

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

für die Strecken der RLG

Teil B

Version 1.0

Ausgabe 2023

Gültig ab: 09.12..2023

Aufgestellt: E1 / E703 / Dezember 2023



Eisenbahnbetriebsleiter

Dienststelle / Anwender:

Diese SbV ist urheberrechtlich geschützt, die Vervielfältigung dieser SbV ist ohne Zustimmung der Betriebsleitung der RLG nicht gestattet.

Diese SbV darf weder an Dritte weitergeben noch diesen zugänglich gemacht werden, da sie sicherheitsrelevante Angaben zur Sicherungstechnik enthält, die bei mißbräuchlicher Anwendung zur erheblichen Betriebsgefährdungen führen können.

Inhalt der SbV - Teil B

- Aktualisierungen
- Verteilungsplan
- Vorbemerkungen
- Zusätzlichen Bestimmungen (I – VII)

Aktualisierungen

Auf Grundlage der letzten Form dieser SbV wurden in der hier vorliegenden aktuellen Fassung redaktionelle Änderungen verfasst und umgesetzt.

Aktualisierungen:

Nummer des Berichtigungsblattes	betroffener Teil / Bemerkungen	Datum Berichtigung	Berichtigung durch	Gültig ab
1	Redaktionelle Änderung			13.12.2020
2	Komplette Berichtigung	09.12.2023	Hagenlücke, Holtmann	09.12.2023
3	Redaktionelle Änderung	Sep. 2024	Werdehausen, Lackmann	01.10.2024
4	Aufnahme Baugleis § 26	26.02.2025	Holtmann	01.03.2025

Verteilungsplan

1.
 - Landeseisenbahnverwaltung
 - Betriebsleiter der RLG
 - stellv. Betriebsleiter der RLG
 - örtlicher Betriebsleiter
 - Zugleiter Rheine Stadtberg RLG
 - örtlicher Betriebsdienst
 - verkehrende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

2.
 - Persönlich zuzuteilen: Allen auf der Strecke eingesetzten Mitarbeitern im Betriebsdienst der RLG.

3.
 - Zugänglich zu machen: Allen auf den Strecken eingesetzten Mitarbeitern im Betriebsdienst durch die EVU.

Vorbemerkungen

Die Strecken der RLG sind eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahnen.

Strecken-Nr.	Von/bis bzw. Bezeichnung	HG [km/h]
100	Neheim-Hüsten RLG – Arnsberg Süd	50
200	Neheim-Hüsten Übergabe - Sundern	30
300	Hamm RLG - Schmehausen	50
320	Abzw. Geithe – Du Pont (Uentrop Süd)	50

Die Strecken schließen in den Bahnhöfen

- Hamm Rbf.
- Neheim-Hüsten DB

an das Netz der Deutschen Bahn AG (DB InfraGo) an. Die Infrastrukturgrenzen sind in der jeweiligen Örtlichkeit gekennzeichnet.

Der Bremswegabstand beträgt auf allen Strecken 400 m.

Die maßgeblichen Neigungen sind in der Streckenübersicht verzeichnet. Die erforderlichen Mindestbremsleistung werden in den Buchfahrplänen/Fahrplananordnungen bekanntgegeben.

In dieser SbV sind nur Regeln aufgeführt, die nicht bereits im Teil A genannt sind bzw. zu denen Zusatzbestimmungen, ergänzende Regeln und Verweise erforderlich sind.

Wortlaute von mündlich abzugebenden Meldungen werden kursiv in anderer

„Schriftform“

gedruckt sowie in Anführungszeichen hervorgehoben.

Nicht verbindliche Hinweise und Verweise auf Regeln anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere der DB InfraGo sind kursiv in anderer Schriftform gedruckt.

Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

- I. **Bestimmungen zur Anwendung der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) / Verwendete Signale**
- II. **Zugbeeinflussungseinrichtungen (TUZ) und Induktive Meldeübertragung**
- III. **Allgemeine & ergänzende Bestimmungen zur Betriebsdurchführung**
- IV. **Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten**
- V. **Bestimmungen zur Durchführung von Rangierfahrten**
- VI. **Einsatz von Nebenfahrzeugen; Betriebliche Maßnahmen bei der Durchführung von Bauarbeiten und damit verbundenen Sperrfahrten**
- VII. **Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten, außergewöhnlichen / gefährlichen Ereignissen und Eisenbahnbetriebsunfällen**

I. Bestimmungen zur Anwendung der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) / Verwendete Signale

Auf der Strecke werden die Signale der ESO (1959) i.d.j.g.F. einschließlich der gem. ESO (4) genehmigten Signale mit vorübergehender Gültigkeit und der gemäß ESO (5) erlassenen Anweisungen zur Durchführung der ESO angewendet.

