefüllt werden kann.

**Zu § 60 (1)**

Die ohne Halt aus einer Rangierfahrt übergehende Zugfahrt beginnt in einer Betriebsstelle mit der Vorbeifahrt der Spitze der Rf am nächsten Ne 5-Signal (H-Tafel). Ist kein Ne 5-Signal aufgestellt, beginnt die Zugfahrt mit dem Befahren der letzten Weiche.

Bei Ausfahrten aus dem Bahnhof Spelle beginnt die ohne Halt aus einer Rangierfahrt übergehende Zugfahrt mit Befahren des Bahnübergangs km 114,310 (Löchteweg).

**Zu § 60 (2)**

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt ist planmäßig nicht vorgesehen. Bei Bedarf trifft der öBl die notwendigen Anordnungen.

## Zu Anlage 9 FV-NE – Richtlinien für den Funksprechverkehr –

### Zu Abschnitt I.

#### Allgemeines, Begriffe, Betriebsarten:

1. Bei der RVM werden auf den Strecken Osnabrück-Eversburg – Altenrheine und Rheine Nord – Spelle alle Funkbetriebsarten im offenen System und auf einem Funkkanal – Frequenz 146,790 MHz – durchgeführt.

Beim „offenen“ System hören alle auf dem gleichen Kanal geschalteten Sprechstellen mit.

Die Funkeinrichtungen arbeiten nach dem Wechselsprechverfahren, d.h., es kann immer nur eine Stelle sprechen. Wer ein Gespräch sendet (die Sprech Taste drückt), kann nicht gleichzeitig empfangen (hören).

Es sind vorhanden:

Eine ortsfeste Funkstelle (Bosch) in Rheine Stadtberg (Empfangsgebäude).

Mobiltelefone und Funkgeräte auf den Triebfahrzeugen.

An beiden Führerständen sind Ruf- und Sprech Tasten installiert und jeweils ein Schwanenhalsmikrofon vorhanden.

Tragbare Funkgeräte (Handfunkgeräte „Teleport VII“);

2 Geräte für RI in Rheine Stadtberg

1 Gerät Bahnunterhaltung

2. Zf, Rb oder Tf melden sich mit Nennung der Zugnummer, des Namens des Zf (Rb bzw. Tf) und des Standortes beim Zugleiter und prüfen die Verständigung. Funkgeräte und Mobiltelefone auf den Triebfahrzeugen müssen während des Betriebseinsatzes – auch bei Personalwechsel – durchgehend eingeschaltet sein. In Betriebspausen dürfen die Geräte nur nach der jeweiligen Zustimmung des Zugleiters ausgeschaltet werden. Beim Verlassen des Triebfahrzeuges hat der Tf/Lrf das Mobiltelefon eingeschaltet mitzuführen.

Störungen oder Beschädigungen der Geräte sind sofort dem Zugleiter zu melden, der für Instandsetzung sorgt.

Nach Dienstschluss sind die Handfunkgeräte nach Anordnung der Heimatdienststellen sicher aufzubewahren und die Batterien an das Ladegerät anzuschließen.

3. Es sind folgende Sprechverbindungen möglich:

Zwischen den mobilen Funkstellen der Loks und den Handfunkgeräten der Rangierbegleiter, den Fahrzeugen der Bahnunterhaltung sowie der ortsfesten Funkstelle (Zugleitstelle) in Rheine Stadtberg, und zwar soweit entfernungsmäßig die Verständigung reicht.

**Zu Abschnitt II. – Durchführung des Funksprechverkehrs:**

Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort "Zuglaufmeldung" und Zugmeldungen zwischen dem Zlr und dem Fdl mit dem Wort "Zugmeldung" einzuleiten.

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen sind stets zu wiederholen. Weil beim Zugleiter kein Sprachspeicher zum Festhalten der Gespräche vorhanden ist, müssen alle fahrdienstlichen Meldungen, Weisungen usw. im Belegblatt und im Fahrtbericht schriftlich festgehalten werden.

Starke Geräusche in nächster Nähe der Sprechstelle oder Bereiche mit örtlich schlechter Funkverbindung (Funkschatten) erschweren die Verständigung. Wenn betrieblich nicht unbedingt erforderlich, sollen von solchen Bereichen aus keine Gespräche geführt werden.

**Zu Abschnitt III. – Zusätzliche Bestimmungen für den Zugleitfunk:**

1. Einzelheiten über die Zugleitstelle mit ihren Besetzungszeiten und Bezirksgrenzen, die Zuglaufstellen, die jeweils verkehrenden Züge und die hierfür angeordneten Zuglaufmeldungen, Eintragung der Fahrerlaubnis, sind aus dem Dienstfahrplan und den zugehörigen Anordnungen der SbV zu entnehmen. Daneben sind auch die jeweils gültigen schriftlichen Weisungen und die sonstigen Weisungen zu beachten (Anordnungsbuch).
2. Zuglaufmeldungen und alle sonstigen betrieblichen Meldungen und Aufträge sind gewissenhaft nach dem in der FV-NE vorgeschriebenen Wortlaut abzugeben, zu wiederholen und, soweit vorgeschrieben, in den Fahrtbericht einzutragen. Die Eintragungen sind sofort bei Abgabe bzw. Aufnahme der Meldungen zu machen.
3. Bei mehreren Anfragen bestimmt der Zugleiter denjenigen Zug, den er für dringend hält. Bei undiszipliniertem Sprechen können mehrere Gespräche aufeinander fallen und die Verständigung gefährden. Der Zugleiter sorgt dann für Gesprächsdisziplin und wiederholt erforderlichenfalls das Zugleitgespräch.

Die in der Regel verkehrenden Triebfahrzeuge haben fest eingebaute Funkgeräte. Tfz, die nicht damit ausgerüstet sind, müssen vor ihrem Einsatz mit Handfunkgerät ausgerüstet werden.

#### **4. Anweisung zur Abwicklung des Zugleitbetriebes mit Mobiltelefonen über Postanlagen sowie Betriebsfunk**

Für die Abwicklung des Zugleitbetriebes mit Mobiltelefonen hat der Zugleiter Rheine Stadtberg einen separat geschalteten Festanschluss (rotes Telefon), Ruf-Nr. 05971/87492, zugeteilt erhalten.

Diese Ruf-Nr. ist für ankommende Gespräche von den Mobiltelefonen der Züge freizuhalten.

Die RVM-Lokomotiven sind mit einem Mobiltelefon ausgerüstet. Das RVM-Zweiwegefahrzeug und angemietete oder fremde Lokomotiven werden im Zugbetrieb mit Mobiltelefon ausgerüstet. In den Straßenfahrzeugen der Bahnunterhaltung sind ebenfalls Mobiltelefone vorhanden.

Im Betriebsfunksystem achtet der Zugleiter vor Ansprache eines Zuges darauf, dass er keine Rangierfunkgespräche zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter unterbricht (Ausnahme Betriebsgefahr).

Der Betriebsfunk der RVM ist auf allen Betriebsstellen weiterhin als Rangierfunk zu benutzen.

Das Mobiltelefon ist auf der gesamten RVM-Strecke für die unverzügliche Verständigung von Polizei, Rettungsdienst oder Feuerwehr zu benutzen und eine evtl. direkte Alarmierung der Rettungsdienste bei der anschließenden Unfallmeldung dem Zugleiter mitzuteilen.

Das Fahrzeug der Bahnunterhaltung ist ebenfalls mit Mobiltelefon ausgerüstet. Gespräche der Bahnunterhaltung mit dem Zugleiter sind gemäß der v.g. Streckeneinteilung ebenfalls per Betriebsfunk oder Mobiltelefon zu führen, z.B. für Streckensperrungen.

Im Gegensatz zum Betriebsfunk kann bei Abwicklung von Gesprächen über Mobiltelefon von einem anderen Gerät nicht mitgehört werden. Zur Freihaltung des Gerätes beim Zugleiter sind daher solche Telefongespräche möglichst kurz zu halten und vom Zugleiter möglichst lange Abschnitte ohne Zuglaufmeldung o.ä. zum Befahren freizugeben.

**Alle Telefonnummern sind im Buchfahrplan auf Seite 3 aufgeführt.**

#### Zu Abschnitt IV. - Zusätzliche Bestimmungen für den Rangierfunk:

1. Aufträge für Rangierbewegungen werden über Funk abgegeben und bestätigt. Beim Rangierfunk haben rangierdienstliche Meldungen und Aufträge Vorrang vor anderen (z.B. verkehrlichen) Gesprächen.
2. Sollen Fahr- und Halteaufträge des Rb über Rangierfunk abgegeben werden, so sind schon die diesen Aufträgen unmittelbar vorangehenden Meldungen und Aufträge über Funk zur Überprüfung der Sprechverbindung zu geben, auch wenn noch unmittelbare mündliche Verständigung oder Rangiersignale möglich ist.
3. Bei dringenden Aufträgen, die sofortige Reaktion erfordern (z.B. Halteaufträge im Falle unmittelbarer Betriebsgefahr), bei Aufträgen zur Mäßigung der Geschwindigkeit und beim Kontrollsprechen (wie "noch 100 m", "noch 25 m", "langsam", "halt") wird auf die Angabe der rufenden Stelle verzichtet.

Nothalteaufträge sind stets zweimal zu sprechen, z.B. "Rangierlok 28 halten – Rangierlok 28 halten".

#### Sonstiges

		<u>Ruf-Nr.</u>
Zugleitstelle / Unfallmeldestelle	Rheine Stadtberg	05971 / 87492 oder 05971 / 97190
Bereitschaftstelefon		0170 / 7828050
öBI und L Bf Rheine Stadtberg Frau Walter	dienstlich privat Mobiltelefon	05971 / 97190 05971 / 899618 0151 / 12224321
Vertreter des L Bf Rheine Stadtberg Herr Vaßholz	dienstlich privat	05971 / 97190 05971 / 6945
öBI-V Eisenbahnverwaltung Lippstadt Herr Eiting	dienstlich privat	02941 / 745-34 oder 0170 / 7830337 02902 / 71973

Weitere Telefonnummern siehe Buchfahrplan.

### **Zu Anlage 17**

Ohne Lü-Anordnung dürfen Lü-Sendungen und Schwertransporte nicht befördert werden.

Alle Lü-Sendungen sind mit Angabe der Lü-Nr., des Abgangstages und der Zug-Nr. dem Zugleiter anzukündigen, der auch den Fdl des Übergangsbahnhof verständigt.

### **Zu Anlage 18 und 19**

Es sind möglichst die besonderen Vordrucke der RVM zu verwenden (siehe hierzu §§ 37 und 38).

### **Zu Anlage 22**

Siehe zu § 41 (1) und die Vorbemerkungen im Buchfahrplan.



## **Bestimmungen zum Signalbuch (SB)**

### **Allgemeines**

Es gilt das Signalbuch (SB), Ril 301, in der jeweils gültigen Ausgabe.

#### **Zu 301.0002, Abschnitt 2 (3)**

Einige Signale stehen (abweichend von den Anordnungen) an der jeweils anderen Seite des Gleises. Hierauf ist bei den Streckenkundefahrten besonders hinzuweisen.

#### **Zu 301.0002, Abschnitt 6 (1) und zu 301.0801, Abschnitt 1 (2)**

Die Weichensignale sind unbeleuchtet.

**Zu 301.1401, Abschnitt 5**

Einfahrende Züge mit Zughalt haben spätestens mit ihrer Spitze vor der Haltetafel zu halten.  
(Nötigenfalls weiteres Vorziehen als besondere Rangierfahrt).

**Zu 301.1501, Abschnitt 4 (5)**

Wo BI- und Lz-Anlagen vom Tf über Magnetkontakt eingeschaltet werden müssen, ist über der Rautentafel eine rechteckige schwarze Zusatztafel mit der Aufschrift "M" (weiß) angebracht. Der Kontakt ist nicht zu betätigen, wenn der Zug den BÜ nicht befährt oder vorher anhalten muss.

Siehe auch DA BI-Anlagen in der SbV, Teil II.

**Zu 301.1501, Abschnitt 9 (3)**

Für Bahnübergänge, die an der P-Tafel - Signal BÜ 4 - durch ein Zusatzschild mit zwei Punkten unter oder neben dem "P" gekennzeichnet sind, ist das Pfeifsignal von etwa 3 Sekunden etwa in der Mitte der Entfernung zwischen P-Tafel und BÜ zu wiederholen; wo dies wegen mehrerer BÜ nicht eindeutig ist, sind für jedes Pfeifsignal BÜ 4 besondere Pfeiftafeln (dann ohne Wiederholungszeichen) aufgestellt.

**Zu "Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE" (SIG-VB-NE)**

Jeweils ein Störungs- und Prüfungsbuch befindet sich in den Schalthäusern. Der Zugleiter führt ein Störungsbuch, worin alle Störungsmeldungen einzutragen sowie das Veranlasste und die Erledigung zu vermerken sind.

Lippstadt, den  
Aufgestellt:

.....

Genehmigt und zum 13.12.2009 eingeführt:  
Der Eisenbahnbetriebsleiter

  
Hoffmann

## Anweisung gefährlicher Güter GGVSE / RID

### 1. Grundlagen

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen gelten das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG) und die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE/RID).

Beim Freiwerden gefährlicher Güter ist nach den vorgeschriebenen Unfallmerkblättern zu verfahren. Die Bestimmungen der Richtlinie 424 sind einzuhalten.

### 2. Unterweisung der beteiligten Personen

Das eingesetzte Personal ist mindestens einmal jährlich durch den örtlichen Betriebsleiter auf die besonderen Bedingungen bei der Beförderung gefährlicher Güter zu schulen. Die Unterweisung hat in Form einer Basisunterweisung und einer fachbezogenen Aufbauunterweisung zu erfolgen.

a) Basisunterweisung für das gesamte Personal:

Das gesamte Personal erhält eine Unterweisung über die Bedeutung der Gefahrzettel und der orangefarbenen Kennzeichnung. Darüber hinaus müssen dem Personal die Meldeverfahren bei Unregelmäßigkeiten bekannt sein.

b) Fachbezogene Aufbauunterweisung für betriebliches Personal, das unmittelbar an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt ist:

Zusätzlich zu der unter a) beschriebenen Basisunterweisung ist das Personal abhängig von seinem Tätigkeitsbereich zu schulen.

Die Themen der fachbezogenen Aufbauunterweisung, die laut Tabelle in drei Kategorien eingeteilt sind, werden dem Personal entsprechend der Zuordnung vermittelt.

