

**Sammlung betrieblicher
Vorschriften
(SbV)**

Teil B

Strecke

301

Straußfurt – Großheringen

Teil B.301**Vorbemerkungen**

Herausgeber: Thüringer Eisenbahn GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt
Tel. 0361/541 571 - 0
Fax - 24
info@thueringer-eisenbahn.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. P. Raulfs

Die SbV Teil B.301 für die Strecke Straußfurt - Großheringen wird von der Betriebsleitung der ThE eingeführt und ist in der Fassung der Berichtigung 18 vom 12. Dezember 2020 an gültig. Frühere Fassungen bleiben gültig, sofern alle Berichtigungen bis zur zuletzt herausgegebenen eingearbeitet worden sind. Sie ist von allen Mitarbeitern im Betriebsdienst anzuwenden.

Eine von der ThE nicht genehmigte Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Sammlung insbesondere an Dritte ist verboten.

Erfurt, den 25.11.2020

gez. Dipl.-Ing. P. Raulfs

Verteilungsplan

Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften ist

(1) kollektiv zuzuteilen:

- a) Fahrdienstleiter und Weichenwärter
- b) Bahnmeisterei
- c) Signalmeisterei
- d) Eisenbahnverkehrsunternehmen
- e) Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim EBA, Ast Erfurt

(2) persönlich zuzuteilen:

- a) Mitarbeitern mit Leitungs- und Überwachungsaufgaben
- b) Mitarbeitern, die Fahrpläne und Bauanordnungen aufstellen

(3) zugänglich zu machen:

- a) allen übrigen im Betriebsdienst tätigen Bediensteten
- b) Lehrkräften für den Bahnbetrieb

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bemerkungen	Gültig vom ... an	Berichtigt am	durch
1-18		13.12.20	In vorliegender Fassung enthalten	

Inhalt

Streckenbezogene Bestimmungen	Abschnitt 1
Örtliche Bestimmungen für den Bf Weißensee [Thür]	Abschnitt 2.1
Örtliche Bestimmungen für den Bf Sömmerda Unt. Bf.	Abschnitt 2.2
Örtliche Bestimmungen für den Bf Kölleda	Abschnitt 2.3
Örtliche Bestimmungen für den Bf Olbersleben	Abschnitt 2.4
Örtliche Bestimmungen für den Bf Buttstädt	Abschnitt 2.5
Örtliche Bestimmungen für den Bf Eckartsberga	Abschnitt 2.6

Teil B.301**1. Streckenbezogene Bestimmungen****1.1 Allgemeines****a) Anlagen und Einrichtungen**

Die Strecke 301 Straußfurt – Großheringen ist eingleisige Nebenbahn von km 1,050 (Einfahrsignal A Bf. Straußfurt) bis km 52,220 (Einfahrsignal 532 Bf. Großheringen).

Die Strecke ist Geltungsbereich der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) und des Signalbuchs Ril 301.

im Abschnitt	Die Strecke wird betrieben		Zugleitstelle ist Bf
		im Betriebsverfahren	
Straußfurt – Sömmerda Unt Bf (jew. ausschließlich)		Zugleitbetrieb	Sömmerda Unt Bf
Sömmerda Unt Bf – Kölleda		Zugmeldebetrieb	
Kölleda – Großheringen (jeweils ausschließlich)		Zugleitbetrieb	Buttstädt

In den Abschnitten Straußfurt – Sömmerda Unt Bf und Buttstädt – Großheringen findet jeweils kein planmäßiger Reisezugverkehr statt. Beim Verkehren von außerplanmäßigen Reisezügen dürfen währenddessen im Abschnitt Straußfurt – Sömmerda Unt Bf keine weiteren Züge verkehren.

b) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

- (1) Km 1,050 (Esig A Bf. Straußfurt, USF): Grenze zum Bereich der DB Netz AG, Regionalnetz Thüringen, Netzbezirk Erfurt;
- (2) Km 52,220 (Esig 532 Bf. Großheringen, UGH): Grenze zum Bereich der DB Netz AG, Fern- und Ballungsnetz, Netzbezirk Naumburg;
- (3) Km 45,000 im Verbindungsgleis Sömmerda Unterer Bf. – Sömmerda Oberer Bf. (USD): Grenze zum Bereich der DB Netz AG, Regionalnetz Thüringen, Netzbezirk Erfurt.

c) Besondere Bestimmungen für die Strecke

Alle Züge und Sperrfahrten, die den Bereich des Zugleitbetriebs befahren, müssen mit analogem Zugfunk ausgerüstet sein. Ist der Zugfunk gestört, ist gemäß den Bestimmungen zu FV-NE § 8 (3) in der SbV Teil A zu verfahren.

Triebfahrzeuge planmäßiger Züge haben einen Infrarotgeber für die Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen mitzuführen.

In den an die Zugleitstrecke angrenzenden Bahnhöfen ist vor Einfahrt in die Zugleitstrecke zusätzlich zur Zustimmung des örtlichen Fahrdienstleiters Fahranfrage beim Zugleiter zu stellen.

Im Bereich von Bahnsteigen dürfen Gleise nicht von arbeitenden Schneeräumfahrzeugen befahren werden.

d) Streckenkenntnis

Zu FV-NE § 31 (2)

Aufgrund der Besonderheiten des Zugleitbetriebs ist das Befahren der Strecke in den Bereichen des Zugleitbetriebs ohne Streckenkenntnis bzw. mit eingeschränkter Streckenkenntnis verboten.

e) Nachschieben von Zügen

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen regelmäßig nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

1.2 Betriebsstellen

Lage [km]	Bezeichnung Abk.	Eigenschaften	Betriebliche Besonderheiten	s. SbV
0,0	Straußfurt USF	Bf, Zmst	DB Netz AG Vor Einfahrt in Zlstr Ri WSE alle Züge Fa	Bebu, Angaben f. d. Streckenb.
6,9	Weißensee WSE	Bf, Zlfst	Endende oder haltende Züge von USF UT betätigen Beginnende Züge nach SDU ET betätigen	B 2.1
12,6	Sömmerda Unterer Bf. SDU	Bf, Zmst, Zlst	Aufsb Vor Einfahrt in Zlstr Ri WSE alle Züge Fa Zuglaufmeldung für planmäßig durchfahrende Züge Ri WSE während der Fahrt vor Einf SDU zulässig	B 2.2
21,3	Kölleda KDA	Bf, Zmst	Vor Einfahrt in Zlstr Ri OLB alle Züge Fa Zuglaufmeldung für planmäßig durchfahrende Züge Ri OLB während der Fahrt vor Einf KDA zulässig. Keine Kreuzungen von Reisezügen mit jeweiligem Verkehrshalt möglich.	B 2.3
28,6	Olbersleben OLB	Bf, Zlfst	Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen Halt für alle Züge Ri Buttstädt, vor Weiterfahrt IRE für Bü betätigen	B 2.4
35,1	Buttstädt BUT	Bf, Zmst, Zlst	ohne Asig Zuglaufmeldung für planmäßig durchfahrende Züge während der Fahrt vor Einf BUT zulässig	B 2.5
45,1	Eckartsberga ECK	Bf, Zlfst	Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen Halt für alle Züge Ri Buttstädt, vor Weiterfahrt IRE für Bü betätigen	B 2.6
52,8	Großheringen UGH	Bf, Zmst	DB Netz AG Vor Einfahrt in Zlstr Ri ECK alle Züge Fa	Bebu, Angaben f. d. Streckenb.

1.3 Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) und der Streckenneigung

Zu FV-NE § 45 (2) e

a) Richtung 1 Straußfurt – Großheringen

1	2	3a	3b	4	5a	5b
ab km	km/h	Betriebsstelle	Lage km	Hinweise	Maßgebl. Neigung ‰	Anzahl Achsen /Bremsen
1,1	40	Straußfurt (DB) Asig	0,0 0,3	VZF 95 0 27 Anfang ZLB Fa für alle Züge	-10,8	4
			1,1	Infrastrukturgrenze DB/ThE		
11,5	30	Ne 1	6,3 6,4	Endende Züge UT in km 6,4 bedienen	-7,2	8
		Weißensee [Thür]	6,9	Beginnende Züge ET km 7,034 bedienen		
12,8	50	Esig Sömmerda Unt. Bf. Asig	11,5 12,6 12,6	Ende ZLB Zlst, Aufsb	+2,2	24
20,6	80	Kiebitzhöhe Hp Esig	18,3 20,2			
21,6	60	Kölleda Asig	21,3 21,6	Anfang ZLB Fa für alle Züge	+4,6	12
27,4	80	Großneuhausen Hp	24,7			
28,4	50	Ne 1	28,1	Einfahrt nach Gleis 2		
29,1	40	Olbersleben ET	28,6	HALT ET (IRE) betätigen	+8,9	8
34,9	80	Guthmannshausen Hp Esig	31,3 34,4			
35,7	60	Buttstädt	35,1	ohne Asig Zlst	-10,2	4
44,8	50	Tromsdorf Hp Ne 1	39,8 44,5			
45,5	40	Eckartsberga [Thür]	45,1	Einfahrt nach Gleis 2 Fa für alle Züge	-7,0	8
	50	Auerstedt Hp	47,7			

1	2	3a	3b	4	5a	5b
	50	Bad Sulza Nord Hp Evsig ° Esig Großheringen (DB)	50,5 51,6 52,2 52,8	Abstand 564 m Infrastrukturgrenze ThE/DB Ende ZLB		

b) Richtung 2 Großheringen - Straußfurt

1	2	3a	3b	4	5a	5b
ab km	km/h	Betriebsstelle	Lage km	Hinweise	Maßgebl. Neigung ‰	Anzahl Achsen /Bremse
	50	Großheringen (DB) Asig	52,8 52,6 52,2	VZF 95 0 27 Anfang ZLB Fa für alle Züge Infrastrukturgrenze DB/ThE	+7,0	8
45,6		Bad Sulza Nord Hp Auerstedt Hp	50,5 47,7			
		Ne 1	45,9	Einfahrt nach Gleis 1		
44,9	40	Eckartsberga [Thür]	45,1	HALT ET (IRE) betätigen	+10,2	4
	50	Tromsdorf Hp	39,8			
35,1		Esig Buttstädt	36,1 35,1	ohne Asig Zlst	-8,9	8
34,7	40					
30,1	80	Guthmannshausen Hp	31,3			
29,2	50	Ne 1	29,4			
28,4	40	Olbersleben	28,8	Einfahrt nach Gleis 1	-4,6	12
	80	Großneuhäusen	24,7			
21,0		Esig Kölleda Asig	22,1 21,3 21,0	Ende ZLB	-2,2	24
20,6	60					
12,8	80	Kiebitzhöhe Hp Esig	18,3 13,0			
	60					

1	2	3a	3b	4	5a	5b
11,5	60	Sömmerda Unt. Bf. Asig	12,6	Zlst, Aufsb Anfang ZLB Fa für alle Züge	+7,2	8
			12,1			
1,1	30	Ne 1 Weißensee [Thür]	7,7	Infrastrukturgrenze ThE/DB	+10,2	4
			6,9			
	40	Esig	1,1			
		Straußfurt (DB)	0,0	Ende ZLB		

1.4 Verzeichnis erforderlicher Mindestbrems Hundertstel

Zu FV-NE § 41 (1)

Für Streckenabschnitt	Maßgebl. Neigung [%o]	Brems- weg [m]		Mbr für Geschwindigkeit [km/h]						
				25	30	40	50	60	70	80
Straußfurt – Weißensee	10,4	400	R/P	18	21	30	44	–	–	–
			G	22	27	44	69	–	–	–
Weißensee – Sömmerda Unterer Bf.	7,2	400	R/P	13	16	25	38	–	–	–
			G	17	22	36	59	–	–	–
Sömmerda Unterer Bf. – Kölleda	2,2	700	R/P	6	6	9	16	25	37	51
			G	10	10	15	24	37	53	73
Kölleda – Buttstädt	8,9	700	R/P	10	11	16	24	34	46	61
			G	14	16	23	34	47	65	86
Buttstädt – Eckartsberga	10,6	700	R/P	12	13	18	26	–	–	–
			G	16	18	26	37	–	–	–
Eckartsberga – Großheringen	7,0	700	R/P	7	9	13	20	–	–	–
			G	11	13	20	30	–	–	–

1.5 Zulässige Zuglängen

Zu FV-NE § 32 (1)

Größte zulässige Zuglänge für die Strecke: 400 m; 500m zwischen Sömmerda Unt Bf und Kölleda. Züge mit Überlänge von maximal 600 m dürfen verkehren, sofern sichergestellt werden kann, daß sie auf Unterwegsbahnhöfen mit geringeren Gleislängen durchfahren können sowie ggf. auf Zuglaufmeldestellen die erforderlichen Zuglaufmeldungen abgegeben werden.