Zu ESO (7) AB 2

Betriebliche Anweisungen im Sinne dieser Vorschrift - ESO (7) AB 2. - sind:

SbV,

La,

DA

Bedienungsanweisungen,

Betra.

Alle Anweisungen werden durch bzw. auf Anordnung der Betriebsleitung herausgegeben.

Folgende Signale und Kennzeichen finden Anwendung:

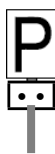
Nicht alle angewendeten Signale und Kennzeichen entsprechen der Darstellung und Bedeutung in der DB InfraGo Ril 301 bzw. finden sich nicht darin.

Die Signale, die im Bereich der Infrastruktur der RLG aufgestellt sind und sich in der Zuständigkeit der DB InfraGo befinden, finden keine Berücksichtigung. Hierfür ist das Regelwerk der DB InfraGo (Ril 301 und 408, sowie ggf. Angabe zum Streckenbuch) anzuwenden, welches auch für die Einrichtungen der PZB gilt.

Ortsfeste Signale und Kennzeichen



In Verbindung mit Signal Bü 2 Einschaltpunkt mit manueller Einschaltung „Magnetkontakt“, gilt für Triebfahrzeuge mit „M-Sender“.



Bü 4 mit Zweipunkt-Tafel ¹

Zu AB 235.: das Aufstellen der zweiten Signaltafel entfällt.
Das Pfeifsignal ist auf halber Annäherungsstrecke zu wiederholen.

II. Zugbeeinflussungseinrichtungen

Anweisung für die punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Induktive Meldeübertragung, sog. Magnetkontakte

An technischen Bahnübergangssicherungen befinden sich Streckeneinrichtungen der PZB.

Ergänzend zu § 3 (16 c) FV-NE gelten folgende Grundsätze:

Es wird folgende Ausrüstung mit PZB angewendet:

- 1000 Hz-Gleismagnete an Überwachungssignalen der BÜ (wirksam bei BÜ 0)

Technische Bahnübergangssicherungen werden teils über sog. Magnetkontakte manuell durch die Triebfahrzeugführer eingeschaltet. Die Einschaltpunkte sind jeweils mit Hinweistafel „M“ am Signal BÜ 2 „Rautentafel“ gekennzeichnet. Nach Einschaltung des BÜ durch Magnetsender ist dieser auf dem Triebfahrzeug zu deaktivieren.

Für Triebfahrzeuge die nicht mit entsprechendem Sender ausgerüstet sind, werden mobile Einschaltsender (M-Sender), die am Kupplungshaken des Triebfahrzeugs aufgehängt werden können, verwendet.

III. Allgemeine Bestimmungen zur Betriebsdurchführung

Verweis auf anzuwendendes Regelwerk / Zusatz- und ergänzende Bestimmungen:

Anzuwendende Regeln sind in Normaldruck ausgeführt,
Zusatzbestimmungen, ergänzende Regeln und Verweise sind kursiv gedruckt.

Bezug auf Regelwerk	Inhalt und Geltungsbereich der jeweiligen Regel
Anzuwendende Regeln	<i>Zusatzbestimmungen, ergänzende Regeln, Verweise</i>