Für die Zuordnung des Personals zu den einzelnen Kategorien gilt die nachstehende Tabelle:

Kategorie	Beschreibung der Kategorie	Personal
1	betriebliches Personal, das unmittelbar an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt ist	Triebfahrzeugführer, Rangierer oder Personal mit entsprechender Funktion
2	für die technische Kontrolle der für die Beförderung gefährlicher Güter verwendeten Wagen zuständiges Personal	Wagenmeister, Wagenprüfer oder Personal mit entsprechender Funktion
3	für die Lenkung und Steuerung des Eisenbahn- und Rangierdienstes zuständiges Personal und Management-Personal des Infrastrukturbetreibers	Fahrdienstleiter, Stellwerksmitarbeiter, Mitarbeiter von Leitzentralen oder Personal mit entsprechender Funktion

Die fachbezogene Aufbauunterweisung muss mindestens die folgenden Themen umfassen:

- Triebfahrzeugführer oder Personal mit entsprechender Funktion der Kategorie 1:
  - notwendige Informationen über die Zusammensetzung des Zuges, das Vorhandensein gefährlicher Güter und die Stelle, an der sich diese Güter im Zug befinden;
  - Arten von Unregelmäßigkeiten;
  - Handeln in kritischen Situationen bei Unregelmäßigkeiten, Ergreifen von Maßnahmen zum Schutz des eigenen Zuges und des Verkehrs auf den benachbarten Gleisen
- Rangierer oder Personal mit entsprechender Funktion der Kategorie 1:
  - Bedeutung der Rangierzettel nach Muster 13 und 15;
  - Schutzabstände bei Gütern der Klasse 1;
  - Arten von Unregelmäßigkeiten.
- Wagenmeister, Wagenprüfer oder Personal mit entsprechender Funktion der Kategorie 2:
  - Erkennen von Unregelmäßigkeiten.
- Fahrdienstleiter, Stellwerksmitarbeiter, Mitarbeiter von Leitzentralen oder Personal mit entsprechender Funktion der Kategorie 3:
  - Bewältigung von kritischen Situationen bei Unregelmäßigkeiten;

*Eine Bescheinigung mit den Unterweisungsinhalten ist auszustellen und vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer jeweils aufzubewahren. Die Unterweisung ist in regelmäßigen Abständen durch Auffrischkurse zu wiederholen. Empfehlenswert ist der jährliche Dienstunterricht für die Betriebspersonale.*

### **3. Allgemeines**

Alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen müssen entsprechend ihren Verantwortlichkeiten Vorschriften für die Sicherung beachten.

Gefährliche Güter dürfen nur Beförderern zur Beförderung übergeben werden, deren Identität in geeigneter Weise festgestellt wurde.

Jedes Mitglied der Besatzung eines Zuges, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung einen Lichtbildausweis (z. B. Führerschein) mit sich führen.

### **4. Zeitweiliger Aufenthalt**

#### **Regelung für die Überwachung bei einem zeitweiligen Aufenthalt**

Grundsätzlich ist ein Aufenthalt von Gefahrgutwagen untersagt. Ausnahmen genehmigt der örtliche Betriebsleiter und regelt im Einzelfall die notwendigen Maßnahmen zur Überwachung.

## Überwachungsmaßnahmen im Einzelfall

### Verantwortlich für die Veranlassung:

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen regelt der örtliche Betriebsleiter:

Örtlich besetzte Stellen beaufsichtigen Gefahrgutwagen im Sichtbereich. Dabei ist insbesondere auf Eingriffe Betriebsfremder sowie auf andere Unregelmäßigkeiten zu achten.

Ist eine Beaufsichtigung nicht möglich, sind regelmäßige Besichtigungen durchzuführen.

Für die Besichtigung bzw. Prüfung an Ort und Stelle werden die Gefahrgutsendungen in drei Kategorien eingeteilt:

Kategorie I - Gefahrgutwagen mit den Gefahrzetteln Nr. 1, 1.5, 1.6, 6.1 und 8

Kategorie II - übrige Gefahrgutwagen, ausgenommen solche mit radioaktiven Stoffen,

Kategorie III - radioaktive Stoffe.

Für die Besichtigung der Gefahrgutwagen an Ort und Stelle (Sonn- und Feiertage ausgenommen) gelten folgende Fristen:

- Gefahrgutwagen der Kategorie I nach jeweils 24 Stunden,
- Gefahrgutwagen der Kategorie II nach jeweils 48 Stunden,
- Gefahrgutwagen der Kategorie III nach Absprache mit der zuständigen Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt).

Bei der Besichtigung muss insbesondere geprüft werden:

- Sind die Türen und Luken geschlossen ?
- Tritt Ladegut aus ?
- Liegen Hinweise auf Eingriffe Betriebsfremder sowie auf andere Unregelmäßigkeiten vor ?

Bei Tanks von Kesselwagen, Batteriewagen, Wagen mit abnehmbaren Tanks und Tankcontainern muss besonders geprüft werden:

- Sind offensichtliche Undichtigkeiten vorhanden ?
- Sind frische Überlaufspuren erkennbar ?
- Sind augenscheinlich erkennbare Mängel am Tank oder an der Tankbefestigung vorhanden ?

Bei der Überprüfung der unteren Entleereinrichtungen muss beachtet werden:

- Befindet sich das Bodenventil nach der Anzeigeneinrichtung in der Stellung „Zu“ ?
- Befinden sich die Zapfventile in der Stellung „Zu“ (ggf. Handrad in Endstellung „Zu“) ?
- Sind die Schutzkappen bzw. Blindflansche vor den Zapfventilen vorhanden ?

Die Besichtigung ist durch eine sachkundige Person durchzuführen und im Nachweis Anlage 1 zu dokumentieren. Die Nachweise sind in Rheine Stadtberg abzulegen und durch den öBl zu prüfen.

Werden Unregelmäßigkeiten festgestellt, ist sofort der öBL/Zugleiter zu verständigen, der alle weiteren Maßnahmen veranlasst.

## **5. Beförderung**

Bei Übernahme der Wagen und Container (alle 4 Seiten) durch die Eisenbahn müssen beidseitig die vorgeschriebenen Kennzeichnungen nach der Anlage zum RID angebracht sein. In der Wagenliste in Spalte 11 „Bemerkungen“ ist der Vermerk RID mit der UN-Nummer des Gefahrgutes einzutragen. Beförderung von Gefahrgut ist nur in Güterzügen zulässig. Der Zugführer muss immer unterrichtet sein, an welcher Stelle Gefahrgutwagen laufen. Übernimmt ein Rangierbegleiter Aufgaben, hat er bei Verlassen des Zuges dafür zu sorgen, dass der Zugführer in jedem Fall über Gefahrgut im Zug informiert ist. Beförderungspapiere für Wagen mit Gefahrgut sind immer mitzuführen.

Gefahrgutwagen sind immer mit besonderer Vorsicht zu rangieren. Dies gilt auch für entladene Kesselwagen.

### **Besondere Bestimmungen für explosionsgefährliche Güter**

Beförderung von Wagenladungen mit der Gefahrenklasse 1 ist nur unter den folgenden Voraussetzungen durchzuführen:

Beschaffenheit der Wagen:

Die Wagen müssen mit

- Funkenschutzblechen, die nicht unmittelbar am Wagenboden befestigt sein dürfen,
- dichtem Fußboden,
- federnden Zug- und Stoßeinrichtungen,
- fester, sicherer Bedachung,
- dichter Verschalung und
- festschließenden Türen und Fenstern (Luftklappen)

ausgerüstet sein.

Im Innern der Wagen dürfen keine eisernen Gegenstände vorstehen, die nicht zum Wagen gehören. Die Wagen dürfen keine einlösigigen Bremsen haben.

Vor der Bereitstellung der Wagen zur Behandlung hat ein fachkundiger Bediensteter den ordnungsgemäßen Zustand der Wagen, insbesondere der Funkenschutzbleche und Wagenböden zu überprüfen.

Zur Be- und Entladung dürfen die Wagen nicht an Güterhallen sondern müssen möglichst auf abgelegenen Nebengleisen bereitgestellt werden. Auf dem Bestimmungsbahnhof sind die Wagen möglichst schnell zur Entladung bereitzustellen.

- a) Jeder Wagen, der einen Großzettel Nr. 1, 1.5 oder 1.6 trägt, sowie Wagen mit Groß-Containern, die diese Zettel tragen, müssen von Wagen mit
- Gefahrzettel Nr. 2.1. (Flamme, schwarz auf rotem Grund)
  - Gefahrzettel Nr. 3 (Flamme, schwarz auf rotem Grund),
  - Gefahrzettel Nr. 4.1 (Flamme, schwarz, Grund aus gleichbreiten senkrechten roten und weißen Streifen),
  - Gefahrzettel Nr. 4.2 (Flamme, schwarz auf weißem Grund, untere Hälfte des Zettels rot),
  - Gefahrzettel Nr. 4.3 (Flamme, weiß auf blauem Grund) oder

- Gefahrzettel Nr. 5.1 (Flamme über einem Kreis, schwarz auf gelbem Grund) oder 5.2 (Flamme über einem Kreis, schwarz auf rotem Grund, untere Hälfte gelb) durch Schutzwagen (insgesamt mindestens 18 Meter) getrennt sein.

b) Als Schutzwagen gelten leere oder beladene Wagen, die keine Gefahrzettel tragen.

c) Im internationalen Verkehr gelten die Bestimmungen unter a) und b) auch für Stückgutwagen.

Türen und Fenster (Luftklappen) der Wagen müssen geschlossen gehalten werden.

In der Nähe der Wagen darf kein Feuer gebracht und es darf dort nicht geraucht werden. Besonderes Augenmerk ist auf die Verhinderung und Entdeckung von Bränden zu richten. Wird an einem solchen Wagen ein Anzeichen eines Brandes festgestellt, sind unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, die den bei einer Explosion zu erwartenden Schaden möglichst gering halten.

Der Abgangsbahnhof hat die Wagen an den Übergangsbahnhof oder nächsten Umstellbahnhof vorzumelden. Von da ab werden diese Wagen bis zum Bestimmungsbahnhof in gleicher Weise von einem Umstellbahnhof bis zum anderen weitergemeldet.

Geschlossene Züge aus diesem Wagen sollen so abgestellt werden, dass die Gefährdung der Umgebung möglichst beschränkt wird. Ein Mindestabstand von 300 m von bewohnten Gebäuden, Fabriken, belebten Straßen und Plätzen usw. ist möglichst einzuhalten.

Sind die Wagen in einen Zustand geraten, der die Aufbewahrung oder die Weiterbeförderung bedenklich erscheinen lässt, ist ungeachtet der zum Schutz der Allgemeinheit zu treffenden Maßnahmen die zuständige Polizeibehörde und sonstige nächst gelegene zuständigen Behörden zu verständigen. Der Absender und – wenn zweckmäßig – der Empfänger, sind zu verständigen. Diese haben die erforderlichen Weisungen über die Behandlung der Wagen bzw. des Gutes zu erteilen. Werden bei einem Zwischenfall Dritte (z.B. die Feuerwehr) durch die Eisenbahnbediensteten hinzugerufen, so sind – soweit wie möglich – diese zu unterrichten, dass es sich um Wagen mit explosiven Stoffen und Gegenständen handelt.

### **Radioaktive Stoffe**

Es gelten besondere Bedingungen. Diese sind im Einzelfall durch den öBl bekannt zu geben.

## **6. Prüfungen/Kennzeichnungen**

siehe folgende Unterlagen:

- Anlage 2 (Prüfunterlage für Gefahrgut)
- Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (424.0003.01)

Das Merkblatt (424.0003.01) der Railion sind jedem Mitarbeiter persönlich zugeteilt.

## **7. Zusätzliche Vorschriften für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential**

Hierbei handelt es sich um Güter, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen besteht. Die Tabelle dieser Güter ist in der GGVSE unter Abschnitt 1.10.5 genannt.

Ein zeitweiliger Aufenthalt ist grundsätzlich untersagt. Ausnahmefälle sind nur mit Zustimmung des Gefahrgutbeauftragten der WVG zulässig.

## **8. Sonstiges**

Für Abfalltransporte gelten besondere Bestimmungen, die aus der Beförderungsgenehmigung zu entnehmen sind. Im Einzelfall gibt der öBL besondere Bestimmungen bekannt.

## **9. Unfallmerkbblätter**

Sammlung Richtlinie 424 (alle RVM-Lokomotiven ausgerüstet) oder im Inlandsverkehr der Sendung beigegeben.



## Teil I, Anweisung gefährliche Güter GGVSE/RID

## Prüfunterlage für Gefahrgut

kundenbezogen erstellt am: 03.03.2009

RVM

Absender	Prüfen, ob die Eintragungen im Beförderungspapier mit den unten aufgeführten Angaben übereinstimmen		Prüfen, ob am Wagen/Container die vorgeschriebenen Großzettel (Placards), Rangierzettel, Nebenzettel, Kennzeichnungen angebracht sind.	Hinweise auf Unfallmerkblätter	Bemerkungen
	Feld 32 "RID" muss angekreuzt sein	Feld 31 Anzahl, Verpackung, Nr. zur Kennzeichnung der Gefahr, UN-Nr., Benennung des Gutes, Klasse und ggf. Verpackungsgruppe (evtl. auch Erklärung über Sicherheitsventile). Hinweise auf Unfallmerkblätter/Ausnahmezulassungen)			
Verschiedene	X	KESSELWAGEN 30 UN 1202 DIESELKRAFTSTOFF 3, III	Großzettel (Placards)/ Rangierzettel Nr. .... Nebenzettel nach 605.01	Unfallmerkblatt - Nr. .... liegt bei der Eisenbahn vor (Kein Vermerk im Beförderungspapier) - Unfallmerkblatt Nr. .... (Vermerk im Befp., Feld 31) - stellt Absender zur Verfügung (Vermerk im Befp., Feld Be-gleitpapiere)	Sonstiges  Empfang
Verschiedene	X	LEERER KESSELWAGEN LETZTES LADEGUT: 30 UN 1202 DIESELKRAFTSTOFF 3, III	3	30.148 der 424	Versand
Verschiedene	X	30, UN 1223 KEROSIN, 3, III	3	30.113 der 424	Versand Infrastruktur DB Netz AG
Verschiedene	X	LEERER KESSELWAGEN LETZTES LADEGUT: 30, UN 1223 KEROSIN, 3, III	3	30.113 der 424	Empfang Infrastruktur DB Netz AG
Bundeswehr	X	50, UN 1748 CALCIUMHYPOCHLORIT, TROCKEN, 5.1, II	5.1	Unfallmerkblätter müssen beigefügt werden	Kleingutverkehr im geschlossenen Wagen

Abweichungen zwischen den Angaben in der Prüfunterlage und dem Beförderungspapier sind im Einvernehmen mit dem Absender zu klären. Ist dies nicht möglich, muss der betreffende Wagen stehen bleiben. Das Beförderungspapier ist dem Absender zurückzugeben und der Bf Rheine Stadtberg ist zu verständigen.