Ggf. weitere Einschränkungen der Zuglängen bestehen wie folgt bei Halt in den Bahnhöfen/Haltepunkten.

bei Halt im Bf / Hp	Wagenzuglänge für Reisezüge	
	Ri 1	Ri 2
Bf Sömmerda Unt Bf	200	200
Hp Kiebitzhöhe	60	60
Bf Kölleda	60	60
Hp Großneuhausen	60	60
Bf Olbersleben	60	60
Hp Guthmannshausen	60	60
Bf Buttstädt	60	60
Hp Tromsdorf	60	60
Bf Eckartsberga	60	40
Hp Auerstedt	60	60
Hp Bad Sulza Nord	60	60

1.6 Zulässige Radsatz- und Meterlasten

Zu FV-NE § 32 (8)

Die zulässigen Achs- und Meterlasten entsprechen der Streckenklasse CM 4 der Ril 457.0301 der DB AG. Es beträgt

- a) die zulässige Achslast: 21,0 t
- b) die zulässige Meterlast (Fahrzeuggewicht je Längeneinheit): 8,0 t/m

1.7 Verzeichnis Bahnübergänge

1 Str.- Ab- schnitt	2 Lage km	3 Kreu- zende Straße	4 Sicherung	5 Lage Einschalt- punkte		6 Lage ÜS		7 Überwachung Besonderheiten
				Ri 1	Ri 2	Ri 1	Ri 2	
USF	0,930	B 4 Po 1	HSA stellwerksbed.					Einschaltung u. Über- wachung durch Fdl. USF
	2,190	Feldweg	nichttechnisch					
	3,949	B 86 Po Luthersborn	HLA	3,419	4,543	3,838	4,419	Üw Fdl USF 30 km/h
	5,469	Feldweg	nichttechnisch					
	6,704	Feldweg	nichttechnisch					
WSE	7,361	L 1054	EBÜT 80 LzH ÜS	6,390	8,013	7,261	7,770	UT für Zugfahrten aus Ri USF bei km 6,368 ET für Zugfahrten Ri SDU bei km 7,034, Auto-HET
	8,992	Feldweg	nichttechnisch					
	11,133	Feldweg	nichttechnisch					
	12,050	L 1051	mVS m. FBA					Bed. Stw. Suf m Fb
SDU	12,870	Gemstr.	mVS m. FBA					Bed. Stw. Suf m Fb
	13,803	Feldweg	nichttechnisch					
	15,342	Feldweg	nichttechnisch					
	16,061	Feldweg	nichttechnisch					
	16,904	Feldweg	nichttechnisch					
	17,455	Feldweg	nichttechnisch					
	20,321	B 176	BÜP-93 LzH-HP					Bed. Stw. Kf Einschaltung d. Fahrstraßenfestlegung Auto-HET
	20,760	Feldweg	mVS					Bed. Stw. Kf
KDA	21,670	Feldweg	mVS m. FBA					Bed. Stw. Kf m Fb
	22,286	Feldweg	nichttechnisch					
	22,820	B 85	BÜP-93 LzH-ÜS	21,843	23,797	22,120	23,520	Auto-HET
	23,852	Feldweg	nichttechnisch					
	24,633	Gemstr.	BÜP-93 Lz-ÜS	23,666	25,600	23,933	25,333	Auto-HET Hp-Wecker Ri KDA
	25,713	Feldweg	nichttechnisch					
	26,453	B 85	BÜP-93 LzH-ÜS	25,480	27,426	25,753	27,153	Auto-HET
	27,615	Feldweg	nichttechnisch					
	28,475	Fußweg	nichttechnisch					
OLB	28,940	B 85	BÜP-93-LzH- ÜS	28,728 28,833	30,014	28,908	29,640	IRE Ri BUT Auto-HET
	30,250	K 11	EBÜT 80- LzH-ÜS	29,283	31,294	29,549	30,275 31,024	Auto-HET Bü/Bü 1/3

1	2	3	4	5		6		7
	31,005	Gemstr.	BÜP-93 LzH-ÜS	30,000	32,248	30,269 30,987	31,981 31,024	Auto-HET Bü/Bü 2/3 Hp-Wecker Ri OLB
	31,281	Gemstr.	BÜP-93 LzH-ÜS	30,000	32,248	30,269 31,261	31,981 31,300	Auto-HET Bü/Bü 3/3 Hp-Wecker Ri OLB
	33,010	Feldweg	nichttechnisch					
	34,960	L 1057	mVS					Bed. Stw. Bf
BUT	36,952	Feldweg	nichttechnisch					
	39,120	Feldweg	nichttechnisch					
	41,530	Feldweg	nichttechnisch					
	42,960	L 2239	nichttechnisch					Ri 1 60 km/h
	44,922	B 87	BÜP-93 LzH-ÜS	44,022	45,085	44,231	44,953	IRE Ri BUT in Höhe Ne 5 Auto-HET
ECK	45,802	Feldweg	nichttechnisch					
	47,667	Gemstr.	BÜP-93 Lz-ÜS	46,433	48,912	46,967	48,367 47,683	Auto-HET Hp-Wecker Ri ECK
	50,495	Gemstr.	BÜP-93 Lz-ÜS	49,515	51,478	49,794 50,470	51,199 50,520	Auto-HET links Bü/Bü 1/2 Hp-Wecker Ri UGH
	50,725	Gemstr.	BÜP-93 Lz-ÜS	49,752	51,693	50,019 50,695	51,424	Auto-HET Bü/Bü 2/2 Hp-Wecker Ri UGH

Regeln für BÜSA mit Haltepunktwecker

Zu FV-NE § 44 (10)

- (1) Der Haltepunktwecker dient der Information des Zugpersonals über das bevorstehende Verlöschen des Signals Bü 1 am Überwachungssignal-Wiederholer (ÜSW). Er ist in der Regel am Mast des Signals Ne 5 des vor dem BÜ befindlichen Haltepunktes angebracht.
- (2) Der Wecker ertönt 30 Sekunden vor dem Verlöschen des Signals Bü 1 am ÜSW.
- (3) Wird die Fahrt innerhalb der folgenden 30 Sekunden fortgesetzt und zeigt der ÜSW noch das Signal Bü 1, sind keine weiteren Maßnahmen zu treffen.
- (4) Ist am ÜSW bereits das Signal Bü 0 erschienen, ist nach FV-NE § 48 (2) zu verfahren.

Teil B.301**2.1 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof
Weißensee [Thür]****2.11 Allgemeines****a) Beschreibung und Lage**

Der Bahnhof Weißensee [Thür] (Abk. WSE) ist unbesetzte Zuglaufstelle innerhalb der Zugleitstrecke Straußfurt – Sömmerda Unt. Bf. Zuständige Zugleitstelle ist Sömmerda Unt Bf. Angrenzende Zugmeldestellen sind die Bahnhöfe Straußfurt und Sömmerda Unt Bf.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
1		Durchgehendes Hauptgleis			
	3	Rangiergleis		183	
	4	Ladegleis		179	

c) Nebenanlagen

-) Ladestraße der Stadt Weißensee an Gleis 4
-) Anschlußbahn der IRUSO Agrarhandel GmbH, Kulmbach (Gleise A1 und A2)
-) Anschlußbahn der Total Fina Elf Deutschland GmbH (Gleis A3)

d) Fernmeldeeinrichtungen

-) Streckenfernsprechverbindung zu den Bahnhöfen Straußfurt und Sömmerda
-) Zugfunk VZF 95 Kanal O 27
-) Zugfunk VZF 95 Kanal O 24 beim Rangieren zur Verständigung innerhalb des Bahnhofs

2.12 Bestimmungen zur FV-NE

Zugschlußstellen

Zu FV-NE § 10 (5)

Einfahrt nach Gleis aus Richtung Straußfurt	Richtung Sömmerda	Zugschlußstelle Zug ist mit Schluß vorbeigefahren an
	1	Signal Ra 10 km 7,340
1		Grenzzeichen W 2

Zugführerschlüssel

Zu FV-NE § 15 (10)

Die Weichenschlüssel sind im Bf. Weißensee in einem Schrank in Höhe der Weiche 3 eingeschlossen und sind mit dem Zugführerschlüssel freizuschließen.

Planmäßig verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ist je ein Zugführerschlüssel nachweislich zugeteilt. Darüber hinaus ist der Zlr Sömmerda Unt Bf für Aufbewahrung, Aushändigung und Rücknahme des Zugführerschlüssels zuständig.

Kreuzungen und Überholungen

Zu FV-NE § 20 (2), 21 (2)

Kreuzungen und Überholungen sind nicht zugelassen. Als Kreuzung und Überholung gilt nicht, wenn bei der Vorbeifahrt eines Zuges ein anderer im Bereich der Nebengleise eingeschlossen ist und die Beendigung des Rangierens sowie das Freisein des Hauptgleises gemeldet wurde.

Besonderheiten beim Rangieren

Zu FV-NE § 51 (13)

Zur Verständigung zwischen Rangierbegleiter und Triebfahrzeugführer beim Rangieren innerhalb des Bahnhofs ist auf Kanal O 24 umzuschalten.

Verschieben ohne Rangierpersonal

Zu FV-NE § 53 (10)

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Sichern von Bahnübergängen

Zu FV-NE § 55 (1) c

Vor dem Befahren des Bü km 6,704 ist Achtungssignal zu geben.

Abstoßen

Zu FV-NE § 56 (1) d

Das Abstoßen ist verboten.

