

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Teil B

für die Strecken der RVM

Ausgabe 2023

Gültig ab: 09.12.2023

Aufgestellt:
E20 / E231 / Dezember 2023

Eisenbahnbetriebsleiter

Dienststelle / Anwender:

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

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

Verteilungsplan

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

2. Persönlich zuzuteilen allen auf der Strecke eingesetzten Mitarbeitern im Betriebsdienst der RVM.

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

Berichtigungen:

Nummer des Berichtigungsblattes	Bemerkungen	Gültig ab	Berichtigt am durch
1	Redaktionelle Änderung	13.12.2020	
2	Komplette Berichtigung	09.12.2023	

Inhalt

Vorbemerkungen

1. Teil **Zusätzliche betriebliche Bestimmungen**

- I. Bestimmungen zur Anwendung der Signale gem. Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- II. Zugbeeinflussungseinrichtungen (TUZ) und Induktive Meldeübertragung
- III. Ergänzende Bestimmungen zur Betriebsdurchführung
Allgemeine Bestimmungen
- IV. Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten
Allgemeines
- 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 und gefährlichen Ereignissen und bei Eisenbahnbetriebsunfällen

Vorbemerkungen

Die Strecken der RVM sind eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahnen.

Strecken-Nr.	von / bis bzw. Bezeichnung	HG [km/h]
100	Osnabrück-Eversburg – Altenrheine	50
200	Rheine - Spelle	50

Die Strecken schließen in den Bahnhöfen

- Rheine
- Osnabrück-Eversburg

an das Netz der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG) 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 Mindestbremsleistungswerte 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 Netz AG sind kursiv in anderer Schriftform gedruckt.

Teil B 1. Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

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

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 angewendete Signale und Kennzeichen entsprechen der Darstellung und Bedeutung in der DB AG Ril 301 bzw. finden sich nicht darin.

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

1. Ortsfeste Signale und Kennzeichen

Kennlicht

ESO (6), AB 1a.



Kennlicht an Lichtsperrsignalen vor Rückfallweichen wird zur Anzeige der Grundstellung und bei EOW-Anlagen verwendet (siehe auch zu ESO (9) AB 4b.)

Kennzeichnung ungültiger Signale

ESO (9) AB. 5



„weißes Kreuz“

Mastschilder

ESO (9) AB 4a.



AB 4b.



Das Mastschild wird an Lichtsperrsignalen und Rückfallweichen verwendet. zu AB 4b.: An die Stelle des Fahrdienstleiters tritt der zuständige Zugleiter

I. Hauptsignale

ESO (10), ESO (11), ESO (13)



Hp 0



Hp 1



Hp 2



Zs 3

Anwendung nur gem. AB 41.

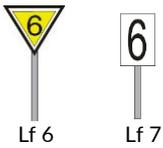
VI. Langsamfahrtsignale (Lf)

ESO (23), AB 51, AB 51 a. - AB 53., AB 55.- AB 66., AB 71., AB 71a. - 71d.



Zu AB 51 a.: Angaben über rückstrahlende Ausführung oder Beleuchtung sind in der La bekanntgeben.

Zu AB 55.: (Bremswegabstand) Abweichungen sind in der La bekanntgeben.



Zu AB 71a...: die Signale sind rückstrahlend ausgeführt.

VII. Schutzsignale (Sh)

ESO (24), ESO (25), AB 73., AB 76., AB 86. - AB 89., AB 93. AB 131a, 131b

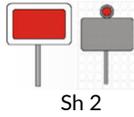


zu AB 73.: nur Formsignal an Gleisabschlüssen und Gleissperren. .

zu AB 76.: auf Beleuchtung wird verzichtet.



Lichtsignal Sh 1



Sh 2

Zu AB 76.: in Bf. wird nur das Tageszeichen gezeigt. Zu AB 95.: auf Beleuchtung wird verzichtet

VII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

ESO (26), ESO (27), AB 121., AB 122a), AB 124., AB 125., AB 126.



Ra 11



Ra 12

IX. Weichensignale (Wn)

ESO (32), ESO (33), EBO (34), AB 126 a., AB 126b., AB 131. (Wn 7 siehe Sh 0)

Einfache Weichen

Doppelte Kreuzungsweichen



Wn 1



Wn 2



Wn 3



Wn 4



Wn 5



Wn

6 Weichenlagemelder EOW



XVI. Nebensignale (Ne)

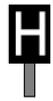
AB 201., AB 202. / ESO (46a) a) / AB 218., AB 219.