Seiten 48 bis 50 bleiben frei

## **T e i l I I**

### **Abschnitt a)**

#### **Örtliche Bestimmungen für den Betriebsdienst**

1. Bahnhof Osnabrück Eversburg  
Für die Handhabung des Betriebsdienstes im Bahnhof Osnabrück-Eversburg ist eine besondere Anweisung der DB aufgestellt (siehe Seiten 82 - 83).
2. Bahnhof Westerkappeln  
Zwischen Gleis 1 und 2 ragt das Üs 1 einige cm in den freizuhaltenden Seitenraum (2,17 m nach Gl 1 und 2,14 m nach Gl 2). Vorsicht beim Rangieren im Ladegleis. Ne 8 ist angebracht.  
Weitere Engstellen sind im Lü-Verzeichnis festgehalten.
3. Awanst Uffeln  
Siehe besondere Bedienungsanweisung.
4. Bahnhof Kanalhafen  
Siehe die Betriebs- und Bedienungsanweisung für Kanalhafen Ost und West und für den Gleisanschluss Bundeswehrdepot
5. Bahnhof Altenrheine  
Siehe die Bedienungsanweisungen • Karmann mit Stadt Rheine  
• GVZ
6. Bis zur Inbetriebnahme der LZA „Franz-Bernhard-Straße“ in km 111,370 ist es zugelassen, Zugfahrten in beiden Richtungen zwischen dem BÜ km 111,370 und der Betriebsstelle Spelle mit Funkfernsteuerung (VEmax = 25 km/h) zu fahren. Die Betriebsanweisung für den Einsatz von Funkfernsteuerungsanlagen für Lokomotiven (SbV, Teil I) ist zu beachten.
7. Bf Spelle  
Jeder Zug hat bei der Einfahrt aus Richtung Altenrheine in Spelle an der H-Tafel zu halten, Weiterfahrt als Rangierfahrt.  
Grund: 1. im Bahnhof Spelle muss mit besetzten Gleisen gerechnet werden,  
2. die Weichen 13 und 17 sind nicht mehr verschlossen und haben keine Grundstellung.  
Das Ausziehgleis über die Dreierwalder Straße Richtung Norden schließt mit einem Prellbock in km 115,750 ab.  
Für die Gleisanschlüsse Beton Rekers und Krone siehe die jeweiligen Bedienungsanweisungen.
8. Für die Durchführung der Rangierfahrten zwischen Rheine Nord und Rheine ist eine besondere Anweisung aufgestellt.

8. An folgenden Brücken fehlen Geländer als Absturzsicherung für Personen:

km	4,473	Flutdurchlass		innerhalb der Zlfst Wersen
km	4,591	Dütebachbrücke	}	zwischen Wersen und Westerkappeln
km	4,673	Brücke über Viehtrift		
km	14,170	Gewölbebrücke		zwischen Westerkappeln und Mettingen
km	34,510	Aa-Brücke		innerhalb der Zlfst Hörstel-Ostenwalde
km	35,823	Stahlträgerbrücke	}	zwischen Hörstel-Ostenwalde und Kanalhafen
km	36,450	Gewölbebrücke		
km	40,820	DO-Ems-Kanalbrücke		innerhalb der Zlfst Kanalhafen

Arbeiten im gefährdeten Brückenbereich dürfen nur unter Sperrung des jeweiligen Streckengleises durchgeführt werden. Bei der Streckenbegehung erkundigt sich der Streckenläufer beim Zugleiter nach dem Zugbetrieb. Die Brücken dürfen nur dann betreten werden, wenn keine Zugfahrt zu erwarten ist.

Bemerkt ein Triebfahrzeugführer, dass sich in den gefährdeten Bereichen Personen im Gleisbereich befinden, ist sofort Achtungssignal zu geben und die Geschwindigkeit zu vermindern, ggf. ist eine Notbremsung einzuleiten.

Kommt aus betrieblichen oder technischen Gründen ein Triebfahrzeug auf einer der Brücken zum Halten, prüft der Triebfahrzeugführer sofort, ob ein Verlassen des Triebfahrzeuges im Notfall durch einen vorderen oder hinteren Aufstieg möglich ist; wenn nicht, ist sofort der Zugleiter oder der Bereitschaftshabende zu verständigen, der die erforderlichen Maßnahmen anordnet. Bei Gefahr für den Triebfahrzeugführer ist die Bergung durch die Feuerwehr oder den Rettungsdienst zu veranlassen.

Diese Regelungen gelten sinngemäß auch für Gleisbereiche über Durchlässen oder auf Dämmen, wo keine Sicherheitsräume für Personen vorhanden sind bzw. wo keine Möglichkeit gegeben ist, das Triebfahrzeug im Notfall zu verlassen.

**Anweisung für die Handhabung des Betriebsdienstes  
der NE-Bahn „Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)“  
im Bahnhof Osnabrück-Eversburg**

## **1. Allgemeines**

1.1 Die eingleisige NE-Bahn der Regionalverkehr Münsterland GmbH, nachfolgend RVM genannt, mündet in km 107,0 der eingleisigen Strecke Oldenburg - Osnabrück-Eversburg über Weiche 41 in den Bahnhof Osnabrück-Eversburg ein:

1.2 In km 1,240 des Gleises der RVM befindet sich links vom Gleis das Einfahrsignal 3 H.

Die Weiche 42 dient als Flankenschutz. Sie liegt in Grundstellung in Richtung Stumpfgleis und sichert das Gleis der DB gegen das Gleis der RVM ab. Einfahrten in den Bf Osnabrück-Eversburg und Ausfahrten aus dem Bf Osnabrück-Eversburg werden als Zugfahrten auf Hauptsignal durchgeführt. Signale und Weichen werden vom Fdl Osnabrück fern bedient.

## **2. Betriebliche Bestimmungen**

2.1 Auf der Strecke Eversburg – Altenrheine ruht der Zugleitbetrieb und das Zugmeldeverfahren, so lange nur eine Zugeinheit eingesetzt ist (FV-NE § 12 (1)). Bei ausnahmsweisem Einsatz einer 2. Einheit (Sonderzüge, Az) ordnet der öBl die Besetzung der Zugleitstelle und die Durchführung des Zugleit- und ggf. des Zugmeldeverfahrens durch Fahrplan oder Anordnungsbuch an.

Zugleitstelle ist der Bahnhof Rheine Stadtberg. Sie ist auch zuständig für das Sperren von Gleisen zwischen Eversburg und Altenrheine.

Eine Verständigung ist über folgende Anschlüsse möglich:

Zugleiter Rheine Stadtberg	05971 / 87492
(wenn unbesetzt, Mobiltelefon Bereitschaft	0170 / 7828050)
Fdl Osnabrück	0541 / 9151579

Der Fdl Osnabrück führt ein Zugmeldebuch, in das er alle Meldungen zur Abwicklung des Betriebsdienstes einträgt.

2.2 Zur Abwicklung von Betriebsgesprächen kann, falls vorhanden, auch Funk benutzt werden.

2.3 Die Zugfahrten werden von Triebfahrzeugen und Personal der RVM ausgeführt. Die Fahrzeiten der Züge sind durch Fahrpläne der RVM und der DB Netz festgelegt.

2.4 Die Triebfahrzeuge der RVM müssen für Gleise der DB zugelassen, das Personal (Triebfahrzeugführer/Zugführer) für den Eisenbahnbetrieb der DB ausgebildet und geprüft sein.

2.5 Für die Abwicklung des Betriebsdienstes gelten ab Einfahrtsignal S 3 H die Betriebsvorschriften der DB. Den fahrdienstlichen Aufträgen der DB-Mitarbeiter ist Folge zu leisten.

2.6 Die RVM erhält einen Auszug aus den Bestimmungen des Bahnhofsbuches des Bf Osnabrück-Eversburg. Die darin enthaltenen Anordnungen sind bei der Abwicklung der betrieblichen Handlungen in Eversburg zu beachten.

2.7 Hemmschuhe werden auf den Triebfahrzeugen der RVM mitgeführt. Es sind Hemmschuhe der Bauart S 49 zu verwenden. Für Notfälle lagern im Geräteraum des Stw OE drei Hemmschuhe.

### **3. Einfahrt der Züge in den Bf Osnabrück-Eversburg**

3.1 Der Triebfahrzeugführer (Zf) erfragt über Zugfunk beim zuständigen Fahrdienstleiter das Signalbild des Einfahrtsignals S 3 H.  
Ist die Einfahrt nicht frei, halten die Züge an der Vorsignaltafel des Einfahrtsignals S 3 H vor der Richard-Eberlein-Straße.

3.2 Wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, stellt der Fdl Osnabrück die Fahrstraße ein, die BÜSTRA für den BÜ in km 107,021 wird angesteuert und der BÜ gesichert. Der Fdl Osnabrück teilt dem Tf der RVM mit, dass das Einfahrtsignal S 3 H in Fahrtstellung steht.

Die FÜ-Anlage in km 1,254 der RVM wird mit Befahren des Einschaltkontaktes eingeschaltet.

### **4. Unfälle, Unregelmäßigkeiten**

4.1 Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten hat der Tf der RVM sofort dem Fdl Osnabrück und dem öBI/Bereitschaftsdienst der RVM zu melden.

Der Fdl verständigt die betreffenden DB-Stellen (z.B. Betriebsstandort, Notfall-Manager) nach Weisung der DB.

Der öBI der RVM beteiligt sich an erforderlichen Untersuchungen.

**Anweisung für die Handhabung des Betriebsdienstes  
der NE-Bahn "Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)"  
im Bahnhof Rheine**

**1. Allgemeines**

- 1.1 Die eingleisige NE-Bahn der Regionalverkehr Münsterland GmbH, nachfolgend RVM genannt, mündet mit ihrer Strecke Rheine Nord – Spelle in km 104,750 in Gleis 8 des Bahnhofs Rheine ein.
- 1.2 Die Betriebsstellen Rheine Nord (RVM) und Rheine (DB) grenzen unmittelbar aneinander.  
Zugfahrten der RVM enden in Rheine Nord an der H-Tafel (Ne 5 in km 104,776). Zwischen Rheine Nord und Rheine verkehren ausschließlich Rangierfahrten.

**2. Betriebliche Bestimmungen**

- 2.1 Auf der Strecke Rheine Nord – Spelle ruht der Zugleitbetrieb und das Zugmeldeverfahren, solange nur eine Zugeinheit eingesetzt ist. Bei ausnahmsweisem Einsatz einer 2. Einheit (Sonderzüge, Az) ordnet der öBl die Besetzung der Zugleitstelle und die Durchführung des Zugleit- und ggf. des Zugmeldeverfahrens durch Fahrplan oder Anordnungsbuch an.
- Zugleitstelle ist der Bahnhof Rheine Stadtberg. Sie ist auch zuständig für das Sperren von Gleisen zwischen Rheine Nord und Spelle.
- Eine Verständigung ist über folgende Anschlüsse möglich:
- |  |                            |
|--|----------------------------|
| Zugleiter Rheine Stadtberg                 | 05971/87492                |
| (wenn unbesetzt, Mobiltelefon Bereitschaft | 0170 / 7828050)            |
| Fdl Rheine                                 | 05971 / 9144 395 oder -394 |
- Der Fdl Rheine führt ein Zugmeldebuch, in das er alle Meldungen zur Abwicklung des Betriebsdienstes einträgt.
- 2.2 Zur Abwicklung von Betriebsgesprächen kann, falls vorhanden, auch Funk benutzt werden.
- 2.3 Die Zugfahrten werden von Triebfahrzeugen und Personal der RVM ausgeführt. Die Fahrzeiten der Züge sind durch Fahrpläne der RVM und der DB Netz festgelegt.
- 2.4 Die Triebfahrzeuge der RVM müssen für Gleise der DB zugelassen, das Personal (Triebfahrzeugführer/Zugführer) für den Eisenbahnbetrieb der DB ausgebildet und geprüft sein.



- 2.5 Für die Abwicklung des Betriebsdienstes gelten ab der H-Tafel (Ne 5 in km 104,776) in Rheine Nord die Betriebsvorschriften der DB. Den fahrdienstlichen Aufträgen der DB-Mitarbeiter ist Folge zu leisten.
- 2.6 Die RVM erhält einen Auszug aus den Bestimmungen des Bahnhofsbuches des Bf Rheine. Die darin enthaltenen Anordnungen sind bei der Abwicklung der betrieblichen Handlungen in Rheine zu beachten.
- 2.7 Hemmschuhe werden auf den Triebfahrzeugen der RVM mitgeführt. Es sind Hemmschuhe der Bauart S 49 zu verwenden. Für Notfälle lagern im Geräte-  
raum des Stw Rf weitere Hemmschuhe.

### **3. Einfahrt der Rangierfahrten in den Bf Rheine**

- 3.1 Alle Rangierfahrten von Rheine Nord nach Rheine melden sich vor der H-Tafel (Ne 5 in km 104,776) beim Fdl Rf. Der Fdl stimmt der Rangierfahrt nach Gleis 8 durch Stellung des Signals Ls 308 y auf Sh 1 zu. Der Handweichenbereich ist gemäß der „Örtlichen Richtlinien für das Zub“ vorsichtig zu durchfahren.

### **4. Einfahrt der Rangierfahrten in den Bf Rheine Nord**

- 4.1 Die Rangierfahrten melden sich in Gleis 8 beim Fdl Rf fertig. Wenn der Zugleiter Rheine Stadtberg besetzt ist, verständigt sich der Fdl Rf mit dem Zugleiter Rheine Stadtberg über die Durchführung der Rf. Die Zustimmung zur Rangierfahrt wird durch Sh 1-Stellung des Signals Ls 008 x erteilt.

### **5. Unfälle, Unregelmäßigkeiten**

- 5.1 Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten hat der Tf/Zf der RVM sofort dem Fdl Rheine und dem öBl/Bereitschaftsdienst der RVM zu melden.

Der Fdl verständigt die betreffenden DB-Stellen (z.B. Betriebsstandort, Notfall-Manager) nach Weisung der DB.

Der öBl der RVM beteiligt sich an erforderlichen Untersuchungen.