2.13 Bestimmungen zum Signalbuch

(bleibt frei)

2.14 Sonstige Bestimmungen**Sichern des Bahnübergangs**

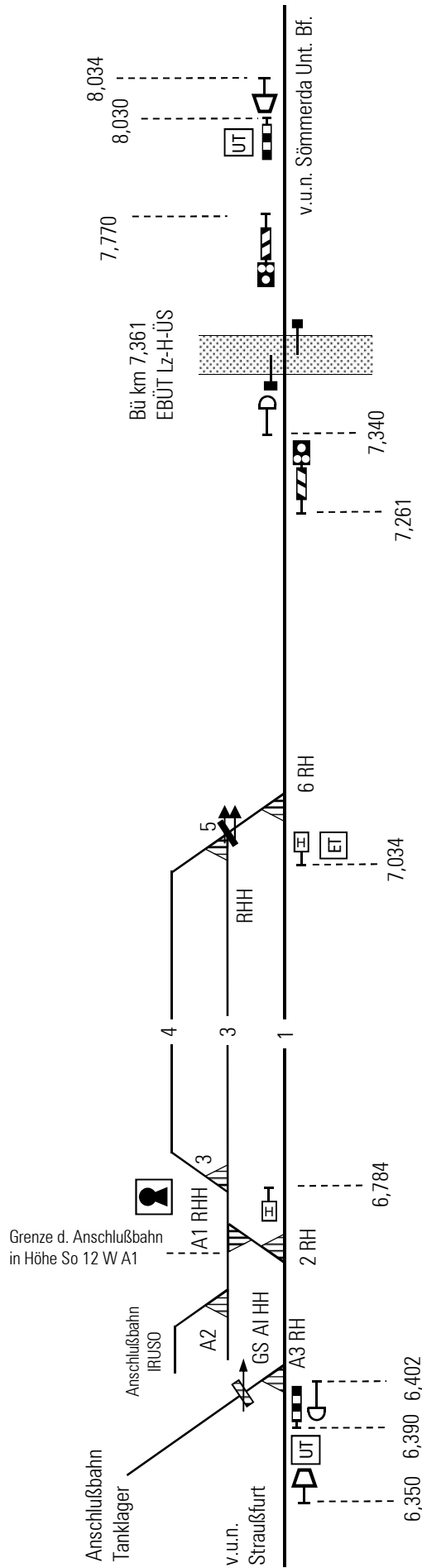
In Weißensee beginnende und nach Sömmerda Unt. Bf. abfahrende Zugfahrten müssen vor der Abfahrt die BÜSA in km 7,361 einschalten. Die Einschaltung erfolgt mittels der Einschalttaste in Höhe Signal Ne 5 (km 7,034) durch den Schlüssel DB-21. Die BÜSA darf erst eingeschaltet werden, nachdem der Zlr die Fahrerlaubnis nach Sömmerda Unt Bf erteilt hat.

Betätigung der UT-Taste

In Weißensee endende Zugfahrten aus Richtung Straußfurt müssen bei km 6,390 halten. Es ist dort die Unwirksamkeits-Taste für die BÜSA in km 7,361 zu betätigen. Die Betätigung erfolgt mittels Schlüsseltaste durch den Schlüssel DB-24.

(Lageplanskizze)

Bf Weißensee
km 6,900
Zu Zlst Sömmerda Unt Bf



Teil B.301**2.2 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof
Sömmerda Unterer Bahnhof****2.21 Allgemeines****a) Beschreibung und Lage**

Der Bahnhof Sömmerda Unterer Bahnhof (Abk. SDU) ist Zugmeldestelle auf der Strecke Straußfurt – Großheringen sowie Zugleitstelle für die Zugleitstrecke Straußfurt – Sömmerda Unt Bf. Angrenzende Zugmeldestelle ist der Bahnhof Kölleda. In Richtung Weißensee grenzt die Zugleitstrecke Straußfurt – Sömmerda Unt Bf an; benachbarte Zuglaufstelle ist der Bahnhof Weißensee, benachbarte Zugmeldestelle der Bahnhof Straußfurt (Bereich der DB).

Der Bahnhof ist ferner mit einem Verbindungsgleis mit dem Bahnhof Sömmerda (Abk. USD, DB Netz AG) verbunden.

Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal A in km 11,510 aus Richtung Straußfurt sowie das Einfahrsignal F in km 13,036 aus Richtung Kölleda gegen die freie Strecke abgegrenzt.

Das Fahrdienstleiterstellwerk Suf ist ein elektromechanisches Stellwerk der Bauform E 12/78.

Zwischen Sömmerda Unt Bf und Kölleda ist halbautomatischer Relaisblock der Bauart RB II 60 eingerichtet. Es gelten die Bestimmungen der SbV Teil A Abschnitt 9.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
1		Durchgehendes Hauptgleis	525 (220) 580 (220)	625	in Ri Kölleda in Ri Straußfurt
2		Kreuzungs- und Überholungsgleis	525 (240) 580 (240)	625	in Ri Kölleda in Ri Straußfurt
	3	Rangiergleis		245	
	4	Rangiergleis		220	
	5	Abstellgleis		250	
	6	Abstellgleis		233	
	7	Ladegleis		320	
	9	Verbindungsgleis		178	

Die Gleise 1 und 2 sind mit Reisezugfahrstraßen ausgerüstet. Die vorhandenen Bahnsteige und deren Länge sind als Klammerwerte aufgeführt. Die Bahnsteige der Gleise 1 und 2 sind verkehrlich als Bahnsteige 4 und 5 bezeichnet.

c) Nebenanlagen

Ladestraße an Gleis 7

d) Fernmeldeeinrichtungen

- ┆ Streckenfernsprechverbindung (Fsz-Leitung) zwischen Sömmerda und Straußfurt sowie Sömmerda und Köllda
- ┆ Telefon- und Fax-Anschluß, Rufnummer 03634/315695
- ┆ Bahnsteig-Lautsprecheranlage
- ┆ Zugfunk VZF 95 II, Kanal O 27

e) Versorgungseinrichtungen

Der Bahnhof Sömmerda Unt. Bf. ist an das öffentliche Netz der Wasserversorgung der Stadt Sömmerda angeschlossen. Bei Rohrbrüchen in der Wasserleitung ist die Zuführung abzusperren:

- ┆ Absperrschieber im Zugang vom EG Oberer Bf. zum Unteren Bf.
- ┆ Für das Löschwasser Absperrschieber vor der Unterführung Lessingstraße

Der Bahnhof ist an das öffentliche Netz der Sömmerdaer Energieversorgung GmbH angeschlossen. Der Hauptschalter befindet sich im ehemaligen Heizungskeller. Treten Störungen in der Stromversorgung auf, hat sich der Fdl bei der Sömmerdaer Energieversorgung GmbH, Rufnummer 611611 nach einem Netzausfall zu erkundigen. Ist dies nicht der Fall, ist der Bereich Elektro- und Fernmeldetechnik der ThE zu verständigen.

Bei Störungen der Bahnsteigbeleuchtung ist die 3-S-Zentrale Erfurt unter der Rufnummer 0361/300-1055 zu benachrichtigen.

Ein Gasanschluß besteht nicht.

2.22 Bestimmungen zur FV-NE

Aufgaben des Fahrdienstleiters

Zu FV-NE § 7 (2)

Der Fahrdienstleiter nimmt die Funktion des Aufsichtsbediensteten wahr.

Aufsicht am Zuge**Zu FV-NE § 7 (4)**

Die Aufsicht am Zuge obliegt dem Fahrdienstleiter als Aufsichtsbediensteten.

Sicherung der Reisenden**Zu FV-NE § 7 (5)**

Für die Sicherung der Reisenden an höhengleichen Überwegen im Gleis 1 ist der Fahrdienstleiter als Aufsichtsbediensteter verantwortlich. Vor Zulassung von Zug- und Rangierfahrten im Bahnsteigbereich hat der Fdl durch Lautsprecherdurchsage oder durch Zuruf zu warnen. Er hat sich bei Einfahrten in Gleis 1 und 2 bei der Abfahrt sowie bei Durchfahrten am Bahnsteig aufzuhalten. Die Reisendenüberwege zum Bahnsteig Gleis 2 sind jeweils durch Absperrketten abzusperren, sofern der Bahnsteig nicht für Reisezüge benutzt wird.

Schriftliche Weisungen**Zu FV-NE § 9**

Befehle, die den Geltungsbereich der FV-NE betreffen, sind Zügen in Straußfurt vor der Einfahrt in den Geltungsbereich der FV-NE durch den Fdl Sömmerda Unt. Bf. über Zugfunk zu übermitteln.

Zugmeldungen**Zu FV-NE § 10 (1)**

Folgende Rufzeichen des Zugmelderufs sind zu verwenden:

-) Nach Köllda: einfach
-) Nach Straußfurt: zweifach

Anbieten und Annehmen, Fahrerlaubnis**Zu FV-NE § 10 (4)**

Züge nach Straußfurt sind frühestens fünf Minuten vor der planmäßigen Abfahrt oder Durchfahrt in Weißensee anzubieten.

Das Annehmen eines Zuges von Straußfurt ist nur unter den Bedingungen für das Erteilen der Fahrerlaubnis gem. FV-NE § 17 (7) - Zugleitbetrieb - zulässig.

Ein Zug von Straußfurt ist erst anzunehmen, nachdem eventuell erforderliche Befehle übermittelt worden sind.

Für in Sömmerda Unt Bf ab- oder durchfahrende Züge ist die Fahrerlaubnis zunächst nur bis Weißensee zu erteilen.

Zugvollständigkeitsmeldung**Zu FV-NE § 10 (5b)**

Die Zugvollständigkeitsmeldung darf abgegeben werden, wenn der Zug vollständig eingefahren ist.

Rückmelden**Zu FV-NE § 10 (8)**

Sofern bei Zügen von Straußfurt keine Ankunfts- oder Verlassensmeldung in Weißensee vorgesehen ist, ist der Fahrdienstleiter Straußfurt bei der Annahme des Zuges davon in Kenntnis zu setzen, daß die Rückmeldung erst nach Ankunft des Zuges in Sömmerda Unt Bf erfolgen wird.

Zuglaufmeldung während der Fahrt**Zu FV-NE § 10 (8)**

Für planmäßig in Sömmerda Unt Bf Richtung Weißensee durchfahrende Züge darf die Fahranfrage durch den Triebfahrzeugführer während der Fahrt bereits vor der Einfahrt in Sömmerda Unt Bf beim Zugleiter gestellt werden.

Gleisfreimeldeanlagen**Zu FV-NE § 14 (1)**

Für den Bahnhof Sömmerda Unt Bf besteht eine Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern. Sie ist wie folgt begrenzt: vom Einfahrsignal A in km 11,510 bis zu den Ausfahrtsignalen P1 in Gleis 1 und P2 in Gleis 2 in km 12,105 bzw. bis km 12,070 (Höhe Gs I) in Gleis 3.

Fahrwegprüfbezirk**Zu FV-NE § 14 (2)**

Beginn und Ende des zu prüfenden Fahrwegs ist jeweils das Signal Ra 10.

Die Weichen 11 und 13 sind nur mit einer Weichenhebelsperre ausgerüstet. Für Zugfahrten ist dieser Bereich in die Fahrwegprüfung einzubeziehen.

Zugführerschlüssel**Zu FV-NE § 15 (10)**

Der Zugführerschlüssel für den Bahnhof Weißensee wird vom Zlr Sömmerda Unt Bf verwahrt. Die Ausgabe ist im Belegblatt zu vermerken.

Zugschlußstellen**Zu FV-NE § 16 (6)**

Die Signal- und Fahrstraßenzugschlußstellen sind im Verzeichnis der Anlage 2 aufgeführt.

Bedingungen für die Zustimmung zur Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge**Zu FV-NE § 17 (7)**

Das Zulassen der Durchfahrt eines Zuges nach Weißensee ist nur unter den Bedingungen für das Erteilen der Fahrerlaubnis bis Weißensee gem. FV-NE § 17 (7) - Zugleitbetrieb - zulässig.

a) Bü in km 12,050

Der Bü in km 12,050 ist zu sichern, bevor die Signale A, P1 oder P2 auf Fahrt gestellt oder Fahrten auf andere Weise zugelassen werden.

b) Bü in km 12,870

Der Bü in km 12,870 ist zu sichern, bevor die Signale N1, N2 oder F auf Fahrt gestellt oder Fahrten auf andere Weise zugelassen werden.

Die BÜSA km 12,050 und 12,870 sind nicht mit Endlageprüfern für die Schrankenbäume ausgerüstet. Nach dem Schließen der Schranken ist zusätzlich zur Freiprüfung des Gefahrenraumes die Endlage der Schrankenbäume an Hand der Monitorbilder festzustellen. Tritt nach der Signalfahrtstellung eine Veränderung der Lage der Schrankenbäume ein, ist das Hauptsignal sofort in die Haltstellung zu bringen und Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

Abfahrauftrag**Zu FV-NE § 17 (8)**

Der Fahrdienstleiter erteilt als Aufsichtsbediensteter den Abfahrauftrag. Für Züge in Richtung Straußfurt muß kein Abfahrauftrag gegeben werden.