Ne 1



Ne 2

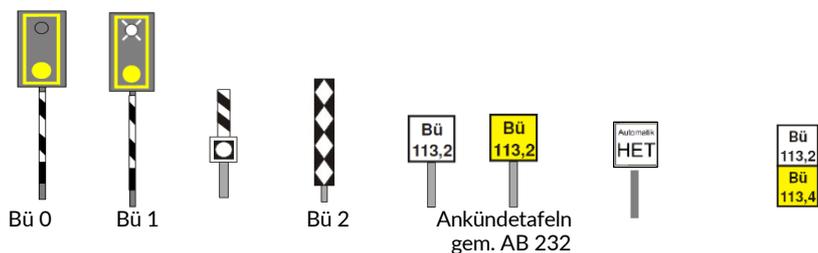


Ne 5

zu AB 219: Das Signal ist auf Zuglaufstellen als Zugziel-, Zugbeginnsignal aufgestellt.

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü) / Ankünde- und Hinweistafeln

ESO (46b), AB 226., AB 227., AB 228, AB 230., AB 235.



zu AB 227.: vom Bremsweg abweichende Abstände gem. Fahrplanunterlagen. zu AB 232.: Ankündetafeln gem. AB 232. sind nicht überall aufgestellt.
Kennzeichen „Automatik HET“ sind unmittelbar vor dem jeweiligen BÜ aufgestellt,
- Einschaltstelle der automatischen Hilfseinschaltung -



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

Reichen nicht P mit zwei Punkten und M und beim Rest beziehen wir uns im Vorwort auf die 301 bzw ESO?



Bü 4 mit Zweipunkt-Tafel ¹
Zu AB 235.: das Aufstellen der zweiten Signaltafel entfällt.
Das Pfeifsignal ist auf halber Annäherungsstrecke zu wiederholen.

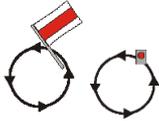
¹ gem. § 9 Abs. 2 BÜV-NE

2. Von allen Betriebsbediensteten im Gefahrfall anzuwendendes Signal

VII. Schutzsignale (Sh)

ESO (24), ESO (25)

Kreissignal
AB 99.



Sh 3

AB 106.

akustisches Signal (mehrmals nacheinander drei kurze Töne) Sh
5

??????

3. Durch Betriebsbedienstete der EVU verbindlich anzuwendende Signale

X. Signale für das Zugpersonal (Zp)

ESO (36)

Achtungssignal

Zp 1

AB 132.



Ein mäßig langer Ton

Notsignal

Zp 5

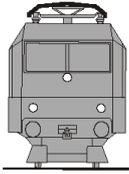
??????

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne

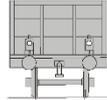
4. Signale an Zügen und an einzelnen Fahrzeugen, die vom EVU an zuwenden sind

XI. Signale an Zügen

ESO (43), ESO (43a), AB 178., AB 179., AB 180., AB 181., AB 182., AB 185.



Zg 1a)



Zg 1b)



Zg 2



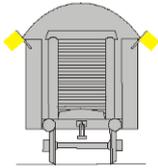
zu AB 183.: AB 183.a) (eine Tafel bei Güterzügen) ist nicht zugelassen.

Wegen AB 183.c) und AB 185. siehe Regelungen zu nachgeschobenen Zügen.

XVII. Signale an einzelnen Fahrzeugen

ESO (44), AB 187., AB 187.a), AB 188., AB 189.

Grundsätzlich ist das Signal Fz 1 nur anzuwenden, wenn Fahrzeuge das Signal Zg 1 bzw. 1a) nicht beidseits führen können. Das Nachtzeichen des Signal Fz 1 ist auch tagsüber zu führen.



Fz 2

Zur Anwendung der Signale zur Warnung von beschäftigten Personen bei Arbeiten in bzw. in der Nähe von Gleisen - Rottenwarnsignale - werden gemäß ESO Abschnitt XV. bzw. DGUV Vorschrift 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ angewendet.