OSN.EVERSBURG >

106.7

< OLDENBURG

4.1

1.2

KM 1,060

Keine Aufstellung da  
bereits Bahnstrecke

H  
100

KM 1,254 I BERGSTR. K47

Keine Aufstellung  
da Abdrängigkeit  
vom Stellwerk

Schwalbenweg II

KM 1,455

Keine Aufstellung  
da Abdrängigkeit  
vom Stellwerk

Richard-Eberlein Str. III

KM 1,753

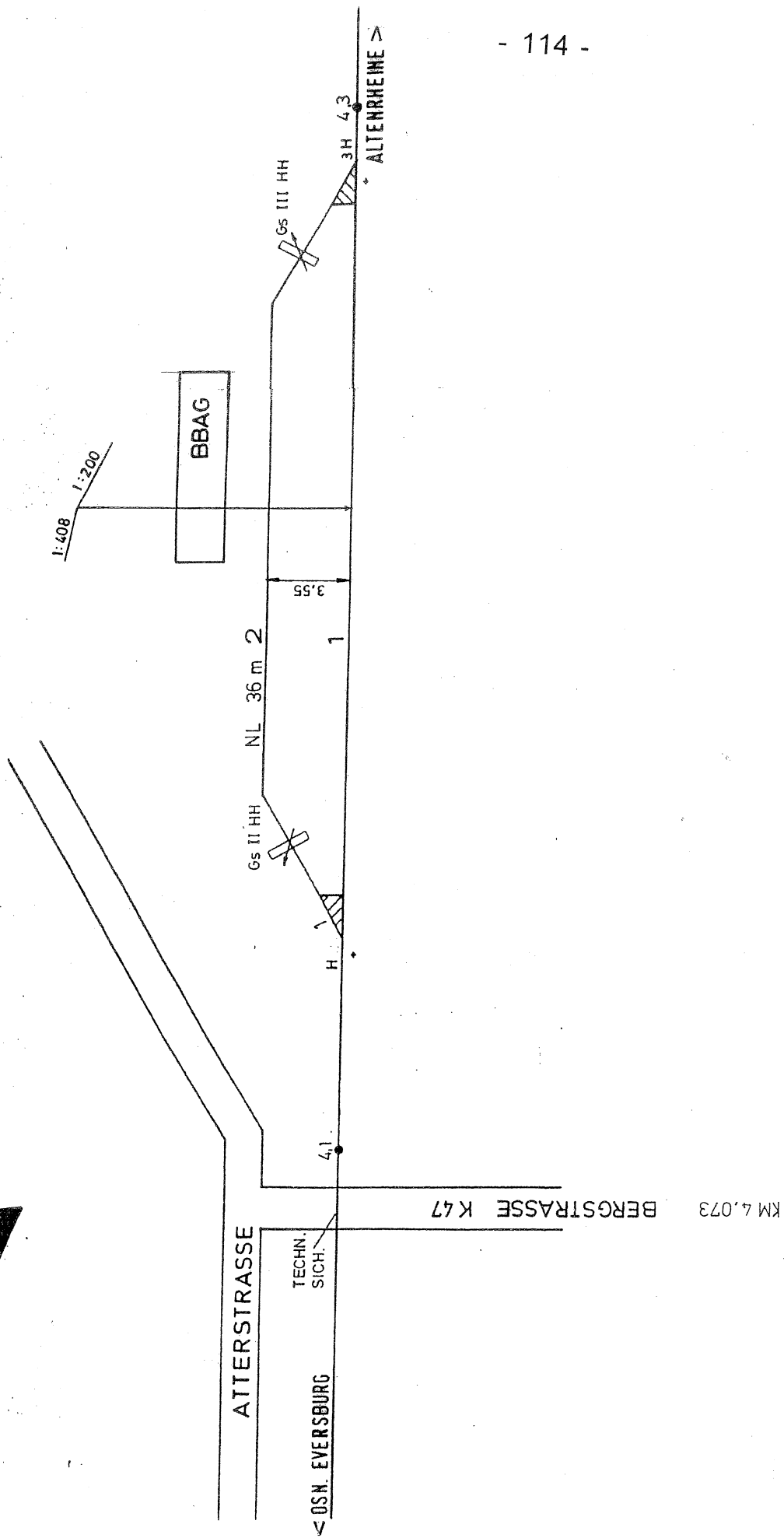
Aufstänge  
ca. 4,80 m

ALTENRHEINE

Hier Meldung beim  
Fahrdienstleiter  
Osn. Eversburg

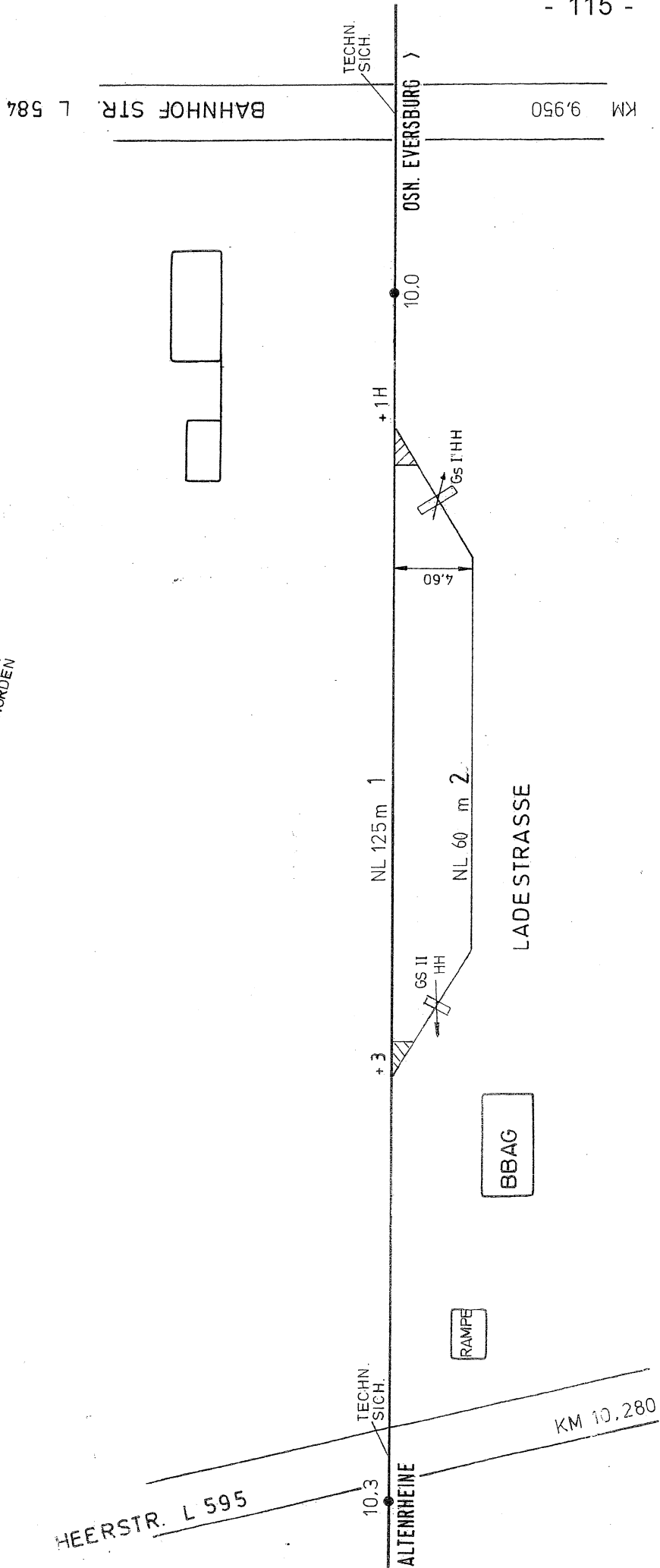


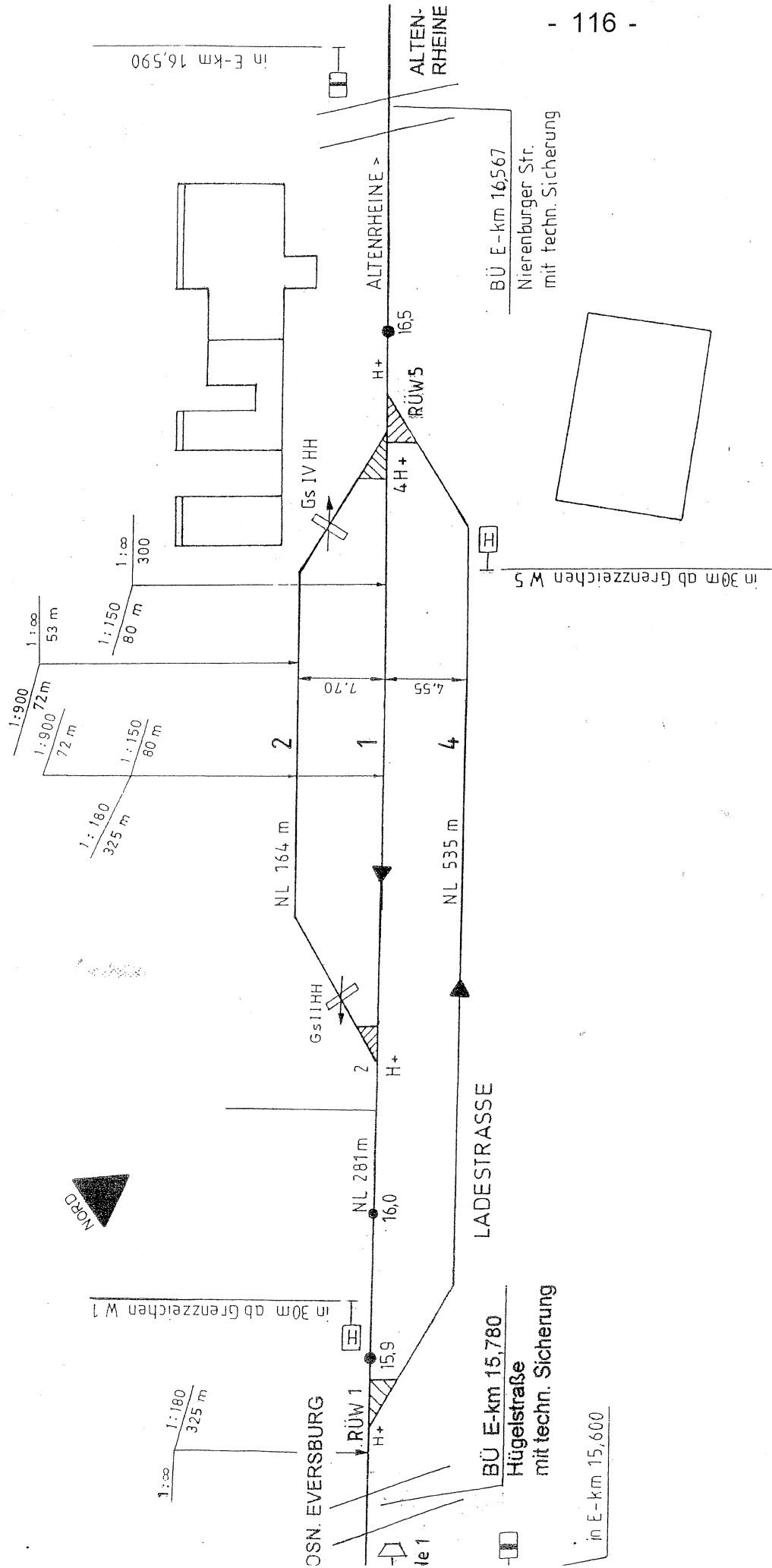
# EINFÜHRUNG OSN. EVERSBU

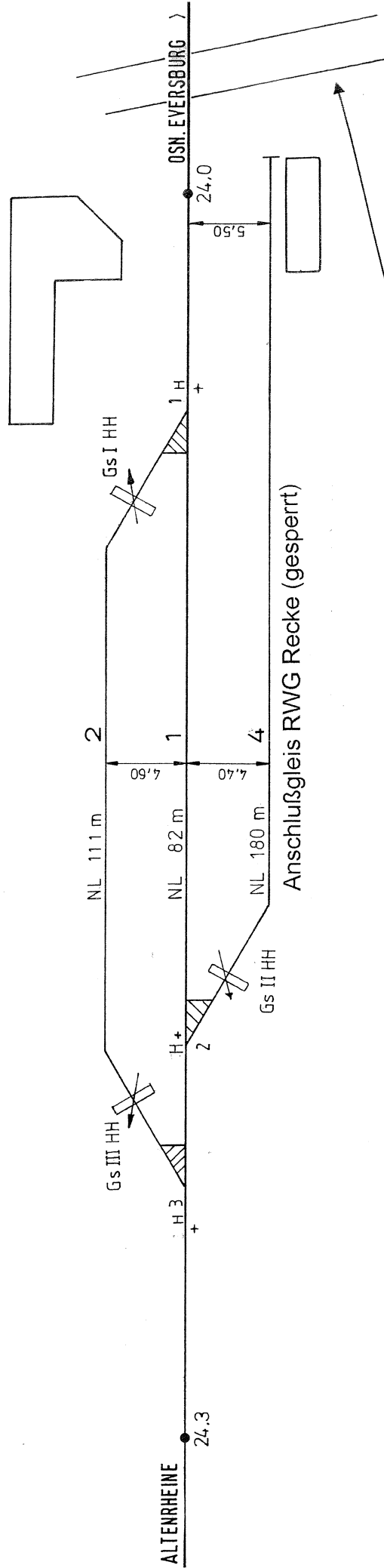


KM 4,073 BERGSTRASSE K 47

**Bf. WERSEN**

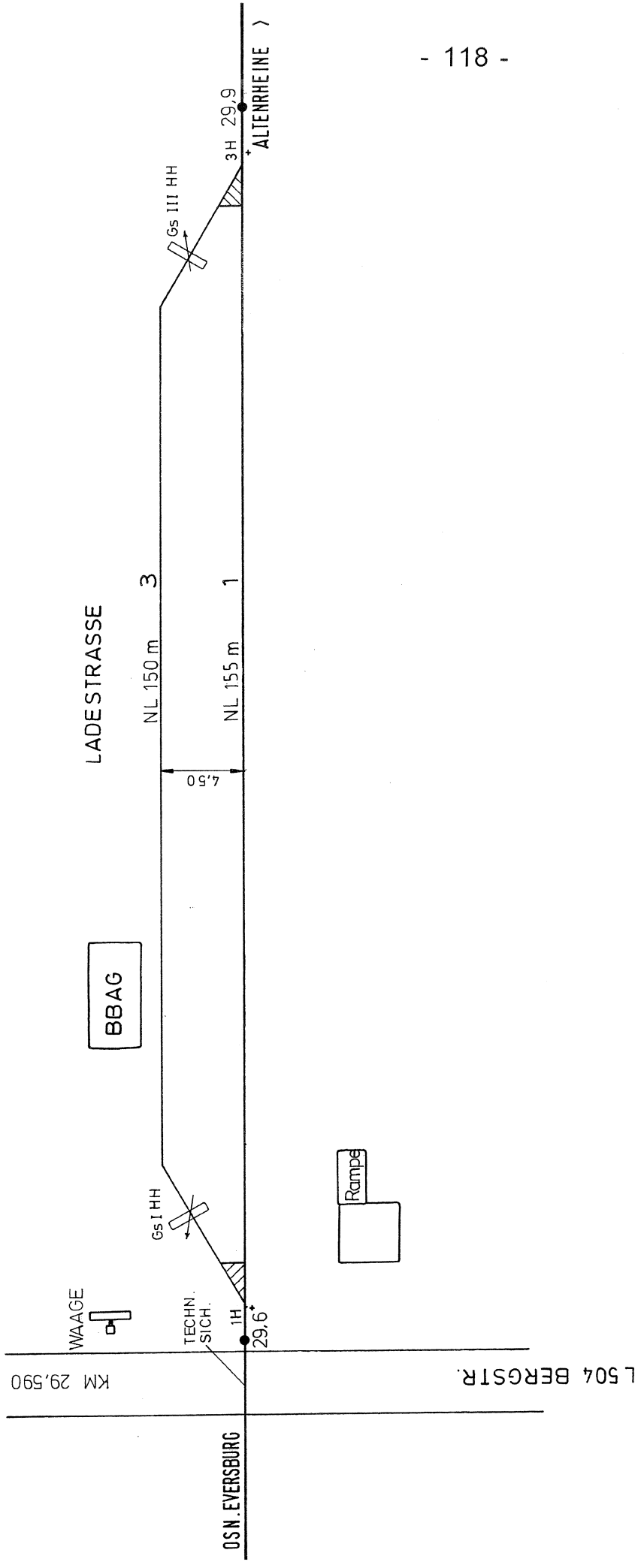






Anschlußgleis RWG Recke (gesperrt)

BÜ mit techn. Sicherung  
"Am Mersch", km 23,983





INDUSTRIEGLEIS  
UFFELN WEST

OSTENWALDER STR.