Kreuzungen**Zu FV-NE § 20 (2)**

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Bekanntgabe von Kreuzungen**Zu FV-NE § 20 (3) und (9)**

Auf die Bekanntgabe von Kreuzungen im Bahnhof Sömmerda Unt Bf wird verzichtet.

Überholungen**Zu FV-NE § 21 (2) - (4)**

Überholungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Bekanntgabe von Überholungen

Zu FV-NE § 21 (3)

Auf die Bekanntgabe von Überholungen im Bahnhof Sömmerda Unt Bf wird verzichtet.

Sperren von Streckengleisen

Zu FV-NE § 26 (2)

Zuständiger Fdl für die planmäßige Sperrung der Streckengleise Straußfurt – Weißensee und Weißensee – Sömmerda Unt. Bf. ist der Zlr Sömmerda Unt. Bf.

Geschwindigkeit beim Rangieren

Zu FV-NE § 45 (4) c

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt beim Rangieren in den Gleisen 7 und 9 sowie im Verbindungsgleis zum oberen Bahnhof 15 km/h, auf allen anderen Gleisen 25 km/h.

Besonderheiten beim Rangieren

Zu FV-NE § 51 (13)

Die Bahnhöfe Sömmerda Unt. Bf. und Sömmerda Oberer Bf. (ESTW-Bereich) sind durch das Verbindungsgleis 9 (im ESTW-Bereich Gl. 5) miteinander verbunden. Alle Rangierfahrten zwischen dem oberen und dem unteren Bahnhof sind mit dem zuständigen Fdl des oberen Bahnhofs zu vereinbaren.

Rangieren zwischen Einfahrweiche und Rangierhalttafel

Beim Rangieren über Weiche [Nr]	Größte Länge der Rangierabteilung, über die hinaus ein schriftlicher Befehl zum Rangieren über Ra 10 erforderlich ist [m]
1	280
22	40

Zustimmung zum Rangieren

Zu FV-NE § 52 (5) b

Für Rangierfahrten, die ausschließlich jeweils in den Gleisen 4 bis 7 erfolgen, ist keine Zustimmung des Weichenwärters erforderlich.

Beim Rangieren im Verbindungsgleis 9 bezieht sich die Zustimmung des Weichenwärters nicht auf die richtige Stellung der Weichen 18, 20, 24 und 30. Die Bedienung obliegt dem Triebfahrzeugführer.

Rangieren im Gefälle**Zu FV-NE § 53 (5)**

Das Verbindungsgleis zum oberen Bahnhof liegt zwischen dem Bahnübergang Lessingstraße und dem oberen Bahnhof in einer Neigung von mehr als 2,5 ‰. Die maßgebliche Neigung beträgt 13,3 ‰. Das Abstellen von Fahrzeugen ist in diesem Bereich nicht zulässig.

Verschieben ohne Rangierpersonal**Zu FV-NE § 53 (10)**

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Sichern von Bahnübergängen**Zu FV-NE § 55 (1)**

a) Bü km 12,050

Vor Zulassung von Rangierfahrten über den Bü in km 12,050 ist dieser zu sichern.

b) Bü Lessingstraße/Bü Güterabfertigung

Alle Fahrten zwischen dem oberen und dem unteren Bahnhof werden als Rangierfahrten durchgeführt. Im Verbindungsgleis befinden sich zwei Bahnübergänge mit mechanischen Vollschrakenanlagen:

) Bü Lessingstraße

) Bü Güterabfertigung, zugleich Zufahrt zum Bahnhof

Für die Bedienung der Schranken ist der Fdl Sömmerda Unt. Bf. zuständig. Mit dem Schließen und Öffnen der Schranken darf der Fdl einen anderen Betriebsbediensteten beauftragen, sofern dieser für die Bedienung der Schranken örtlich eingewiesen ist.

Es ist darauf zu achten, daß der Straßenverkehr nicht länger als unvermeidlich behindert wird.

c) Bü km 12,870

Vor Zulassung von Rangierfahrten über das Signal Ra 10 hinaus in Richtung Köllda ist der Bü in km 12,870 zu sichern.

Die BÜSA km 12,050 und 12,870 sind nicht mit Endlageprüfern für die Schrankenbäume ausgerüstet. Nach dem Schließen der Schranken ist zusätzlich zur Freiprüfung des Gefahrenraumes die Endlage der Schrankenbäume an Hand der Monitorbilder festzustellen.

Sichern der Übergänge für Reisende

Zu FV-NE § 55 (1)

Bei Rangierfahrten sind die Reisendenüberwege in Gleis 1 durch den Fdl als Aufsichtsbediensteter zu sichern.

Abstoßen und Ablaufenlassen

Zu FV-NE § 56 (1) d

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

2.23 Bestimmungen zum Signalbuch

(Bleibt frei)

2.24 Sonstige Bestimmungen

Dienstbeginn, -übergabe und -schluß

Die Dienstübernahme und -übergabe des Fahrdienstleiters ist mit Datum, Uhrzeit und Name im Zugmeldebuch zu bestätigen.

Der Fdl Suf meldet sich bei Dienstbeginn und -schluß bei der benachbarten noch besetzten bzw. wieder besetzten Zugmeldestelle an und ab.

Bei Dienstschluß sind die zu übergebenden Unterlagen auf dem Schreibtisch griffbereit abzulegen.

Nachbarbetriebsstelle nach Dienstruhe nicht besetzt

Sollte sich die Dienstaufnahme des Fdl Straußfurt nach der Dienstruhe verzögern, ist das Ablassen von Zügen ab Weißensee in Richtung Straußfurt unzulässig.

Sollte sich die Dienstaufnahme des Fdl Kölleda nach der Dienstruhe verzögern, ist die Zugfolge mit dem Zugleiter Buttstädt zu vereinbaren. Züge Richtung Olbersleben sind mittels schriftlichem Befehl Nr. 2 zur Vorbeifahrt an den Signalen A und N3 in Kölleda zu beauftragen. Der Befehl zur Vorbeifahrt am Asig N3 ersetzt nicht die Fahranfrage beim Zlr Buttstädt.

In Befehl Nr. 8 ist die Sicherung folgender Bahnübergänge zu beauftragen:

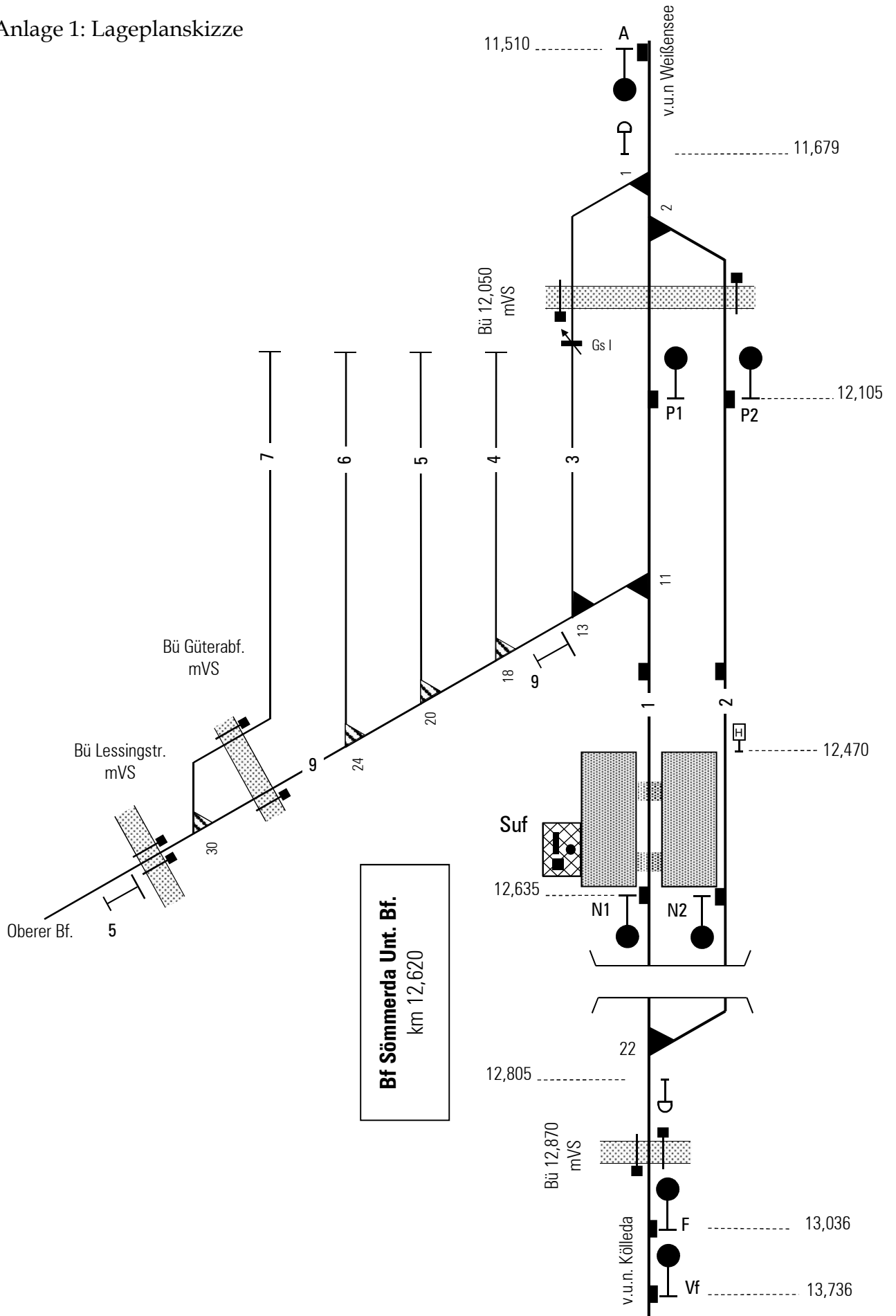
-) 20,321
-) 20,760
-) 21,670

Bei verspätetem Eintreffen des Fdl Kölleda sind zunächst bereits vereinbarte Zugfahrten zu beenden, bevor der Fdl den Dienst aufnimmt.

Stellung der Weichen während der Dienstruhe

Zum Beginn der Dienstruhe ist der Fahrweg von Kölleda nach Gleis 1 (f/1) einzustellen.

Anlage 1: Lageplanskizze



Anlage 2: Verzeichnis der Zugschlußstellen

Stellwerk Suf

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt eines Zuges auf Signal		Signalzugschlußstelle Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal vorbeigefahren ist an		Fahrstraßenzugschlußstelle Fahrstraße auflösen und Fahrstraßenhebel zurücklegen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder vorbeigefahren ist an	
	nach		Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat		Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat
A	Gleis 1		WA 1	Stw Suf Ñ	
A	Gleis 2		WA 1		WA 1
F	Gleis 1	Stw Suf		Sp W 11Ñ	
F	Gleis 2	Stw Suf		Stw Suf	
N1	Kölleda	Sp W 22		Sp W 22	
N2	Kölleda	Sp W 22		Sp W 22	
P1	Weißensee		WA 1		WA 1
P2	Weißensee		WA 1		WA 1

Zeichenerklärung:

- Ñ Zugschlußstelle gilt nur für Züge, die den Stellwerksbereich durchfahren
Einrichtungen dürfen nur bedient werden, wenn der Zug zum Halten gekommen
ist.