II. Zugbeeinflussungseinrichtungen (PZB) /

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:

- (1) Es wird folgende Ausrüstung mit PZB angewendet:
 - 1000 Hz-Gleismagnete an Überwachungssignale 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)

Bezug auf Regelwerk anzuwendende Regeln	Inhalt der jeweiligen Regel
	Allgemeines
§ 1 (2, 3) FV-NE	<p>Betriebsverfahren auf der Strecke ist Zugleitbetrieb. Es werden auch stellbare Signale zur Regelung von Rangier- und Zugfahrten angewendet.</p> <p>In einigen Betriebsstellen wird auch Ortstellbetrieb / Nahbedienung (EOW-Anlagen) angewendet. 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. Für die Bedienung der Anlagen sind besondere Schlüssel erforderlich. Regelungen zu den verschiedenen Verfahren werden nachfolgend in getrennten Abschnitten dargestellt. Die einzelnen Abschnitte enthalten nur die ergänzenden Regelungen für die jeweilige Betriebsart. Alle Bedienhandlungen müssen in der vorgeschriebenen Reihenfolge durchgeführt werden.</p>
§ 1 (6) FV-NE § 3 (12 - 15, 16b) FV-NE 5.2 BUVO-NE	<p>Die Zugleit- und Unfallmeldestelle der RVM befindet sich in Rheine-Stadtberg. Die Zugleitstelle ist auf den Strecken über Funk zu erreichen. <i>Für die Bahnhöfe Rheine und Osnabrück-Eversburg gelten die Vorschriften der DB AG. Die Konzernteile DB Netz AG und DB Cargo AG haben für die genannten Bahnhöfe „Angaben für das Streckenbuch“ herausgegeben. Diese liegen in Auszügen auf den Außenstellen aus.</i></p>
§ 4 (3) FV-NE	<p>Zugnummern Auf den Strecken werden Zugnummern gem. Zugnummernplan vergeben.</p>
§ 6 (2) FV-NE	<p>Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen Das Meldebuch für Zuglaufmeldungen wird nicht geführt.</p>
§ 7 (2, 3) FV-NE	<p>Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes Die Zugleit- / Unfallmeldestelle ist während der Betriebszeit besetzt.</p>
§ 7 (4) FV-NE	Die Durchführung der Aufsicht am Zuge regeln die EVU.
§ 8 (2) FV-NE	<p>Für die fahrdienstliche Verständigung wird - Funk (Betriebsfunk RVM) - örtlicher Rangierfunk und im Störfall öffentliches Telefon verwendet. Über die erforderlichen Rufnummern wird ein Verzeichnis herausgegeben.</p>
§ 8 (2, 3) FV-NE	Mündliche Meldungen sind vom Tf / Zf / Rb abzugeben.

§ 14 (3, 4) FV-NE Auf unbesetzten Betriebsstellen obliegt die Bedienung ortsbedienter
§ 15 (1, 5, 10) sicherungstechnischer Anlagen (Weichen, Einrichtungen zur Fahrwegeinstellung)
FV-NE den Mitarbeitern der EVU.
Anlage 16

§ 51 (13) FV-NE Bei der Durchführung von Rangierfahrten des weiteren die Prüfung der
§ 53 (1) FV-NE Fahrwege. Siehe hierzu Anhänge für die jeweiligen Betriebsstellen.
§ 5 SIG-VB-NE
§ 7 SIG-VB-NE

§ 8 (1, 3) Die Kenntnisse zur Bedienung der sicherungstechnischen Anlagen der
SIG-VB-NE jeweiligen Betriebsstellen sind im Rahmen des Erwerbs der Streckenkenntnis zu
vermitteln.

Der Zugführer (Tf) muss vor Antritt jeder Fahrt folgende Schlüssel besitzen:
1 x Gruppenschlüssel Form L 1 und 1 Flachslüssel Form 6 (für
Handschaftstellen der BI/Lz-Anlagen),
2 x Richtungsschlüssel (für die Schlüsselwerke, Weichen und Gleissperren).

Der Verlust eines Schlüssels ist unverzüglich dem Zugleiter zu melden.

Die Entnahme/Rückgabe von Reserveschlüsseln ist auf den Betriebsstellen zu
dokumentieren.

§ 16 (7, 8) FV-NE **Haupt- und Vorsignale**

Vorsignale sind nur an den Einfahrten in die DB-
Bahnhöfe vorhanden.

An gestörten Hauptsignalen dürfen Züge oder Sperrfahrten nur auf schriftlichen
Befehl durch den Zlr vorbeifahren.

Für Hilfszüge und Sperrfahrten bei Dienstruhe (§ 25 (5)) gelten besondere
Anweisungen.

Für die Signale im Zuständigkeitsbereich der DB Netz AG gelten deren Bestimmungen.

§ 27 FV-NE **Sperrfahrten**

Bei Sperrfahrten im Rahmen von Baumaßnahmen / Hilfeinsätzen werden
besondere Anweisungen (z.B. Betra) herausgegeben.

§ 32 (1) FV-NE **Bilden der Züge**

Die zul. Längen der Züge werden durch den Fahrplan vorgegeben. Diese
Zuglängen dürfen nicht überschritten werden.