	Allgemeines
§ 1 (2, 3) FV-NE	<p>Betriebsverfahren auf der Strecke ist Zugleitbetrieb.</p> <p>Es werden auch stellbare Signale zur Regelung von Rangier- und Zugfahrten angewendet.</p> <p>In einigen Betriebsstellen wird auch Ortstellbetrieb / Nahbedienung (EOW- Anlagen) angewendet.</p> <p>Die Umschaltung der Betriebsarten erfolgt durch den Zlr.</p>
§ 8 (1) SIG-VB-NE	<p>Bei der Bedienung der sicherungstechnischen Anlagen wirken die Mitarbeiter der EVU mit.</p> <p>Für die Bedienung der Anlagen sind besondere Schlüssel erforderlich.</p> <p>Regelungen zu den verschiedenen Verfahren werden nachfolgend in getrennten Abschnitten dargestellt.</p> <p>Die einzelnen Abschnitte enthalten nur die ergänzenden Regelungen für die jeweilige Betriebsart.</p> <p>Alle Bedienhandlungen müssen in der vorgeschriebenen Reihenfolge durchgeführt werden.</p>
§ 1 (6) FV-NE § 3 (12-15, 16 b) FV-NE 5.2 BUVO-NE	<p>Die Zugleit- und Unfallmeldestelle der RLG befindet sich in Lippstadt</p> <p>Die Zugleitstelle ist auf den Strecken über Funk zu erreichen.</p>
§ 4 (3) FV-NE	Zugnummern
	<p>Auf den Strecken werden Zugnummern gem. Zugnummernplan vergeben.</p>
§ 6 (2) FV-NE	Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen
	<p>Das Meldebuch für Zuglaufmeldungen wird nicht geführt.</p>
§ 7 (2, 3) FV-NE	Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes
	<p>Die Zugleit- / Unfallmeldestelle ist während der Betriebszeit besetzt.</p>
§ 7 (4) FV-NE	<p>Die Durchführung der Aufsicht am Zuge regeln die EVU.</p>
§ 8 (2) FV-NE	<p>Für die fahrdienstliche Verständigung wird</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funk (Betriebsfunk RLG) • örtlicher Rangierfunk • und im Störfall öffentliches Telefon verwendet. <p>Über die erforderlichen Rufnummern wird ein Verzeichnis herausgegeben.</p>
§ 8 (2, 3) FV-NE	<p>Mündliche Meldungen sind vom Tf / Zf / Rb abzugeben.</p>
§ 14 (3, 4) FV-NE § 15 (1, 5, 10)	<p>Auf unbesetzten Betriebsstellen obliegt die Bedienung ortsbedienter sicherungstechnischer Anlagen (Weichen, Einrichtungen zur Fahrwegeinstellung) den Mitarbeitern der EVU.</p>

<p>FV-NE Anlage 16 § 51 (13) FV-NE § 53 (1) FV-NE § 5 SIG-VB-NE § 7 SIG-VB-NE § 8 (1, 3) SIG-VB-NE</p>	<p>Bei der Durchführung von Rangierfahrten des Weiteren die Prüfung der Fahrwege. Siehe hierzu Anhänge für die jeweiligen Betriebsstellen.</p> <p>Die Kenntnisse zur Bedienung der sicherungstechnischen Anlagen der jeweiligen Betriebsstellen sind im Rahmen des Erwerbs der Streckenkenntnis zu vermitteln.</p> <p>Der Zugführer (Tf) muss vor Antritt jeder Fahrt folgende Schlüssel besitzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 x Streckenschlüssel (für die Schlüsselwerke, örtliche Schaltstellen und die Handbedienung der elektrischen Weichen bei Störungen) • 1 x Gruppenschlüssel Form L 1 und 1 Flachs Schlüssel Form 6 (für Handschaltstellen der BI/Lz-Anlagen), • 2 x Richtungsschlüssel (für die Schlüsselwerke, Weichen und Gleissperren). <p>Der Verlust eines Schlüssels ist unverzüglich dem Zugleiter zu melden. Die Entnahme/Rückgabe von Reserveschlüsseln ist auf den Betriebsstellen zu dokumentieren.</p>
<p>§ 16 (7, 8) FV-NE</p>	<p>Haupt- und Vorsignale</p>
	<p>Die Hauptsignale werden durch den Zlr bedient.</p> <p>An gestörten Hauptsignalen dürfen Züge oder Sperrfahrten nur auf schriftlichen Befehl durch den Zlr vorbeifahren.</p> <p>Für Hilfszüge und Sperrfahrten bei Dienstruhe (§ 25 (5)) gelten besondere Anweisungen.</p> <p><i>Für die Signale im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGo gelten deren Bestimmungen.</i></p>
<p>§ 27 FV-NE</p>	<p>Sperrfahrten</p>
	<p>Bei Sperrfahrten im Rahmen von Baumaßnahmen / Hilfeinsätzen werden besondere Anweisungen (z.B. Betra) herausgegeben.</p>
<p>§ 32 (1) FV-NE</p>	<p>Bilden der Züge</p>
	<p>Die zul. Längen der Züge werden durch den Fahrplan vorgegeben. Diese Zuglängen dürfen nicht überschritten werden.</p>
<p>§ 41 FV-NE</p>	<p>Bremstafeln</p>
	<p>Die erforderlichen Mindestbremshundertstel werden im Buchfahrplan, in der Fahrplananordnung angegeben.</p> <p>Werden die erforderlichen Bremshundertstel nicht erreicht ist der Zlr zu informieren, der weitere Anweisung erteilt.</p>
<p>§ 45 (2) a) FV-NE</p>	<p>Fahrgeschwindigkeiten</p>
	<p>Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Signalisierung niedrigerer Geschwindigkeit erfolgt mit Signalen.</p>

	Die zul. Geschwindigkeiten der Züge sind im Buchfahrplan bzw. in den Fahrplananordnungen angegeben.
--	---