Teil B.301

2.3 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Kölleda

2.31 Allgemeines

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Kölleda (Abk. KDA) ist Zugmeldestelle. Angrenzende Zugmeldestelle ist der Bahnhof Sömmerda Unterer Bf. In Richtung Olbersleben grenzt die Zugleitstrecke Kölleda – Großheringen an; benachbarte Zuglaufstelle ist der Bahnhof Olbersleben. Angrenzende Zugleitstelle ist der Bahnhof Buttstädt.

Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal A bei km 20,160 aus Richtung Sömmerda sowie das Einfahrsignal F bei km 22,127 aus Richtung Olbersleben gegen die freie Strecke abgegrenzt.

Das Fahrdienstleiterstellwerk Kf besteht aus einem elektromechanischen Stellwerk der Bauform E 12/78 mit HI-Signalen. Die Signale sind mit PZB ausgerüstet.

b) Gleise

Haupt- Gleis Nr.	Neben- Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
3		Durchg. Hauptgleis	675 (60) 645 (60)	730	in Ri Olbersleben in Ri Sömmerda
4		Kreuzungs- und Überholungsgleis	675 645	730	in Ri Olbersleben in Ri Sömmerda
	10	Auszieh- und Verbindungs- gleis zur Anschlußbahn		355	Grenze zur Anschlußbahn km 20,485
	11	Ladegleis		300	
	12	Abstellgleis		300	

Die Gleise 3 und 4 sind mit Reisezugfahrstraßen ausgerüstet. Die vorhandenen Bahnsteige und deren Länge sind als Klammerwerte aufgeführt. Durchfahrten sind durch die Gleise 3 und 4 zugelassen. Reisezüge sind in Gleis 4 nur zur Durchfahrt oder zum Betriebshalt zugelassen.

c) Nebenanlagen

-) Ladestraße Gleis 11
-) Anschlußbahn der Stadt Kölleda

d) Fernmeldeeinrichtungen

-) Streckenfernsprechverbindung (Fsz-Leitung)
-) Fernsprechverbindungen
 - Stw Kf - Esig A
 - Stw Kf - Esig F
-) Telekom-Anschluß für Telefon und Telefax auf Stw Kf
 - Tel: 03635/49289-1, Fax -2
-) Zugfunk VZF 95 II, Kanal O 27

e) Versorgungseinrichtungen

Die Versorgung mit Brauchwasser erfolgt aus der städtischen Wasserversorgung. Störungen sind der Wasserwirtschaft Kölleda (Wassermeister) zu melden.

Treten Störungen in der Stromversorgung auf, hat sich der Fdl bei der Firma EON – Thüringer Energie, Rufnummer 036374/310, nach einem Netzausfall zu erkundigen. Ist dies nicht der Fall, ist der Bereich Elektro- und Fernmeldetechnik der ThE zu verständigen.

Bei Störungen der Bahnsteigbeleuchtung ist die 3-S-Zentrale Erfurt unter der Rufnummer 0361/300-1055 zu benachrichtigen.

Eine Gasversorgung ist nicht vorhanden.

2.32 Bestimmungen zur FV-NE

Zugmeldungen**Zu FV-NE § 10 (1)**

Folgende Zeichen sind als Zugmelderuf zu verwenden:

-) Richtung Buttstädt: einfach
-) Richtung Sömmerda: zweifach

▲ Zugvollständigkeitsmeldung**Zu FV-NE § 10 (5b)**

- ▲ Die Zugvollständigkeitsmeldung darf abgegeben werden, wenn der Zug vollständig eingefahren ist.

Zuglaufmeldung während der Fahrt**Zu FV-NE § 10 (8)**

Für planmäßig in Kölleda durchfahrende Züge darf die Fahranfrage durch den Triebfahrzeugführer während der Fahrt bereits vor der Einfahrt in Kölleda beim Zugleiter gestellt werden.

Gleisfreimeldeanlagen**Zu FV-NE § 14 (1)**

Für den Bahnhof Kölleda besteht eine Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern. Sie ist wie folgt begrenzt: vom Einfahrtsignal A in km 20,160 bis zum Einfahrtsignal F km 22,127 sowie in Richtung Anschlußbahn bis Spitze Weiche 2.

Prüfung des Fahrweges**Zu FV-NE § 14 (2)**

Beginn und Ende des zu prüfenden Fahrweges ist jeweils das Signal Ra 10.

Zeitpunkt für das Schließen der Schranken bei Zugfahrten

a) Bü km 20,321

Die BÜSA ist einzuschalten, bevor die Signale A sowie P_{3,4} auf Fahrt gestellt oder Fahrten auf andere Weise zugelassen werden. Im Regelfall erfolgt die Einschaltung durch Betätigung des Fahrstraßensignalhebels. Sofern die Einschaltung nicht selbsttätig erfolgt, ist eine hilfsweise Einschaltung vorzunehmen.

b) Bü km 20,760

Die mechanische Vollschanke am Stellwerk Kf ist zu schließen, bevor die Signale A sowie P_{3,4} auf Fahrt gestellt oder Fahrten auf andere Weise zugelassen werden. Die Schranke soll spätestens geschlossen werden, wenn die Anrückmeldung ertönt.

c) Bü km 21,670

Die mechanische Vollschanke km 21,670 ist zu schließen, bevor die Signale F sowie N_{3,4} auf Fahrt gestellt oder Fahrten auf andere Weise zugelassen werden. Die Schranke soll spätestens geschlossen werden, wenn die Anrückmeldung ertönt.

Zugschlußstellen**Zu FV-NE § 16 (6)**

Die Signal- und Fahrstraßenzugschlußstellen sind im Verzeichnis der Anlage 2 aufgeführt.

Abfahrauftrag

Zu FV-NE § 17 (8)

Der Abfahrauftrag wird stets vom Zugführer erteilt.

Kreuzungen

Zu FV-NE § 20 (2)

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Bekanntgabe von Kreuzungen

Zu FV-NE § 20 (3) und (9)

Auf die Bekanntgabe von Kreuzungen im Bahnhof Kölleda wird verzichtet.

Überholungen

Zu FV-NE § 21 (2) - (4)

Überholungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Bekanntgabe von Überholungen

Zu FV-NE § 21 (3)

Auf die Bekanntgabe von Überholungen im Bahnhof Kölleda wird verzichtet.

Besonderheiten für das Rangieren

Zu FV-NE § 51 (13)

Wenn Zugfahrten zugelassen sind, besteht Rangierverbot für den Bereich der Hauptgleise. Für das Aussprechen und die Überwachung des Rangierverbotes ist der Fahrdienstleiter verantwortlich.

Innerhalb des Bahnhofs befinden sich PZB-Magnete der Stresi-ZLB. Die Lage ist der Lageplanskizze zu entnehmen. Es sind beim Rangieren die Bestimmungen der SbV Teil A, Abschnitt 8 zu beachten.

Rangieren zwischen Einfahrweiche und Rangierhalttafel

Beim Rangieren über Weiche [Nr]	Größte Länge der Rangierabteilung, über die hinaus ein schriftlicher Befehl zum Rangieren über Ra 10 erforderlich ist [m]
3	Rangieren über Anschlußbahn
12	50 (Zulässigkeit s. zu § 59 (2))

Zustimmung des Weichenwärters - Verzicht

Zu FV-NE § 52 (5) a)

Eine Zustimmung des Weichenwärters ist nicht erforderlich beim Rangieren innerhalb des Bereichs der Gleise 11 und 12 bis zum Signal 2^{II}.

Wurde zum Rangieren über die Weiche 6 die Zustimmung durch den Weichenwärter zur Fahrt über das Signal 2^{II} hinaus erteilt, ist vor dem Zurücksetzen in die Gleise 11 und 12 keine erneute Zustimmung des Weichenwärters erforderlich.

Rangieren im Gefälle

Zu FV-NE § 53 (5)

Gleise des Bahnhofs Kölleda weisen teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [‰]	Bemerkungen
3	Eisg A	W 1	3,9	
3	W 12	Esig F	2,6	

Verschieben ohne Rangierpersonal

Zu FV-NE § 53 (10)

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Signale - Vorbeifahrt

Zu FV-NE § 54 (6) b)

Wurde für das Rangieren im Bereich der Gleise 11 und 12 über die Weiche 6 die Zustimmung durch den Weichenwärter zur Fahrt über das Signal 2^{II} hinaus erteilt, ist es beim Wechsel der Fahrtrichtung nicht erforderlich, bis hinter das Signal der Gegenrichtung 2^I zu fahren.

Schließen der Schranken bei Rangierfahrten

Zu FV-NE § 55 (1)

Bevor Rangierfahrten über den jeweiligen Bahnübergang zugelassen werden, sind die Schranken zu schließen.

Bei Fahrten in die oder aus der Anschlußbahn ist durch den Rangierbegleiter vor dem Befahren die Einschalttaste für die BÜSA km 20,321 zu bedienen. Die Weiterfahrt darf erst nach Aufleuchten der weißen Kontrollampe erfolgen, ohne Aufleuchten der Kontrollampe ist der Bü als ungesichert zu betrachten. Die Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach dem Befahren und der vollständigen Räumung des Bü.

Bei Fahrten aus der Anschlußbahn in Richtung Bahnhof Kölleda ist vor Einschalten der BÜSA die Zustimmung des Fdl einzuholen. Die Zustimmung ist durch den Fdl erst zu geben, wenn die Voraussetzungen zur Vorbeifahrt an Signal 2^I gegeben sind, wenn sonst aufgrund der Länge der Rangierabteilung bei Halt vor Signal 2^I die BÜSA nicht ausgeschaltet wird.

Abstoßen und Ablaufenlassen

Zu FV-NE § 56 (1) d

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

Rangieren über Rangierhalttafel hinaus

Zu FV-NE § 59 (2)

Das Rangieren über das Signal Ra 10 in Richtung Olbersleben ist nur zulässig, wenn es in einer Betra angeordnet ist oder ein Mitarbeiter der Sm Sömmerda zugestimmt hat.

2.33 Bestimmungen zum Signalbuch

(bleibt frei)

2.34 Sonstige Bestimmungen

Dienstbeginn, -übergabe und -schluß

Der Fdl Kölleda meldet sich am Ende der Dienstruhe beim Fdl Sömmerda an. Des weiteren verständigt er die Zugmeldestelle, von der, gemäß Fahrplan, der erste Zug zu erwarten ist. Zu Beginn der Dienstruhe meldet er sich bei der Zugmeldestelle ab, zu der er den letzten Zug abgelassen hat.

Während der Dienstruhe sind die zu übergebenden Unterlagen auf dem Schreibtisch zu hinterlegen.

Nachbarbetriebsstelle nach Dienstruhe nicht besetzt

Sollte sich die Dienstaufnahme des Fdl Sömmerda Unterer Bahnhof nach der Dienstruhe verzögern, ist im Befehl 10 folgendes Signal zu nennen: Esig F. Eine Weiterfahrt nach Straußfurt ist unzulässig.