KM 31.572

314

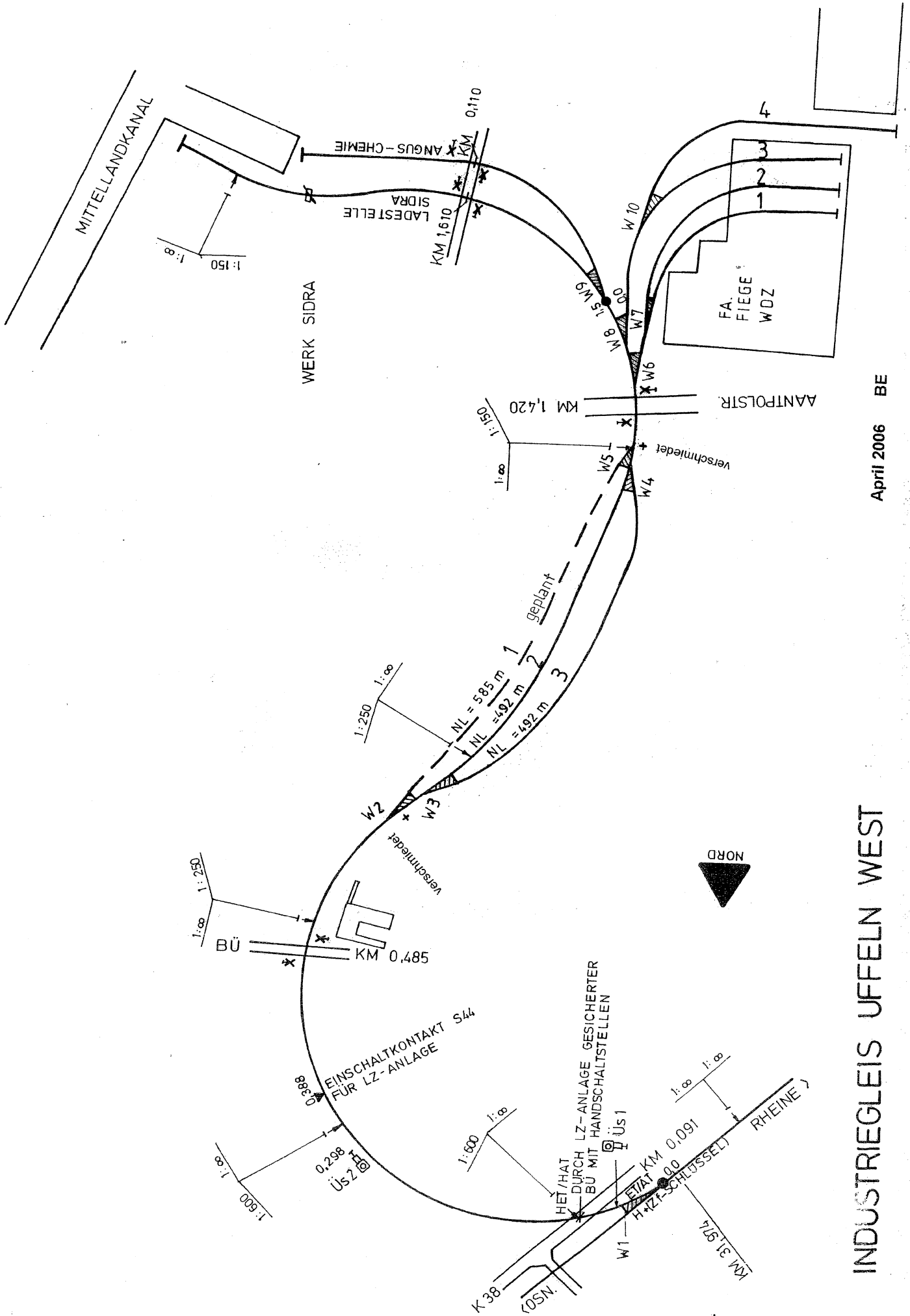
( OSN  EVERSBURO )

320

H+

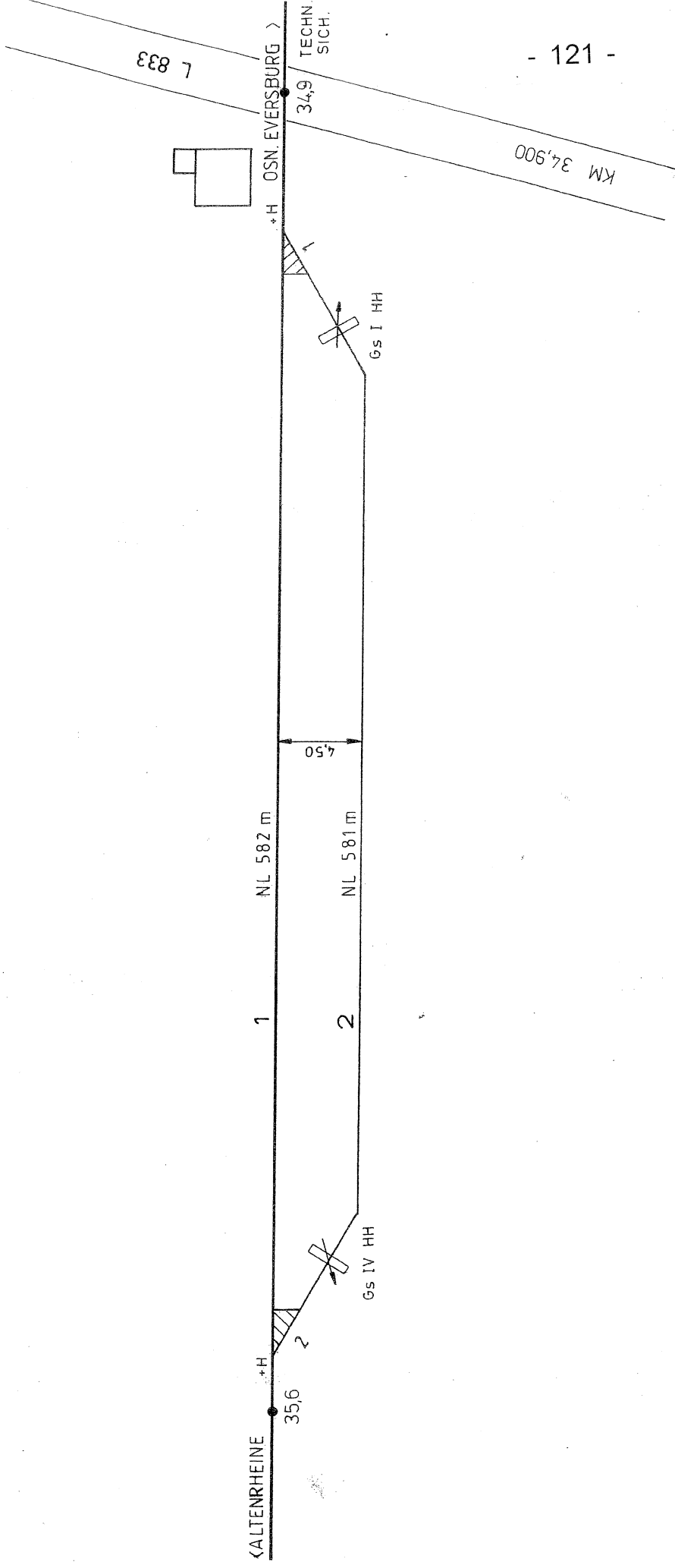
ALTENREIHE )