IV. Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten

§ 14 (4) FV-NE	Prüfen des Fahrwegs
	Die indirekte Fahrwegprüfung ist für alle Betriebsstellen zugelassen.
§ 17 (1) FV-NE § 20 (4) FV-NE	Kreuzung auf Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal und Einfahrt ohne Einfahrtsignal Sog. spitze Kreuzungen auf den Kreuzungsbahnhöfen sind nicht zugelassen.
§ 20 (5,8) FV-NE	Kreuzungen und ihre Verlegung
	Gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen sind <u>nicht</u> zugelassen. Bei Bedarf dürfen Züge auf mündliche Weisung des Zugleiters als Rangierfahrt bis zum Grenzzeichen vorziehen. Bei Weiter- und Durchfahrten ist besonders auf Grenzzeichenfreisein des Ausfahrweges zu achten. Bei Zugkreuzungen sind die Bestimmungen der Anlagen „DA für den Betrieb der EOW“ zu beachten.
§ 21 (4) FV-NE	Überholungen und ihre Verlegung
	Für die Einfahrt (Durchfahrt) gilt zu § 20 (4) SbV sinngemäß.
§ 27 (14) FV-NE	Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke
	Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist unter folgenden Bedingungen zugelassen: <ul style="list-style-type: none"> • Abstellung max. 30 Minuten • Alle Wagen müssen eine wirkende Druckluftbremse haben, ersatzweise sind Hemmschuhe anzuwenden
§ 38 FV-NE	Fahrtbericht
	Es sind die Vordrucke der RLG zu verwenden.
§ 48 (4) FV-NE	Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge
	Die Mindestgeschwindigkeit beträgt abweichend 15 km/h. Sind vor diesem Bahnübergang jedoch zusätzliche Überwachungssignalwiederholer aufgestellt, so ist wie folgt zu verfahren: <ul style="list-style-type: none"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> • 100 m vor dem Bahnübergang befindet und

- die Geschwindigkeit mindestens **15 km/h** beträgt und
- der Überwachungssignalwiederholer **Bü 1** zeigt,

so darf der Triebfahrzeugführer den Zug auf Fahrplangeschwindigkeit beschleunigen und den Bahnübergang befahren, auch wenn anschl. der Überwachungssignalwiederholer von Signal Bü 1 auf Bü 0 wechselt.

Sind die vorgenannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist vor dem Bahnübergang anzuhalten und dieser gem. FV-NE § 48 (2) (Ausfall der technischen Sicherung) zu sichern. Diese Regelung gilt auch innerhalb einer BÜ-Kette.

V. Durchführung von Rangierfahrten

	Grundsätzliches
ESO (44)	Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal
ESO (44)	Rangierlokomotiven sowie allein rangierende Triebwageneinheiten führen stets, sofern einschaltbar, beidseits das Signal Zg 1 gem. ESO (43) AB 179.
§ 15 (1) FV-NE Anlage 16	Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit
	Die Weichen werden von Mitarbeitern der EVU ortsbedient (Handweichen / EOW / RÜW). Die örtlichen Bestimmungen für die Betriebsstellen sind zu beachten.
§ 51 (1, 2, 10, 13) FV-NE	Allgemeines
§ 51 (10) FV-NE	Die Verständigung beim Rangieren zwischen dem Rangierpersonal der EVU und dem Zlr erfolgt über Zugfunk. Über die örtliche Verständigung treffen die EVU Regelungen zu.
§ 51 (13) FV-NE	<i>Örtliche Besonderheiten sind den Anlagen geregelt.</i>
§ 53 (2, 4, 5, 7,11-14) FV-NE	Durchführen
	<i>Die Anlagen enthalten ergänzende Regelungen.</i>
§ 54 (2, 3, 6) FV-NE	Weichen und Signale
§ 54 (2) FV-NE	<i>Die Anlagen enthalten ergänzende Regelungen.</i>
§ 54 (6c) FV-NE	<i>Bediener auf besetzten Betriebsstellen im Sinne dieser Regelung siehe zu § 52 (1, 2) FV-NE. In den Anlagen können zusätzliche Regelungen enthalten sein.</i>
§ 55 FV-NE	Befahren von Übergängen
§ 55 (1a) FV-NE	<i>Bedienungsanweisungen für technische Bahnübergangssicherungen enthalten die Anlagen.</i>
§ 56 FV-NE	Abstoßen und Ablaufen
	<i>Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.</i>
§ 57 (1-3, 6-9) FV-NE	Aufhalten von Fahrzeugen