Durch Befehl Nr. 8 ist die Sicherung des folgenden Bahnübergangs zu beauftragen:

)km 12,870

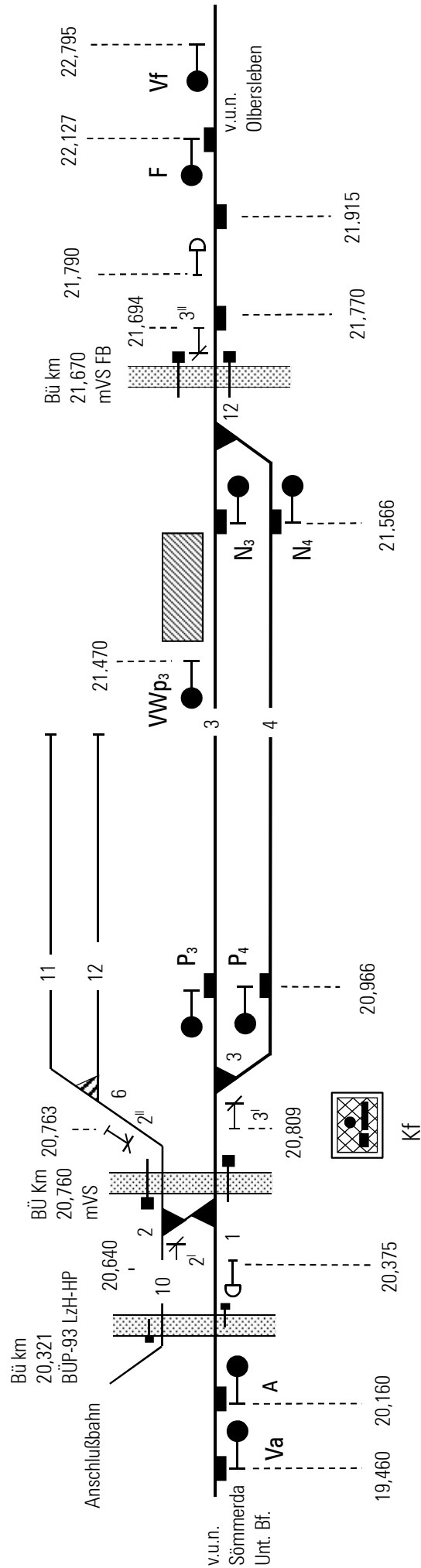
Sollte sich die Dienstaufnahme des Zugleiters in Buttstädt verzögern, ist ein Ablassen von Zügen nicht zulässig.

Stellung der Weichen während der Dienstruhe

Vor Beginn der Dienstruhe ist auf dem Stw Kf der Fahrweg durch Gleis 3 einzustellen.

Anlage 1: Lageplanskizze

Bf Kölledda
km 21,280



Anlage 2: Verzeichnis der Zugschlußstellen

Stellwerk Kf

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt eines Zuges auf Signal	nach	Signalzugschlußstelle		Fahrstraßenzugschlußstelle	
		Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat	Fahrstraße auflösen und Fahrstraßenhebel zurücklegen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat
A	Gleis 3		WA 3		WA 3
A	Gleis 4		WA 3		WA 3
F	Gleis 3		WA 12	Stw Kf)	WA 12
F	Gleis 4		WA 12	Stw Kf)	WA 12
N3	Olbersleben		WA 12		WA 12
N4	Olbersleben		WA 12		WA 12
P3	Sömmerda Unt Bf		WA 1		WA 1
P4	Sömmerda Unt Bf		WA 1		WA 1

Zeichenerklärung:

Ñ Zugschlußstelle gilt nur für Züge, die den Stellwerksbereich durchfahren
Einrichtungen dürfen nur bedient werden, wenn der Zug zum Halten gekommen
ist und der Zugschluß festgestellt wurde.

Teil B.301**2.4 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof
Olbersleben****2.41 Allgemeines****a) Beschreibung und Lage**

Der Bahnhof Olbersleben (Abk. OLB) ist unbesetzter Kreuzungsbahnhof und Zuglaufstelle innerhalb der Zugleitstrecke Kölleda – Großheringen. Zuständige Zugleitstelle ist Buttstädt. Angrenzende Zugmeldestelle ist der Bahnhof Kölleda.

Der Bahnhof ist jeweils durch ein Signal Ne 1 gegen die freie Strecke abgegrenzt, und zwar bei km 28,127 aus Richtung Kölleda sowie bei km 29,365 aus Richtung Buttstädt.

Der Bahnhof ist für Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen ausgerüstet.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
1		Durchgehendes Hauptgleis Ri Kölleda	260 (60)	650	Durchfahrten Ri KDA zugelassen
2		Durchgehendes Hauptgleis Ri Buttstädt	440 (60)	650	Vor Weiterfahrt Infrarot-Einschaltung für Bü betätigen

c) Nebenanlagen

Keine vorhanden

d) Fernmeldeeinrichtungen

- └ Streckenfernsprechverbindung (Fsz-Leitung) zwischen Kölleda und Buttstädt
- └ Zugfunk VZF 95 II, Kanal O 27

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

Störungen sind an den Zugleiter Buttstädt zu melden.

2.42 Bestimmungen zur FV-NE

Sicherung der Reisenden

Zu FV-NE § 7 (5)

Für die Sicherung des Reisendenzugangs ist der Zugführer verantwortlich, soweit es im Fahrplan oder durch schriftlichen Befehl bestimmt ist. Der Reisendenzugang ist durch den Zugführer eines Reisezuges zu sichern, wenn der kreuzende Zug bei der Durchfahrt den Reisendenüberweg befahren muß.

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge Richtung Kölleda befindet sich vor dem Reisendenüberweg.

Zugschlußstellen

Zu FV-NE § 10 (5)

Einfahrt nach Gleis aus Richtung		Zugschlußstelle
Kölleda	Buttstädt	Zug ist mit Schluß vorbeigefahren an
	1	Ausschalterschleife Bü (Tafel Auto-HET)
2		Grenzzeichen W 1

Aufbewahrung der Schlüssel

Zu FV-NE § 15 (10)

Die Schlüssel für die Rückfallweichen 1 und 2 sind beim Zugleiter aufzubewahren.

Gleichzeitige Einfahrt

Zu FV-NE § 17 (2)

Die gleichzeitige Einfahrt von Zügen ist zulässig, sofern die Rückfallweichen in Grundstellung liegen.

Durchfahrt von Zügen

Zu FV-NE § 17 (9)

Die Durchfahrt von Zügen ist nur in Richtung Kölleda zulässig. Alle Züge in Richtung Buttstädt müssen vor der Weiterfahrt den Bü sichern.

Kreuzungen

Zu FV-NE § 20 (2)

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Reihenfolge der Einfahrt**Zu FV-NE § 20 (3)**

Auf die Festlegung der Reihenfolge der Einfahrt im Fahrplan wird verzichtet. Abweichungen werden, soweit erforderlich, vom Zugleiter mittels schriftlichen Befehls mitgeteilt.

Es erfolgt für alle Züge grundsätzlich die Einfahrt

-) aus Richtung Kölleda nach Gleis 2
-) aus Richtung Buttstädt nach Gleis 1

Überholungen**Zu FV-NE § 21 (2) - (4)**

Überholungen sind nicht zulässig.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Das Rangieren ist mit einzeln fahrenden Triebfahrzeugen unter Nutzung der Grundstellung der Rückfallweichen zulässig.

Innerhalb des Bahnhofs befinden sich PZB-Magnete der Stresi-ZLB. Die Lage ist der Lageplanskizze zu entnehmen. Es sind beim Rangieren die Bestimmungen der SbV Teil A, Abschnitt 8 zu beachten.

Sichern von Bahnübergängen**Zu FV-NE § 55 (1)**

Muß der Bü km 28,940 von Rangierfahrten befahren werden, ist vor jedem Befahren die BÜSA einzuschalten; dazu ist, sofern möglich, die IRE, anderenfalls die Auto-HET zu betätigen. Dabei ist der Bü nach jedem Befahren vollständig zu räumen und vor jedem erneuten Befahren das vollständige Ausschalten der BÜSA abzuwarten.

Befahren des Reisendenübergangs**Zu FV-NE § 55 (2)**

Der Reisendenübergang zum Bahnsteig ist von Rangierfahrten mit Schrittgeschwindigkeit und mit vorheriger Abgabe eines Achtungssignals zu befahren.

Abstellen von Fahrzeugen**Zu FV-NE § 58 (1-7)**

Fahrzeuge dürfen nur abgestellt werden, soweit es in einer Betra angeordnet ist.

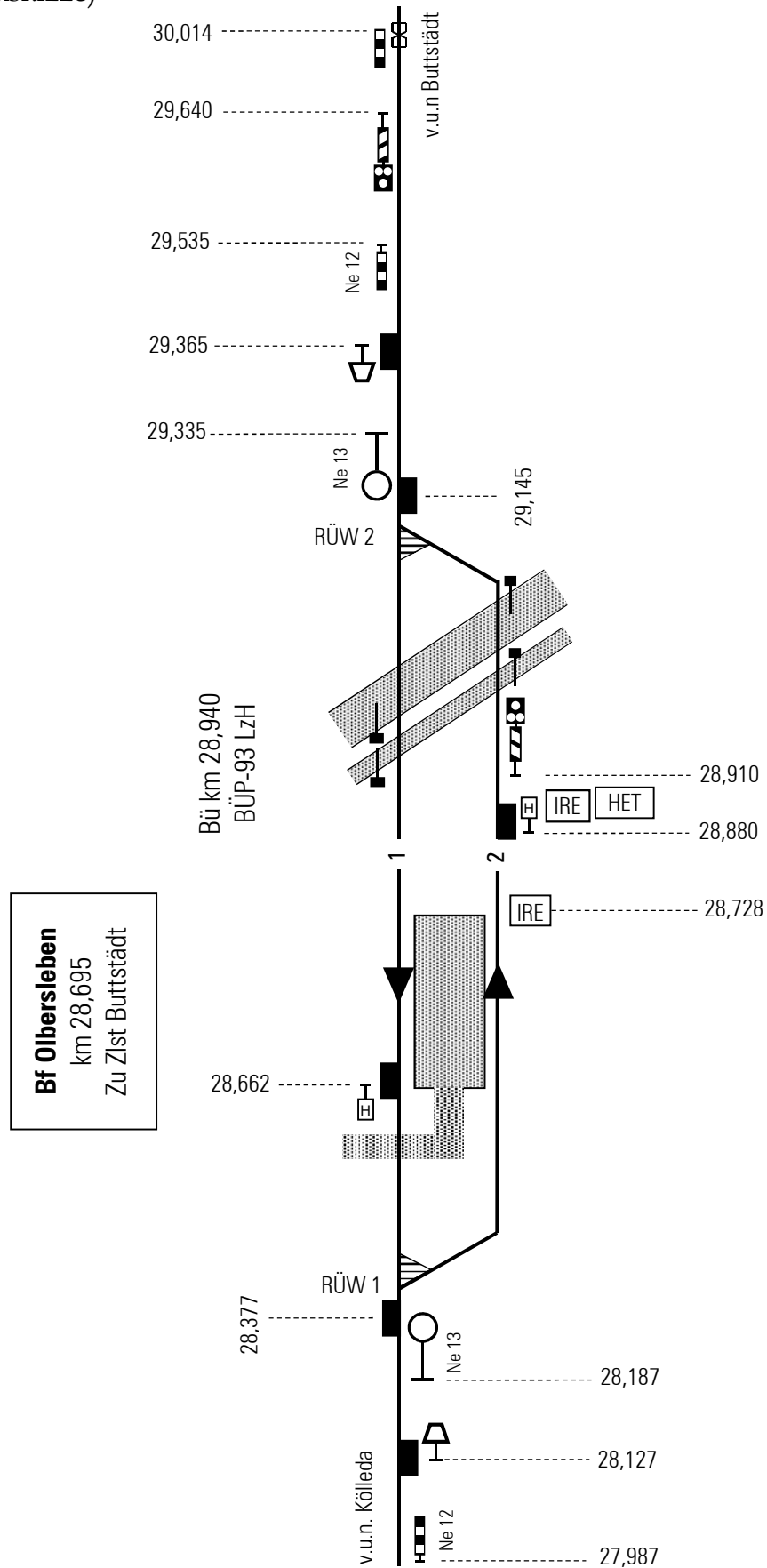
2.23 Sonstige Bestimmungen**Sichern des Bahnübergangs**

Die Sicherungsanlage des Bü 28,940 ist für Züge in Richtung Buttstädt durch den Triebfahrzeugführer mittels Infrarotgeber einzuschalten. Die Infrarotempfänger befinden sich am Bahnsteigende sowie am Signal Ne 5. Ist ausnahmsweise kein Infrarotgeber vorhanden, ist eine Einschaltung mittels Schlüsseltaste (DB-21) am Signal Ne 5 vorzunehmen.