April 2006 BE

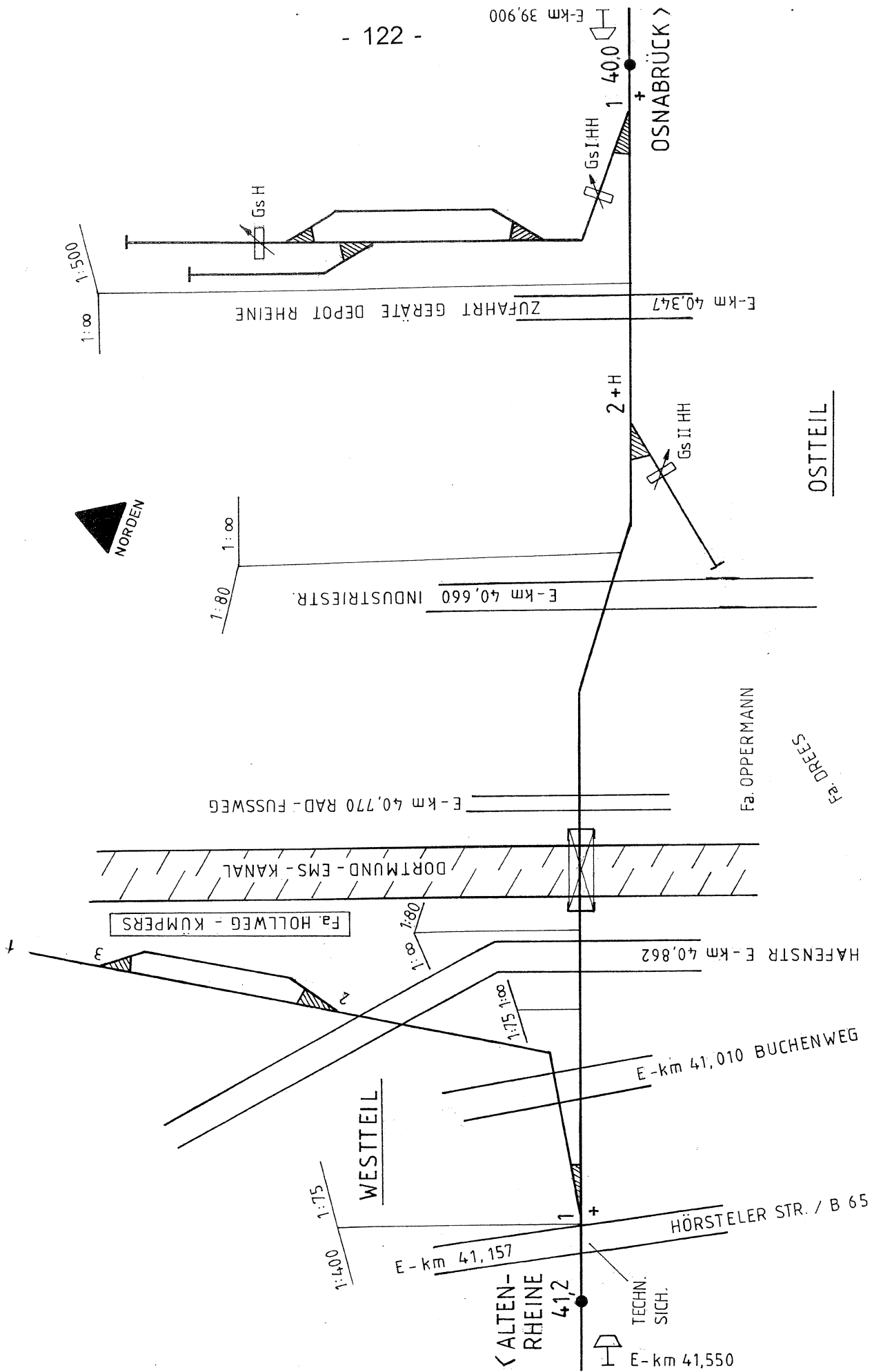
INDUSTRIEGLEIS UFFELN WEST



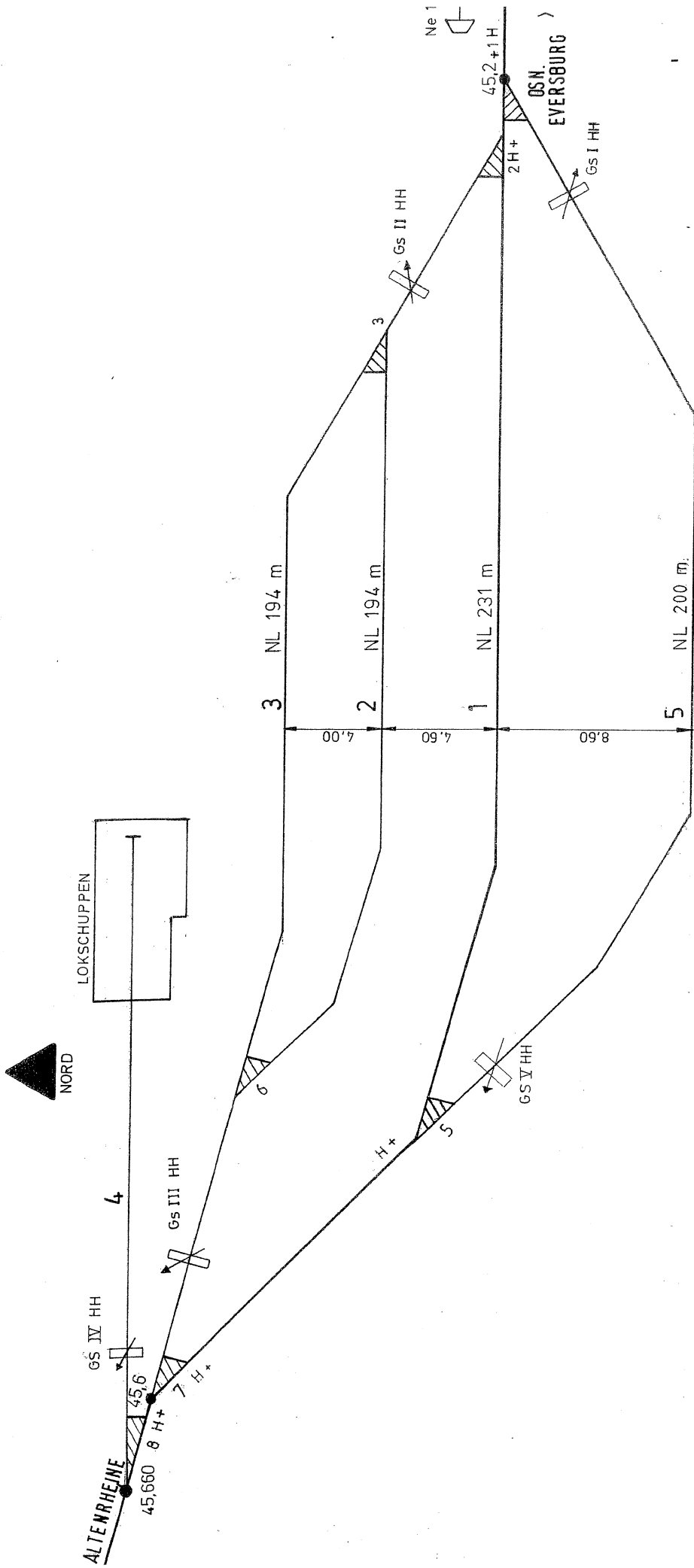
- 121 -

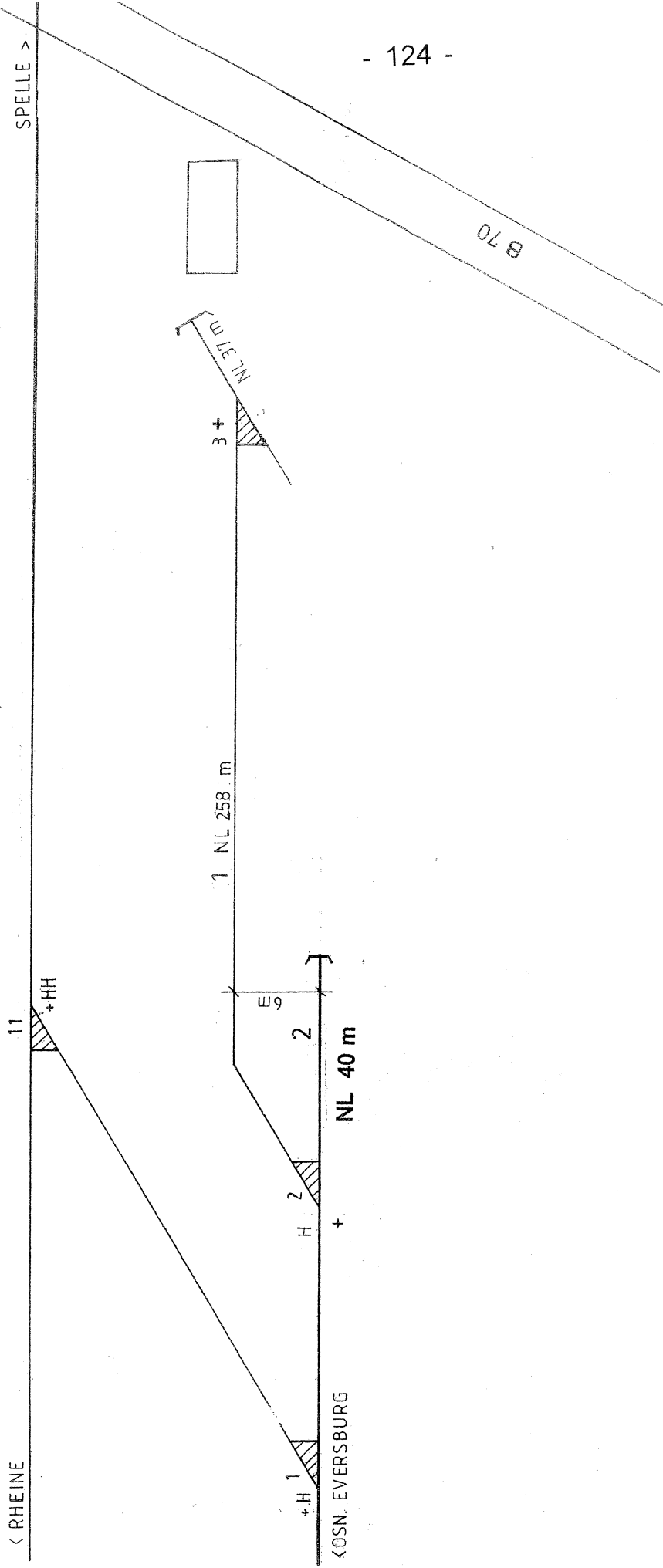
BF. HÖRSTEL - OSTENWALDE

BE Mai 2006

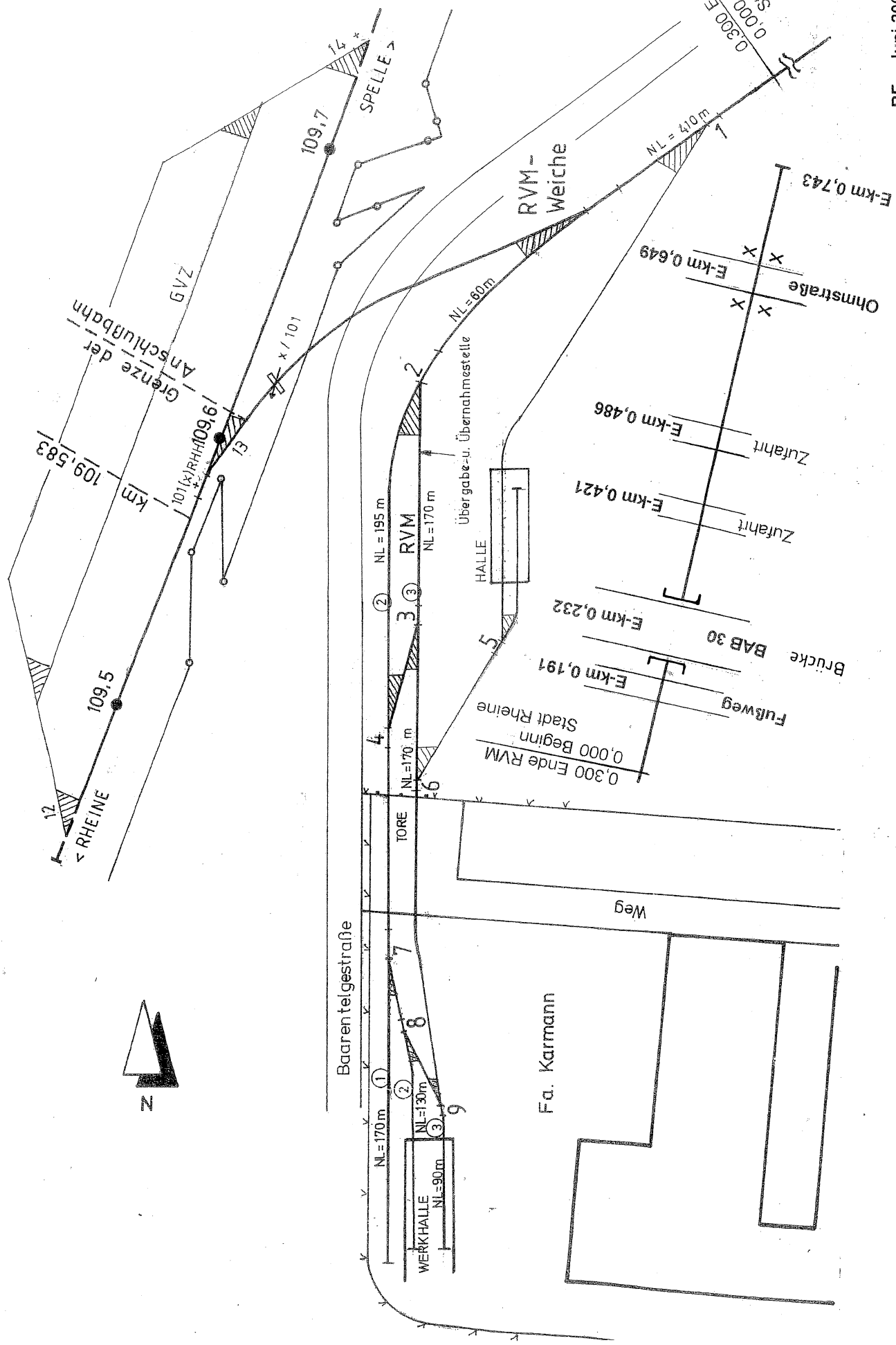


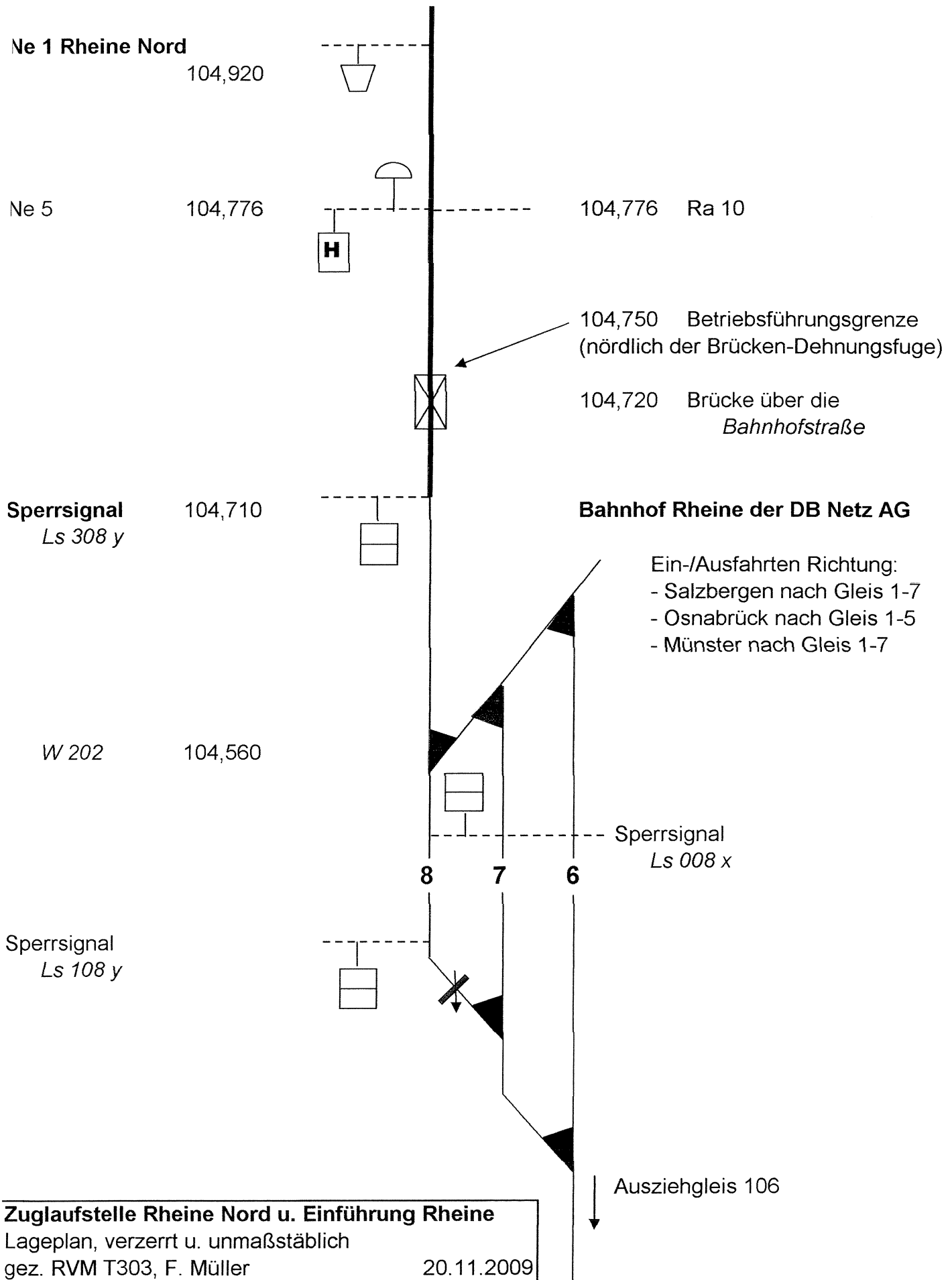
# GLEISANSCHLÜSSE RHEINE KANALHAFEN

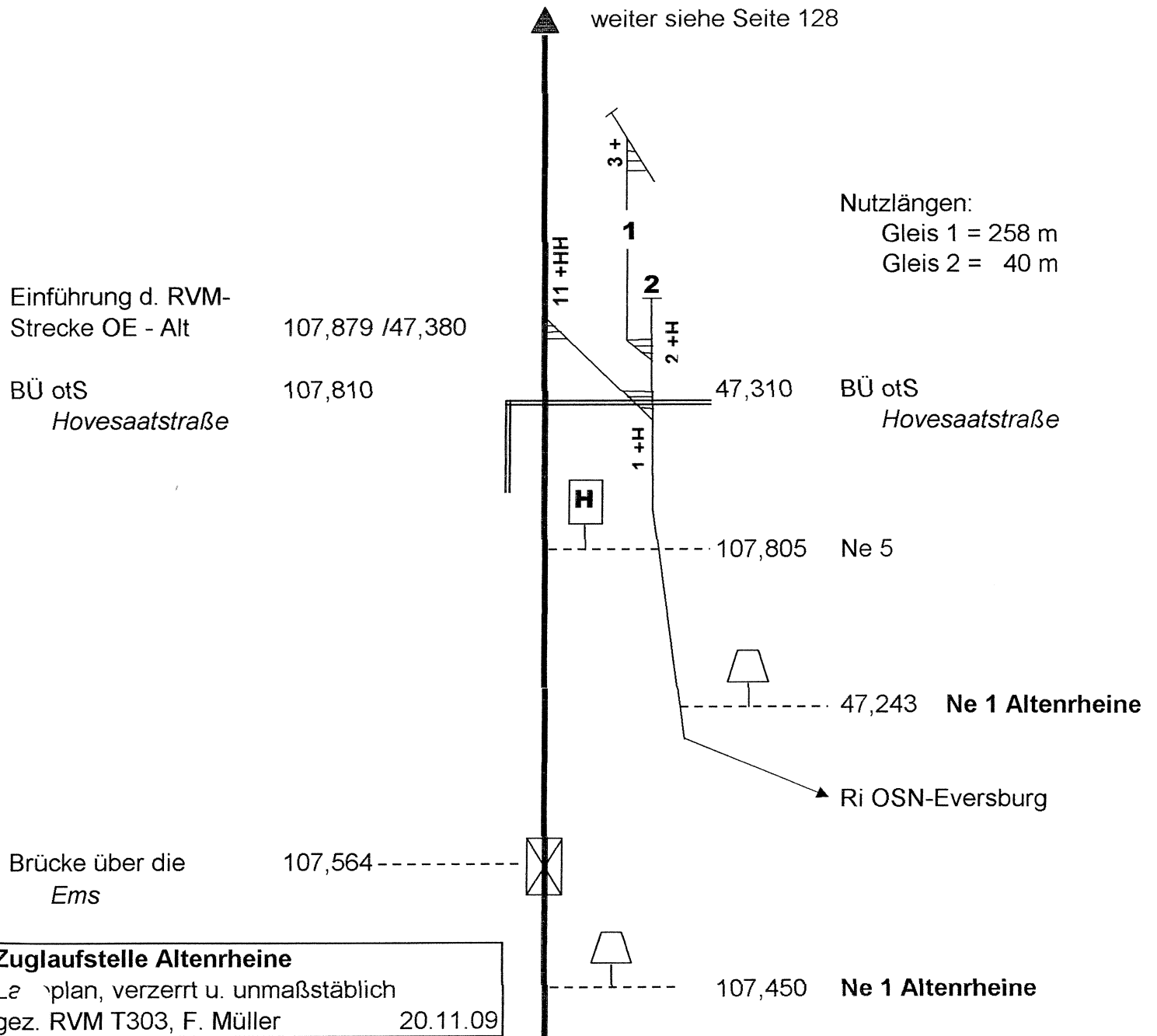




# BF. ALTENRHEINE









Ne 1 Altenrheine

110,110

Gla GVZ

110,013

Containerumschlag  
mit Kranbahnschienen

Nutzlängen:

Gleis 1 = 300 m

Gleis 2 = 300 m

Gla GVZ

109,286

UT für FS in  
km 108,983

108,988

Induktionsschleife  
für BÜ 108,495

108,983

Ü 2 für BÜ 108,495

108,808

110,035

Brücke der  
BAB 30

109,667

BÜ otS  
Omorikaweg

109,583

Gla RVM  
NA Stadt Rheine  
NA Karmann

109,016

Brücke der  
Sandkampstraße

108,495

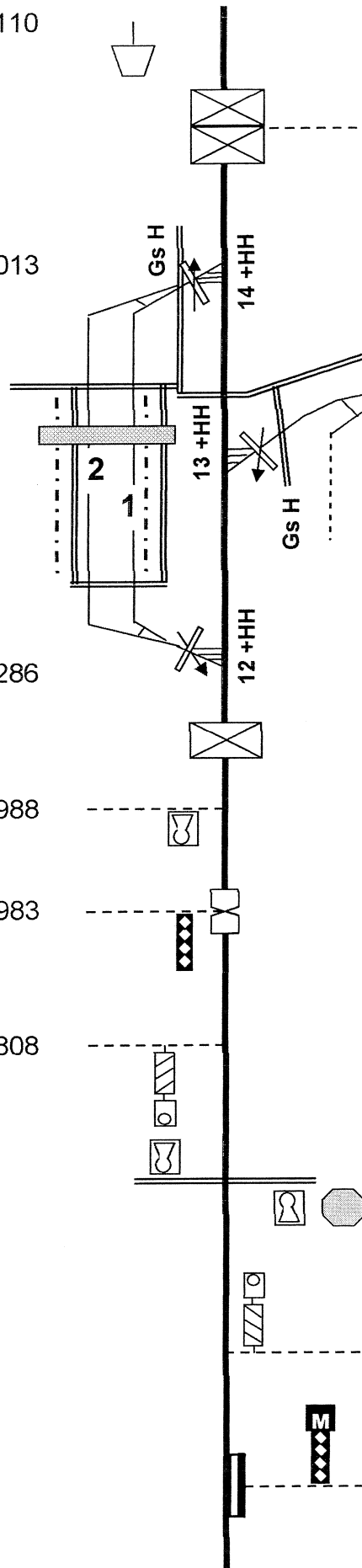
BÜ LZA-Lo H+F, HET/HAT  
Lingener Damm, B 481

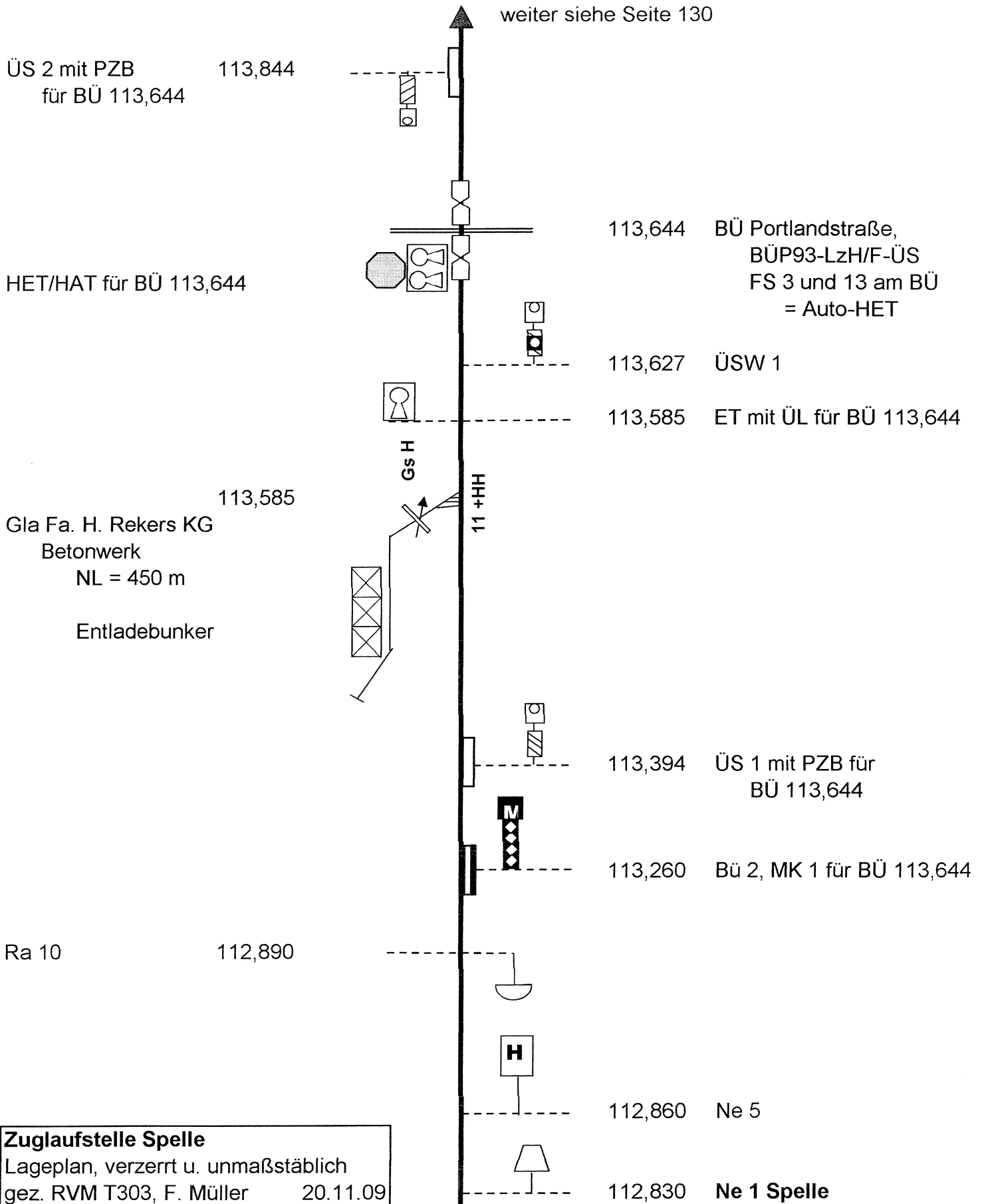
108,189

ÜS 1 für BÜ 108,495

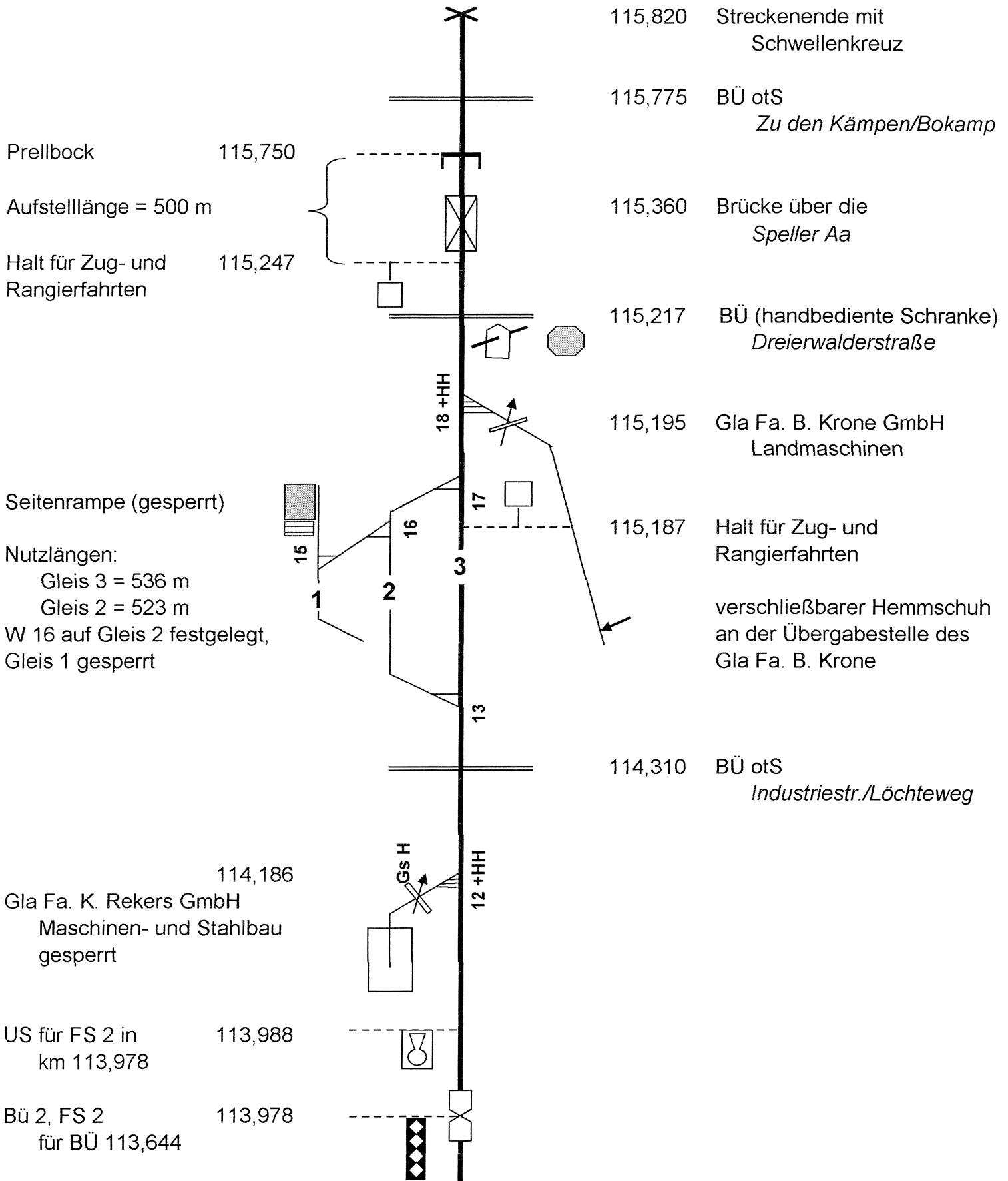
108,014

M-Kontakt für BÜ 108,495





**Zuglaufstelle Spelle**  
 Lageplan, verzerrt u. unmaßstäblich  
 gez. RVM T303, F. Müller 20.11.09



 <p>Regionalverkehr Münsterland GmbH Ein Unternehmen der WVG-Gruppe</p>	<p>Notfallmanagement für die Eisenbahninfrastruktur der Regionalverkehr Münsterland GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften Teil II, Abschnitt g)</p>
--	--	--

## 1. Grundsätze

### Definition

Als ein Notfall wird jedes vom Regelbetrieb abweichendes Ereignis bezeichnet, bei dem Personen oder Sachen beschädigt werden oder wenn die unmittelbare Gefahr einer solchen Schädigung besteht.

### Zuständigkeiten

Zuständig und verantwortlich für das Notfallmanagement im gesamten Bereich einer Eisenbahninfrastruktur ist der jeweilige Betreiber der Infrastruktur (EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Die Richtlinien des Notfallmanagements durch den Betreiber gelten verbindlich für alle EVU, welche die Eisenbahninfrastruktur des Betreibers benutzen. Eigene Notfallaktivitäten der EVU bedürfen der Zustimmung des Betreibers, soweit sie nicht in den einschlägigen Regelwerken oder in den Anweisungen des Notfallmanagements geregelt sind.

Die Betreiber der Anschlussbahnen sind für das Notfallmanagement auf ihren Anschlussbahnen selbst verantwortlich, soweit sie den Eisenbahnbetrieb selbst führen.

### Vorbeugende Maßnahmen

Der Betreiber organisiert das Notfallmanagement durch:

- ✓ Die vorbeugende Festlegung der verantwortlichen Personen und der Handlungsabläufe
- ✓ Die Benennung von Rettungs- und Hilfsdiensten sowie Behörden, die bei einem Unfall zu verständigen sind
- ✓ Die Bereitstellung von Hilfsmitteln und Geräten für die Beseitigung von Unfallschäden sowie
- ✓ Die Information und Schulung der Mitarbeiter

## 2. Regelwerk

Bei Unfällen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der RVM sind die folgenden Regelwerke anzuwenden:

- ✓ FV-NE – für die unfallbedingte Regelung des Betriebsdienstes
- ✓ Buvo-NE – für die Regelung der Unfallfolgen
- ✓ Ril 424 – für Unregelmäßigkeiten und Unfälle mit Gefahrgut
- ✓ RVM SbV

### 3. Notfallmeldung

Unfallmeldestelle für die Eisenbahninfrastruktur der RVM ist die Zugleitstelle in Rheine. Alle Notfallmeldungen und Meldungen über Besonderheiten des Betriebsablaufs sind an die Zugleitstelle der RVM zu richten.

Bei unbesetzter Zugleitstelle wird die Unfallmeldestelle auf den diensthabenden Mitarbeiter der Rufbereitschaft verlegt.

Triebfahrzeuge, die bei nicht besetzter Zugleitstelle die Eisenbahninfrastruktur der RVM befahren, müssen zusätzlich zur Meldetafel für das EVU mit den Unfallmeldetafeln I und II ausgerüstet sein.

### 4. Meldewege

Als Meldewege können grundsätzlich alle verfügbaren Kommunikationsmittel verwendet werden, und zwar vorzugsweise:

- Betriebsfunk
- Mobiltelefon

Falls nicht vorhanden, können auch benutzt werden:

- Festnetztelefon
- mündliche Meldung
- Telefax
- Email

### 5. Inhalt der Unfallmeldung

Eine Unfallmeldung muss in kurzer Form möglichst alle Fakten enthalten, deren Kenntnis für die einzuleitenden Maßnahmen unbedingt erforderlich ist.