	<i>Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.</i>
§ 58 (1-6) FV-NE	Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen
	<i>Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.</i>
§ 60 FV-NE	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt
	<i>Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.</i>

VI. Einsatz von Nebenfahrzeugen; Betriebliche Maßnahmen bei Durchführung von Bauarbeiten

§ 27 (3) FV-NE § 62 FV-NE	Sperrfahrten bei der Durchführung von Baumaßnahmen werden im Rahmen einer Beta oder DA eingelegt.
§ 27 (5) FV-NE	Auf die Zustimmung durch den Zlr kann verzichtet werden, Regelungen werden in der Beta oder DA getroffen.
§ 26 (2) FV-NE	Der Arbeitseinsatz von Nebenfahrzeugen erfordert grundsätzlich eine Sperrung der Gleise. Regelungen werden in der Beta oder DA getroffen.
§ 26 (3) FV-NE § 26 a (3) FV-NE	Baugleis
	Allgemeines
	Der Zugleiter darf ein Gleis nur nach Rücksprache mit dem EBL/öBL zum Baugleis erklären. Die Notwendigkeit für ein Baugleis ergibt sich nur, wenn die Arbeiten Zweiwegefahrzeuge erfordern. Die Grenzen des Baugleises sind in der Beta genannt (E-km bis E-km).
	Erklärung zum Baugleis
	Das Baugleis beginnt und endet an den Wärterhaltescheiben (SH2). Die Erklärung zum Baugleis erfolgt durch den Zugleiter nach Durchführung aller erforderlichen Gleissperrungen und Zustimmung des örtlichen Sperrberechtigten. Die Aufhebung des Baugleises erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. <i>Streckengleise werden nach § 26 Abs. 3 FV-NE und Bahnhofsgleise nach § 26 a Abs. 3 vom Sperrberechtigten in Verbindung mit dem Zugleiter Lippstadt zum Baugleis erklärt.</i> Die Zustimmung durch den örtlichen Sperrberechtigten darf nur gegeben werden, wenn am Anfang und am Ende des Baugleises Wärterhaltescheiben (SH2) so aufgestellt sind, dass sie sowohl Fahrten in das als auch aus dem Baugleis Halt gebieten.
	Meldung über das Freisein und die Befahrbarkeit des Baugleises
	Der Sperrberechtigte meldet dem zuständigen Zugleiter Lippstadt das Freisein und die Befahrbarkeit der Gleise, wenn alle Bedingungen erfüllt sind. Diese Meldung darf erst gegeben werden, wenn auch Wärterhaltescheiben (SH2) entfernt sind.
	Fahrten in und aus dem Baugleis
	Für Rangierfahrten in und aus dem Baugleis ist eine schriftliche Erlaubnis des Zugleiters nicht erforderlich. Die Beendigung der Rangierfahrt im Baugleis bzw. im Bahnhof mit allen Fahrzeugen ist dem Zugleiter zu melden.

	Zusätzliche Regelungen für Zweiwegefahrzeuge
	<p>Das Ein- und Aussetzen erfolgt an geeigneten Stellen im Baugleis. Beim Ein- oder Aussetzen an technisch gesicherten BÜ sind diese örtlich zu sichern.</p> <p>Muss der Triebfahrzeugführer den Fahrweg bei Rückwärtsbewegungen durch die Rückraumüberwachung beobachten, beträgt die Höchstgeschwindigkeit max. 5 km/h.</p>

VII. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten, gefährlichen Ereignissen und Eisenbahnbetriebsunfällen

<p>5.2 BUVO-NE 5.3 BUVO-NE</p>	<p>Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle der RLG. Verkehren außerhalb der Besetzungszeiten der Zugleitstelle Sonderzüge, wird die Funktion der Unfallmeldestelle der jeweiligen Bereitschaft übertragen. Die Erreichbarkeit wird in der Fplo / Betra / DA bekanntgegeben. Findet Eisenbahnbetrieb im Zusammenhang mit Baumaßnahmen statt, werden gesonderte Regelungen im Rahmen von Betra oder DA aufgestellt.</p>
<p>§ 47 (4) FV-NE DIN 27 201-4 Pkt. 5.1 + Anlage 15</p>	<p>Schadhafte Fahrzeuge können im Bereich der Infrastruktur der RLG auf Betriebstellen nach Weisung durch den Zlr ausgesetzt werden. Der Zlr weist das entsprechende Gleis zum Abstellen sowie ggf. weitere betriebliche Maßnahmen an. Weitergehende Maßnahmen sind mit der Betriebsleitung der RLG abzustimmen. Die Bestimmungen zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen sind zu beachten.</p>