Die Einschaltung darf erst vorgenommen werden, wenn die Fahrerlaubnis zur Weiterfahrt vorliegt.

Muß ein Zug ausnahmsweise aus Gleis 1 nach Buttstädt ausfahren, ist die Bahnübergangssicherungsanlage des Bü km 28,940 mittels Infraroteinschalter an Gleis 2 einzuschalten. Das an Gleis 2 stehende Überwachungssignal (km 28,910) ist hierbei auch für die Ausfahrt aus Gleis 1 gültig.

(Lageplanskizze)



Teil B.301**2.5 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Buttstädt****2.51 Allgemeines****a) Beschreibung und Lage**

Der Bahnhof Buttstädt (Abk. BUT) ist Zugleitstelle für die Zugleitstrecke Köllda – Großheringen. Zur Zugleitstrecke gehören die unbesetzten Zuglaufstellen Olbersleben und Eckartsberga. An die Zugleitstrecke angrenzende Zugmeldestellen sind die Bahnhöfe Köllda und Großheringen.

Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal A bei km 34,363 aus Richtung Olbersleben sowie das Einfahrsignal H bei km 36,069 aus Richtung Eckartsberga gegen die freie Strecke abgegrenzt.

Das Stellwerk Bf besteht aus einem mechanischen Stellwerk der Bauart Jüdel mit Lichtsignalen und einer elektrischen Weiche.

b) Gleise

Haupt- Gleis Nr.	Neben- Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
1		Kreuzungsgleis	115 (100)		Nur Ri Eckartsberga
2		Durchg. Hauptgleis	Ri ECK 65 (65) Ri OLB 450 (85)		Durchfahrten zugelassen
4		Kreuzungs- u. Überholgleis	430		Nur Güterzüge
	7	Abstellgleis		165	Kopf- u. Seitenrampe
	8	Freiladegleis		115	Ladestraße

Die Gleise 1 und 2 sind mit Reisezugfahrstraßen ausgerüstet. Die vorhandenen Bahnsteige und deren Länge sind als Klammerwerte aufgeführt.

c) Nebenanlagen

- ┌ Ladestraße an Gleis 8
- ┌ Kopf- und Seitenrampe an Gleis 7
- ┌ Anschlußbahn der Fa. IRUSO GmbH Agrarhandel, Niederlassung Buttstädt

d) Fernmeldeeinrichtungen

- ┌ Streckenfernsprechverbindung (Fsz-Leitung) zwischen Köllda und Großheringen

-) Bahnhofsfernsprechverbindung mit den Sprechstellen:
Fernsprecher an den Einfahrtsignale A und H
-) Telefon- und Fax-Anschluß, Rufnummer 036373/99199, Fax 99448
-) Zugfunk VZF 95 II, Kanal O 27

e) Versorgungseinrichtungen

Die Wasserversorgung besteht durch Anschluß an das Verbundnetz des Wasserwerks Buttstädt. Der Hauptabsperrschieber für das Empfangsgebäude befindet sich im Keller der Bahnhofsgaststätte.

Der Hauptschalter der Stromversorgung für den gesamten Bahnhof mit den Hauptsicherungen befindet sich im Vorraum zum Arbeitsraum im Empfangsgebäude. Treten Störungen in der Stromversorgung auf, hat sich der Fdl bei der Firma EON – Thüringer Energie, Rufnummer 036374/310, nach einem Netzausfall zu erkundigen. Ist dies nicht der Fall, ist der Bereich Elektro- und Fernmeldetechnik der ThE zu verständigen.

Bei Störungen der Bahnsteigbeleuchtung ist die 3-S-Zentrale Erfurt unter der Rufnummer 0361/300-1055 zu benachrichtigen.

Gasversorgung ist nicht vorhanden.

2.52 Bestimmungen zur FV-NE

Aufgaben des örtlichen Betriebsbediensteten

Zu FV-NE § 7 (2)

Der örtliche Betriebsbedienstete nimmt die Aufgaben des Zugleiters für die Zugleitstrecke Kölldeda – Großheringen wahr.

Sicherung der Reisenden

Zu FV-NE § 7 (5)

Bei der Ausfahrt eines Zuges aus Gleis 1 in Richtung Eckartsberga ist der Reisendenüberweg in Gleis 1 durch den öBb zu sichern, sofern das Gleis 1 für einen in Gleis 2 zur Abfahrt bereitstehenden Reisezug überschritten werden muß.

Ausfertigung schriftlicher Befehle

Zu FV-NE § 9 (1)

Der Zugleiter darf den Fahrdienstleiter Sömmerda Unt Bf mit der Ausfertigung schriftlicher Befehle für seinen Bereich beauftragen.

Zugmeldungen**Zu FV-NE § 10 (1)**

Folgende Rufzeichen des Zugmelderufs sind zu verwenden:

-) Richtung Großheringen: einfach
-) Richtung Kölleda: zweifach

Anbieten und Annehmen**Zu FV-NE § 10 (4)**

Das Annehmen eines Zuges von Kölleda und von Großheringen ist nur unter den Bedingungen für das Erteilen der Fahrerlaubnis gem. FV-NE § 17 (7) - Zugleitbetrieb - zulässig.

Ein Zug von Großheringen ist erst anzunehmen, nachdem eventuell erforderliche Befehle übermittelt worden sind.

Zugschlußfeststellung**Zu FV-NE § 10 (5)**

Für einen aus Eckartsberga eingefahrenen Zug darf die Zugschlußfeststellung unter folgenden Bedingungen durch Auswerten der Meldeanzeigen der Streckengleisfreimeldeanlage des Streckengleises Eckartsberga - Buttstädt ersetzt werden:

-) für den betreffenden Zug liegt eine Verlassensmeldung für den Bf Eckartsberga vor;
-) der Zug ist auf Hauptsignal eingefahren und die Fahrstraße wurde durch eine Regelbedienhandlung aufgelöst;
-) die Meldeanzeigen der Streckengleisfreimeldung zeigen eine gelbe Ausleuchtung der Gleisstreifen.

Rückmelden**Zu FV-NE § 10 (5)**

Sofern bei Zügen von Großheringen ausnahmsweise die planmäßige Ankunfts- oder Verlassensmeldung in Eckartsberga entfällt, ist der Fahrdienstleiter Großheringen bis spätestens 5 Minuten nach der planmäßigen Ankunfts- oder Durchfahrtszeit in Eckartsberga davon in Kenntnis zu setzen, daß die Rückmeldung erst nach Ankunft des Zuges in Buttstädt erfolgen wird.

Zugvollständigkeitsmeldung**Zu FV-NE § 10 (5b)**

Die Zugvollständigkeitsmeldung darf abgegeben werden, wenn der Zug vollständig eingefahren ist und den Einfahrweg geräumt hat.



Abmelden**Zu FV-NE § 10 (6)**

Züge, die von Buttstädt über Olbersleben hinaus nach Kölleda fahren, sind mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit von Olbersleben nach Kölleda abzumelden. Sofern in Olbersleben keine Zuglaufmeldung erfolgt, ist der Zug bis zu 5 Minuten vor der Abfahrt oder Durchfahrt in Buttstädt nach Kölleda anzubieten.

Züge, die von Buttstädt über Eckartsberga hinaus nach Großheringen fahren, sind mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit in Eckartsberga nach Großheringen abzumelden.

Zuglaufmeldung während der Fahrt**Zu FV-NE § 10 (8)**

Für planmäßig in Buttstädt durchfahrende Züge darf die Fahranfrage durch den Triebfahrzeugführer während der Fahrt bereits vor der Einfahrt in Buttstädt beim Zugsleiter gestellt werden.

Prüfung des Fahrweges**Zu FV-NE § 14 (1)**

Zur Sicherung der Ausfahrten Richtung Olbersleben und Eckartsberga ist die entsprechende Fahrstraße durch Bedienen des zugehörigen Fahrstraßenfestlegefeldes festzulegen. Hierdurch wird das Freisein der Abschnitte der Gleisfreimeldeanlage selbsttätig geprüft.

Gleisfreimeldeanlagen**Zu FV-NE § 14 (1)**

Für den Bahnhof Buttstädt besteht eine Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern. Sie ist wie folgt begrenzt: von Rangiersignal 2 in Gleis 2 bzw. Ne 5 in Gleis 4 bis zum Einfahrsignal H in km 36,069.

Fahrwegprüfbezirk**Zu FV-NE § 14 (2)**

Beginn und Ende des zu prüfenden Fahrwegs ist jeweils das Signal Ra 10.

Folgende Abschnitte sind ständig nicht einsehbar:

- ⌋ von km 34,820 (Merkpfahl) bis Ra 10 in km 34,580.
- ⌋ von Signal Rs 2 in Gleis 2 bzw. Ne 5 in Gleis 4 bis Ra 10 in km 35,690.

Zeitpunkt für das Schließen der Schranken bei Zugfahrten

Die Schranke im km 34,960 ist bei der Sicherung des Fahrwegs für Zugfahrten über den Bahnübergang zu schließen.

Indirekte Fahrwegprüfung**Zu FV-NE § 14 (4)**

Für den Bereich ständig nicht einsehbarer Abschnitte ist die indirekte Fahrwegprüfung durchzuführen, soweit nicht die Prüfung durch Festlegen des jeweiligen Fahrstraßenfestlegungsfeldes erfolgt.

Zugschlußstellen**Zu FV-NE § 16 (6)**

Die Signal- und Fahrstraßenzugschlußstellen sind in der Anlage 2 aufgeführt.

Zustimmung zur Abfahrt**Zu FV-NE § 17 (6)**

Der örtliche Betriebsbedienstete muß durch Erteilen des Abfahrauftrags der Abfahrt zustimmen.

Abfahrauftrag**Zu FV-NE § 17 (8)**

Der örtliche Betriebsbedienstete erteilt für alle Züge den Abfahrauftrag.

Kreuzungen**Zu FV-NE § 20 (2), (3)**

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig. Bei Kreuzungen mit Güterzügen ist für diese das Gleis 4 zu benutzen.

Die Bekanntgabe von Kreuzungen erfolgt im Bf Buttstädt nur für den Zug, der vor der Weiterfahrt die Ankunft des Gegenzuges abwarten muß.

Überholungen**Zu FV-NE § 21 (2) - (4)**

Überholungen sind in beiden Richtungen zulässig. Bei der Überholung von Güterzügen oder durch Güterzüge ist für diese das Gleis 4 zu benutzen.

Auf die Bekanntgabe von Überholungen wird für den Bahnhof Buttstädt verzichtet.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Wenn Zugfahrten zugelassen sind, besteht Rangierverbot für den Bereich der Hauptgleise. Für das Aussprechen und die Überwachung des Rangierverbotes ist der Fahrdienstleiter verantwortlich.

Innerhalb des Bahnhofs befinden sich PZB-Magnete der Stresi-ZLB. Die Lage ist der Lageplanskizze zu entnehmen. Es sind beim Rangieren die Bestimmungen der SbV Teil A, Abschnitt 8 zu beachten.

Im Gleis 8 befindet sich ein nichttechnisch gesicherter Bahnübergang.

Rangieren zwischen Einfahrweiche und Rangierhalttafel

Beim Rangieren über Weiche [Nr]	Größte Länge der Rangierabteilung, über die hinaus ein schriftlicher Befehl zum Rangieren über Ra 10 erforderlich ist [m]
1	330

Rangieren im Gefälle

Zu FV-NE § 53 (5)

Gleise des Bahnhofs Buttstädt weisen gemäß folgender Übersicht teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [%]	Bemerkungen
1,2	Bü 34,960	Esig A	9,7	
1,2,4	W 28	Esig H	11,3	

In Richtung Kölleda schließt sich ein Gefälle von mehr als 2,5‰ an den Bahnhof an. Die maßgebende Neigung beträgt bis zu 10,8‰.