#### Schema einer Unfallmeldung:

<b>Faktum</b>	<b>Bemerkung</b>
Daten des Meldenden	Zugnummer, Name
Art des Unfalls	z. B. Entgleisung, Kollision, Brand, Freiwerden von Gefahrgut
Ort des Unfalls	eindeutige Ortsangabe! (Strecke, Betriebsstelle, Gleis, BÜ, Gleisanschluss)
Anzahl der verletzten Personen	Welche Notfallhilfe wird benötigt
Sachschäden	an Schienenfahrzeugen und Bahnanlagen – soweit bereits bekannt
Erreichbarkeit des Meldenden	Kommunikationsmittel und ggf. Rufnummer für Rückfragen angeben

 <p><b>Regionalverkehr Münsterland GmbH</b> Ein Unternehmen der WVG-Gruppe</p>	<p><b>Notfallmanagement für die Eisenbahninfrastruktur der Regionalverkehr Münsterland GmbH</b></p>	<p><b>Sammlung betrieblicher Vorschriften Teil II, Abschnitt g)</b></p>
---	---	---

## **6. Unfallmeldung an externe Stellen:**

Die im Einzelfall notwendige Alarmierung und Verständigung weiterer Stellen oder Personen erfolgt grundsätzlich durch die Unfallmeldestelle.

## **7. Notfallmanagement**

Der Einsatz im Bereich von Infrastrukturen bei Eisenbahnen kann die Helfer der Feuerwehren und Rettungsdienste sowie die Notärzte vor besondere Anforderungen stellen. Im Bereich der RVM werden diese Aufgaben durch die Leistungen des Notfallmanagement unterstützt.

Die Leistungen des Notfallmanagement der RVM sind vielfältig und umfangreich. Sie zielen auf eine größtmögliche Unterstützung der Feuerwehren und Rettungsdienste als zuständige Stelle für die Maßnahmen der Gefahrenabwehr, im Einzelnen sind dies:

Fachberatung vor Ort, zentrale Meldestelle, Schutz der Einsatzkräfte und Einsatzunterstützung. Das Notfallmanagement der RVM wird durch die örtliche Betriebsleitung in Rheine bereitgehalten.

## **8. Maßnahmen**

### ➤ Aufgaben der Unfallmeldestelle:

Die Unfallmeldestelle setzt alle Maßnahmen zur Betriebssicherung, Rettung und Bergung ein. Dazu sind je nach Lage die erforderlichen Maßnahmen nach den Unfallmeldetafeln I und II einzuleiten.

### ➤ Leitung an der Unfallstelle:

Die Leitung an der Unfallstelle obliegt grundsätzlich dem Notfallmanager RVM. Bis zu seinem Eintreffen am Unfallort nehmen zunächst die dort anwesenden Betriebsdienstmitarbeiter diese Aufgabe wahr, in der Regel der Tf.

Wird nach den Regeln der Brandschutz- bzw. Rettungsdienstgesetze des Landes NRW eine Einsatzleitung gebildet, übernimmt der Leiter der Feuerwehr die Einsatzleitung. In diesem Fall ist der Notfallmanager RVM als Fachberater tätig. Der Notfallmanager beteiligter EVU kann beratend tätig sein.

### ➤ Maßnahmen an der Unfallstelle:

Bei Notfallmaßnahmen sind die einschlägigen betrieblichen und technischen Regelwerke zu beachten. Im Übrigen handeln die im Eisenbahnbetriebsdienst verantwortlichen Personen nach pflichtgemäßem Ermessen.

Wenn nicht andere Gründe dagegensprechen ist bei der Veranlassung von Maßnahmen folgende Reihenfolge einzuleiten:

<b>Tatbestand</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Veranlassende bzw. ausführende Stelle</b>
Notfall im Bereich von Bahnanlagen	Strecke oder Gleise sperren oder sperren lassen	Alle Personen mit Aufgaben im Bahnbereich unmittelbar oder durch die Unfallmeldestelle
Personen verletzt oder in Gefahr	Rettungsdienste alarmieren	Tf oder Unfallmeldestelle
Brand, Gefahrstoffe ausgetreten, Bergung erforderlich	Feuerwehr alarmieren	Tf oder Unfallmeldestelle
<b>Tatbestand</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Veranlassende bzw. ausführende Stelle</b>
Fremde Personen am Unfall beteiligt, Straftatbestand	Polizei alarmieren	Tf oder Unfallmeldestelle
In jedem Falle	Notfallmanager RVM verständigen	Unfallmeldestelle
Gefahrgut ausgetreten oder Gefahr des Freiwerdens von Gefahrgut	Stellen zur Abwehr und Behebung von Schäden durch Gefahrgut alarmieren, Gefahrgutbeauftragten verständigen	Unfallmeldestelle
Bei Bedarf	Unfallstelle absperren	Personal vor Ort
Personen verletzt	Erste Hilfe leisten	Alle Personen vor Ort im Rahmen ihrer Möglichkeiten
In schweren Fällen	Geschäftsleitung informieren	Notfallmanager RVM
Fremdes EVU beteiligt	EVU informieren	Unfallmeldestelle
Erhebliche Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr	Fahrgäste bzw. Güterverkehrskunden informieren	Notfallmanager RVM
Auswirkungen auf die Privatsphäre Beteiligter	Angehörige informieren	Notfallmanager RVM

## **9. Feststellen von Zeugen und Tatbeständen**

Möglichst sofort nach dem Einleiten von Hilfsmaßnahmen sind die Namen und Anschriften von Unfallzeugen aufzunehmen. Zeugen sind ggf. anzuhalten, bis zum Eintreffen des Notfallmanager RVM oder der Polizei am Unfallort zu verweilen.

Tatbestände, die zur Aufklärung des Unfalls beitragen können, sind möglichst nicht zu verändern oder zu dokumentieren. (Fotos anfertigen, Markierungen anbringen, Skizze anfertigen, usw.)

### **10. Anforderung technischer Hilfeleistungen**

Für die Anforderung und die Durchführung von technischen Hilfeleistungen gelten die folgenden Anweisungen:

- Anweisungen für das Verhalten nach Entgleisungen
- Aufgleisungen von Fahrzeugen
- Lauffähigkeitsuntersuchungen nach Entgleisungen
- Übersicht über die Gerätewagen

siehe nächstes Kapitel

Die Anforderung erfolgt in der Regel durch den Notfallmanager RVM über die Zugleitstelle. Bergungsdienste für Straßenfahrzeuge werden i. d. R. durch die Polizei oder den Fahrzeughalter angefordert.

### **11. Verbleiben am Unfallort**

Unfallbeteiligte Mitarbeiter der RVM dürfen den Unfallort nur mit Einverständnis des Notfallmanagers RVM verlassen

### **12. Bergung von Leichen**

Befindet sich eine Leiche im Gleisbereich, so dürfen Fahrzeuge nicht mehr bewegt werden. Leichen dürfen nur nach Absprache mit der Polizei oder der Staatsanwaltschaft aus dem Gleisbereich entfernt werden. Bergungs- und Rettungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Abwehr einer unmittelbaren anderen Gefahr sowie Löschmaßnahmen bleiben hiervon unberührt.

### **13. Weiterführung des Eisenbahnbetriebs**

Der Eisenbahnbetrieb darf erst weitergeführt werden, wenn die Ursache des Unfalls bekannt ist und Maßnahmen zur Verhinderung weiterer Unfälle getroffen wurden.

Besondere betriebliche Bedingungen am Unfallort (z. B. Sperrungen, Langsamfahrt) dürfen nur mit Erlaubnis des Notfallmanagers RVM bzw. der zuständigen Fachabteilung aufgehoben werden. Der Notfallmanager RVM entscheidet über die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes und die dabei ggf. zu beachtenden Sonderregelungen. Er verständigt hierüber die jeweilige Zugleitstelle.

Der Notfallmanager RVM entscheidet im Einzelfall über den Verbleib der beteiligten Mitarbeiter im Dienst oder über deren Ablösung.



Im Bedarfsfall ist die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes zuvor mit den beteiligten Behörden (z. B. Polizei, Staatsanwaltschaft, Feuerwehr, LEV, EBA) abzustimmen.

#### **14. Auskunft an Behörden und Dritten**

Unfallbeteiligte Mitarbeiter oder Zeugen sind verpflichtet dem Leiter an der Unfallstelle oder den Ermittlungsbehörden am Unfallort Angaben zur Person und zu Fahrzeugen und – soweit bekannt – zu deren Ladung zu machen und bei Verlangen Beweismaterial auszuhändigen. Hierfür kann eine Quittung verlangt werden.

Angaben zum Unfallhergang müssen vor Ort nicht gemacht werden, wenn dies der aussagenden Person nicht sinnvoll erscheint oder diese befürchtet, sich durch die Aussage selbst zu belasten. Angaben zur Unfallursache oder Schuldzuweisungen haben zu unterbleiben. Dies bleibt der unfalluntersuchenden Stelle vorbehalten.

Gegenüber sonstigen betriebsfremden Personen sind grundsätzlich keine Aussagen zu machen.

Informationen an die Presse oder anderen Medien sind grundsätzlich zu unterlassen. Die Vertreter dieser Medien sind durch den Notfallmanager RVM an die Geschäftsleitung zu verweisen.

#### **15. Unfalluntersuchung**

Die Untersuchung der Unfallursache und Meldungen des Unfalls an die Eisenbahnaufsichtsbehörde ist Aufgabe des EBL. Bei Bedarf fordert er die Aussagen Beteiligter oder Beweismaterial bei beteiligten EVU an. Näheres regelt die BUVO-NE.

Bei besonders schweren Unfällen können Behörden, z. B. die Staatsanwaltschaft oder die LEV als zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde die Untersuchung vor Ort an sich ziehen.

\* \* \*

## Unfallmeldetafel I

Strecke/Netz: Osnabrück Eversburg - Altenrheine  
Rheine Nord - Spelle

Betriebsstelle: Zugleitstelle Rheine-Stadtberg

**Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:**

### Aufgaben des Mitarbeiters

**Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!**

**Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))**

Funk Kanal:

Telefon: 05971 - 97 190

Mobilfunk: 0170 - 782 80 50

- Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen
- Was ist geschehen?
  - Ort: Strecke von ... nach .... ; Bahn-km
  - Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
  - Feuer ausgebrochen?
- Gefährliche Stoffe freigegeben (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?
- Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

**Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!**

**Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?**

**Unfallstelle sichern**

- Erste Hilfe leisten
- Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

---

**Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:**

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

---

Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

---

**Stand: März 2011**

## Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle: Rheine Stadtberg  
(Strecke/Bereich): Alle Strecken gemäß Unfallmeldetafel I

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft Mobil-Tel-Nr. 0170-7828-050
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	Ortsfeuerwehr Eversburg, Tel. 0541 - 12 38 17 Feuerwehr Mettingen, Tel. 05452 - 12 70 Feuerwehr Rheine, Tel. 05971 - 91 46 20 Feuerwehr Spelle, Tel. 05977 - 20 44 19
	zuständige Feuerwehr(en)	
	zuständige Rettungsdienste	
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	Kreispolizeibehörde Steinfurt, Tel. 02551 - 150 Polizeihauptwache Ibbenbüren, Tel. 0545 - 5910 Polizeiinspektion Rheine, Tel. 05971 - 9380 Polizeiinspektion Osnabrück, Tel. 0541 - 3270 Polizeistation Spelle, Tel. 05977 - 92 92 10
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b). (UN- oder Placard- Nr.)? c). Grundwasser gefährdet? d). Aufgleisung/Instandsetzungen erf.? Ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	(Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail) Verweis auf Dienstplan  diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft Mobil-Tel-Nr. 0170-78 28 050
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  Nach Bedarf, wenn <u>NICHT</u> das eigene EVU betroffen ist
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft Mobil-Tel-Nr. 0170-7828-050
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle  wenn erforderlich: • Bautechnische Dienststelle • Signaldienst • Fahrleitungsdienst	diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft Mobil-Tel-Nr. 0170-7828-050  Bautechnik: Herr Lübke 0170-7830-338 Maschinentechnik: Herr Dr. Frank/ 0170-7828-090 oder Herr Munsch 02941-14424 Signaltechnik Herr Hoffmann 0170-7830-078
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	Sommer und Grotke, Hopstener Straße 21, 48477 Hörstel-Dreierwalde Tel. 05978 - 315 Spallek GmbH, Rudolf-Diesel-Straße 7, 49479 Ibbenbüren Tel. 05451 - 502 60

## Unfallmeldetafel III

Wenn "Ja" sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse **eilig zu melden**, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktages

Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde

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 Aufheben 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	Tatsächlich, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe 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

\*) Anschriften siehe Anlage



Regionalverkehr Münsterland GmbH  
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

## Anlage zur Unfallmeldetafel III – Anschriften der Aufsichtsbehörden u. a.

(Stand: März 2011)

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen u. Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211-3843-0  
Fax 0211-3843-932-257  
Email [poststelle@mwebwv.nrw.de](mailto:poststelle@mwebwv.nrw.de)

Landeseisenbahnverwaltung NRW  
Hachestraße 61  
45127 Essen  
Telefon 0201-2420-0  
Fax 0201-2420-299  
Email [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)

Geschäftsführung der Westfälischen Landes-Eisenbahn  
Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH  
Krögerweg 11  
48155 Münster  
Telefon 0251-6270-0  
Fax 0251-6270-222  
Email [info@wvg-online.de](mailto:info@wvg-online.de)

## Meldetafel EVU

für die Meldestelle EVU: Zugleitstelle Rheine-Stadtberg

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer)
1.	Weiterleitung einer eingegangenen Unfallmeldung an die Unfallmeldestelle (EIU).	Regionalverkehr Münsterland GmbH. diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft
2.	Verständigung Notfallmitarbeiter EVU.	Regionalverkehr Münsterland GmbH diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft
3.	Andere Behörden und Stellen verständigen; z.B. Zoll, wenn Zollgut betroffen	Regionalverkehr Münsterland GmbH diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft
4.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren.	Regionalverkehr Münsterland GmbH. diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft
5.	Betreuung/Evakuierung der Reisenden organisieren und mit EIU abstimmen.	Regionalverkehr Münsterland GmbH diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft
6.	Umleitungen oder Busnotverkehr wenn nötig organisieren Fahrgastinformation veranlassen	Regionalverkehr Münsterland GmbH diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft
7.	Nach Rücksprache mit Notfallmitarbeiter des EVU: - Werkstatt benachrichtigen - Lauffähigkeitsuntersuchung veranlassen - Ersatztriebfahrzeug/-zug organisieren	Regionalverkehr Münsterland GmbH diensthabender Mitarbeiter Rufbereitschaft

Stand: März 2011