§ 41 (FV-NE) **Bremstafeln**

Die erforderlichen Mindestbremsleistung werden im Buchfahrplan, in der
Fahrplananordnung angegeben.

Werden die erforderlichen Bremsleistung nicht erreicht ist der Zlr zu
informieren, der weitere Anweisung erteilt.

§ 45 (2) a) FV-NE **Fahrgeschwindigkeiten**

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Signalisierung niedrigerer Geschwindigkeit erfolgt mit Signalen, die in der
SbV, Abs. I: aufgeführt sind. Kann raus, Verweis auf 301 reicht.

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 **Kreuzung auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal und Einfahrt ohne Einfahrtsignal**
§ 20 (4) FV-NE **Einfahrtsignal**

Sog. spitze Kreuzungen auf den Kreuzungsbahnhöfen sind nicht zugelassen.

Erst nachdem der auf dem vorgesehenen Kreuzungsbahnhof zuerst einfahrende Zug eine Ankunftsmeldung erstattet hat, darf der Zlr dem zweiten Zug eine Fahrerlaubnis bis zum Kreuzungsbahnhof erteilen.

§ 20 (5,8) FV-NE **Kreuzungen und ihre Verlegung**

Gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen sind **nicht** 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 Anlage „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.

§ 34 (2) c) FV-NE **Geschobene Züge**

Zwischen folgenden Betriebsstellen dürfen Züge mit Hg 20 km/h geschoben werden:

- Rheine- Stadtberg - Altenrheine
- Altenrheine- Spelle
- Altenrheine- Rheine- Nord

§ 38 FV-NE **Fahrtbericht**

Es sind die Vordrucke der RVM zu verwenden.

§ 48 (4) FV-NE **Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahn-übergänge**

Die Mindestgeschwindigkeit beträgt abweichend 15 km/h.

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 Bü 1, 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. Bestimmungen zur 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.

§ 51 (13) FV-NE Örtliche Besonderheiten sind den Anlagen geregelt.

§ 53 (2, 4, 5, 7, 11-14,) FV-NE **Durchführen**

Die Anlagen enthalten ergänzende Regelungen.

§ 54 (2, 3, 6)
FV-NE **Weichen und Signale**

§ 54 (2) FV-NE Die Anlagen enthalten ergänzende Regelungen.

§ 54 (6c) FV-NE Bediener auf besetzten Betriebsstellen im Sinne dieser Regelung siehe zu § 52 (1, 2) FV-NE.

In den Anlagen können zusätzliche Regelung enthalten sein.

§ 55 FV-NE **Befahren von Übergängen**

§ 55 (1a) FV-NE Bedienungsanweisungen für technische Bahnübergangssicherungen enthalten die Anlagen.

§ 56 FV-NE **Abstoßen und Ablaufen**

Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.

§ 57 (1-3, 6-9)
FV-NE **Aufhalten von Fahrzeugen**

Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.

§ 58 (1-6) FV-NE **Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**

Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.

§ 60 FV-NE **Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt**

Ergänzende Regelungen sind in den Anlagen enthalten.

VI. Einsatz von Nebenfahrzeugen; Betriebliche Maßnahmen bei der Durchführung von Bauarbeiten und damit verbundenen Sperrfahrten

- § 27 (3) FV-NE Sperrfahrten bei der Durchführung von Baumaßnahmen werden im Rahmen einer
- § 62 FV-NE Betra oder DA eingelegt.
- § 27 (5) FV-NE Auf die Zustimmung durch den Zlr kann verzichtet werden, Regelungen werden in der Betra oder DA getroffen.
- § 26 (2) FV-NE Der Arbeitseinsatz von Nebenfahrzeugen erfordert grundsätzlich eine Sperrung der Gleise.
Regelungen werden in der Betra oder DA getroffen.

VII. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten, außergewöhnlichen und gefährlichen Ereignissen und bei Eisenbahnbetriebsunfällen

5.2 BUVO-NE Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle der RVM.
5.3 BUVO-NE 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 Regelung im Rahmen von Betra oder DA aufgestellt.

§ 47 (4) FV-NE Schadhafte Fahrzeuge können im Bereich der Infrastruktur der RVM auf
DIN 27 201-4 Betriebstellen nach Weisung durch den Zlr ausgesetzt werden. Der Zlr weist das
Pkt. 5.1 entsprechende Gleis zum Abstellen sowie ggf. weitere betriebliche Maßnahmen
+ Anlage 15 an.
Weitergehende Maßnahmen sind mit der Betriebsleitung der RVM abzustimmen. Die Bestimmungen zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen sind zu beachten.