Verschieben ohne Rangierpersonal

Zu FV-NE § 53 (10)

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Befahren der Übergänge für Reisende

Zu FV-NE § 55 (2)

Der Reisendenübergang in Gleis 1 ist von Rangierfahrten mit Schrittgeschwindigkeit und mit vorheriger Abgabe eines Achtungssignals zu befahren.

Abstoßen

Zu FV-NE § 56 (1) d

Das Abstoßen ist verboten.

2.53 Bestimmungen zum Signalbuch

Haupt- und Vorsignale

Zu Ril 301.0103

Der Bahnhof ist mit Lichthauptsignalen (HI) ausgerüstet. Beide Einfahrtsignale besitzen ein Einfahrvorsignal. Ausfahrtsignale sind nicht vorhanden.

2.54 Sonstige Bestimmungen

Dienstbeginn, -übergabe und -schluß

Die Dienstübernahme und -übergabe ist mit Datum, Uhrzeit und Name beim Zlr im Übergabe- und Belegblattbuch zu bestätigen.

Der Zlr meldet sich bei Dienstbeginn und -schluß bei der benachbarten noch besetzten bzw. wieder besetzten Zugmeldestelle an und ab.

Bei Dienstschluß sind die zu übergebenden Unterlagen auf dem Schreibtisch griffbereit abzulegen.

Nachbarbetriebsstelle nach Dienstruhe nicht besetzt

Sollte sich die Dienstaufnahme des Fahrdienstleiters Kölleda nach der Dienstruhe verzögern, ist die Zugfolge mit dem Fdl Sömmerda Unterer Bf. zu vereinbaren. Die Betriebsstelle Kölleda gilt als zeitweise ausgeschaltet. Züge Richtung Sömmerda sind mittels schriftlichem Befehl Nr. 2 zur Vorbeifahrt an den Signalen F und P₃ zu beauftragen.

Mittels Befehl Nr. 8 ist die Sicherung folgender Bahnübergänge zu beauftragen:

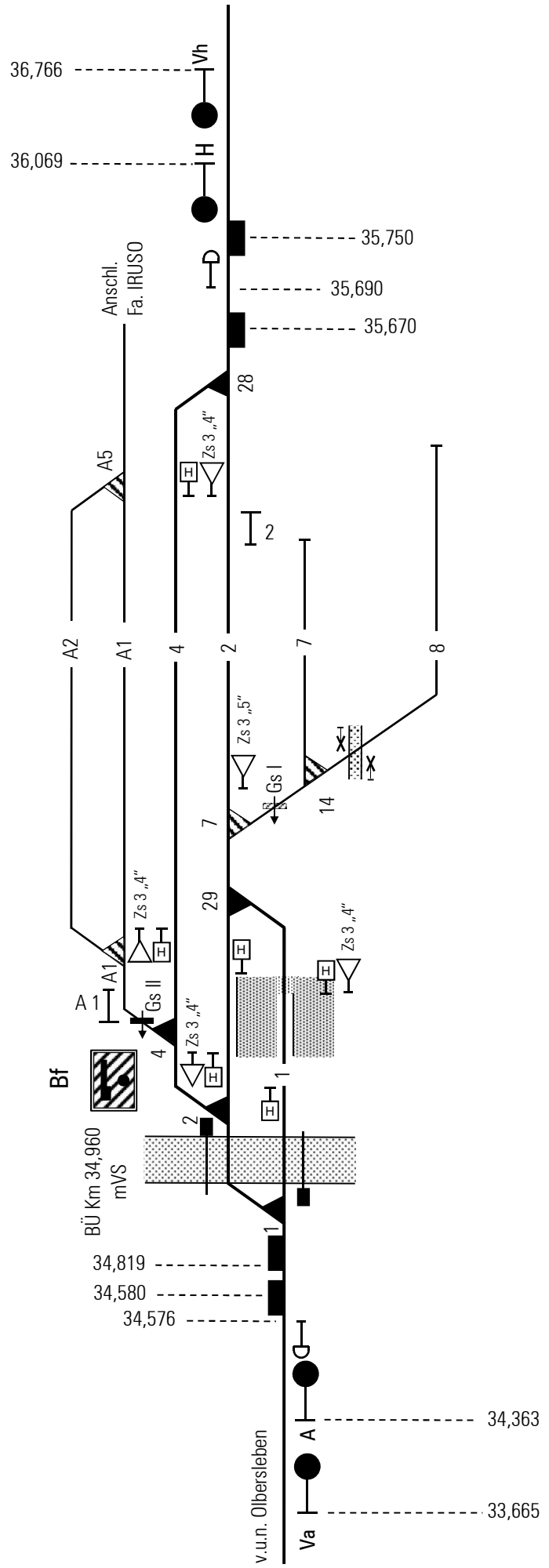
) 21,670
) 20,760
) 20,321

Stellung der Weichen während der Dienstruhe

Vor Beginn der Dienstruhe ist der Fahrweg durch Gleis 2 einzustellen und durch Umlegen der Fahrstraßenhebel a₂ und e₂ zu sichern.

Anlage 1: Lageplanskizze

Bf Buttstädt
km 35,100



Anlage 2: Verzeichnis der Zugschlußstellen

Stellwerk Bf

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt eines Zuges auf Signal	nach	Signalzugschlußstelle		Fahrstraßenzugschlußstelle	
		Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat	Fahrstraße auflösen und Fahrstraßenhebel zurücklegen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat
A	Gleis 1	Stw Bf			
A	Gleis 2	Stw Bf			Gz W 7 Ñ
A	Gleis 4	Stw Bf			
H	Gleis 2		WA 28	Sp W 1 Ñ	
H	Gleis 4		WA 28		
ohne Asig					
aus Gl. 1 (a/1)	Olbersleben			Sp W 1	
aus Gl. 2 (o2)	Olbersleben			Sp W 1	
aus Gl. 4 (o4)	Olbersleben			Sp W 1	
ohne Asig					
aus Gl. 1 (e1)	Eckartsberga				GA B201
aus Gl. 2 (e2)	Eckartsberga				GA B201
aus Gl. 4 (e4)	Eckartsberga				GA B201

Zeichenerklärung:

Ñ Zugschlußstelle gilt nur für Züge, die den Stellwerksbereich durchfahren

▲ Einrichtungen dürfen nur bedient werden, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

Teil B.301**2.6 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof
Eckartsberga [Thür]****2.61 Allgemeines****a) Beschreibung und Lage**

Der Bahnhof Eckartsberga [Thür] (Abk. ECK) ist unbesetzter Kreuzungsbahnhof und Zuglaufstelle innerhalb der Zugleitstrecke Kölleda - Großheringen. Zuständige Zugleitstelle ist Buttstädt. Angrenzende Zugmeldestelle ist der Bahnhof Großheringen (Infrastruktur DB Netz AG).

Der Bahnhof ist jeweils durch ein Signal Ne 1 gegen die freie Strecke abgegrenzt, und zwar bei km 44,490 aus Richtung Buttstädt sowie bei km 45,930 aus Richtung Großheringen.

Der Bahnhof ist für Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen ausgerüstet.

b) Gleise

Haupt- Gleis Nr.	Neben- Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Bemerkungen
1		Durchgehendes Hauptgleis Richtung Buttstädt	450 (40)	Vor Weiterfahrt Infrarot-Einschaltung für Bü betätigen
2		Durchgehendes Hauptgleis Richtung Großheringen	510 (90)	
	3	Abstellgleis	305	

Die vorhandenen Bahnsteige und deren Länge sind als Klammerwerte aufgeführt.

c) Nebenanlagen

┘ Anschlußbahn der Fa. Raiffeisen Warenzentrale Kurhessen/Thür. GmbH

d) Fernmeldeeinrichtungen

┘ Streckenfernsprechleitung (Fsz-Leitung) nach Buttstädt und Großheringen
┘ Zugfunk VZF 95 II, Kanal O 27

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

2.62 Bestimmungen zur FV-NE

Sicherung der Reisenden

Zu FV-NE § 7 (5)

Für die Sicherung des Reisendenzugangs ist der Zugführer verantwortlich, soweit es im Fahrplan oder durch schriftlichen Befehl bestimmt ist. Der Reisendenzugang ist durch den Zugführer eines Reisezuges zu sichern, wenn der kreuzende Zug bei der Ein- oder Durchfahrt den Reisendenüberweg befahren muß.

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge Richtung Buttstädt befindet sich vor dem Reisendenüberweg.

Schriftliche Weisungen

Zu FV-NE § 9

Befehle, die den Geltungsbereich der FV-NE betreffen, sind Zügen in Großheringen vor der Einfahrt in den Geltungsbereich der FV-NE durch den Zlr Buttstädt über Funk zu übermitteln.

Zugschlußstellen

Zu FV-NE § 10 (5)

Einfahrt nach Gleis aus Richtung Buttstädt	Großheringen	Zugschlußstelle Zug ist mit Schluß vorbeigefahren an
	1	Grenzzeichen W 10
2		Ausschalterschleife Bü (Tafel Auto-HET)

Aufbewahrung der Schlüssel

Zu FV-NE § 15 (10)

Der Schlüssel für die Rückfallweichen 1 und 10 sowie die Schlüssel für die Weichen 13 und 15 befinden sich unter Verschuß in der Schlüsselsperre. Die Freigabe erfolgt durch den Zlr Buttstädt. Für den Zugang zur Schlüsselsperre ist ein Schlüssel DB-21 erforderlich und durch den Zugführer der Bedienungsfahrt mitzuführen.

Gleichzeitige Einfahrt

Zu FV-NE § 17 (2)

Die gleichzeitige Einfahrt von Zügen ist zulässig, sofern die Rückfallweichen in Grundstellung liegen.

Durchfahrt von Zügen**Zu FV-NE § 17 (9)**

Die Durchfahrt von Zügen ist nicht zulässig.

Kreuzungen**Zu FV-NE § 20 (2)**

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Reihenfolge der Einfahrt**Zu FV-NE § 20 (3)**

Auf die Festlegung der Reihenfolge der Einfahrt im Fahrplan wird verzichtet. Abweichungen werden, soweit erforderlich, vom Zugleiter mittels schriftlichen Befehls mitgeteilt.

Es erfolgt für alle Züge grundsätzlich die Einfahrt

-) aus Richtung Großheringen nach Gleis 1
-) aus Richtung Buttstädt nach Gleis 2

Überholungen**Zu FV-NE § 21 (2) - (4)**

Überholungen sind nicht zulässig.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Das Rangieren ist verboten, solange Zugfahrten zugelassen sind.

Innerhalb des Bahnhofs befinden sich PZB-Magnete der Stresi-ZLB. Die Lage ist der Lageplanskizze zu entnehmen. Es sind beim Rangieren die Bestimmungen der SbV Teil A, Abschnitt 8 zu beachten.

Das Umsetzen von einzeln fahrenden Triebfahrzeugen erfolgt unter Nutzung der Grundstellung der Rückfallweichen, sofern es der Zugleiter nicht anders angeordnet hat.

Es besteht Folgeabhängigkeit zwischen der Weiche 13 und der Gleissperre I sowie zwischen der Weiche 15 und der Gleissperre II. Die Weichen sind jeweils mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Nach Umstellen der Weichen wird der Schlüssel für die folgeabhängige Gleissperre freigegeben.

Rangieren zwischen Einfahrweiche und Rangierhalttafel

Beim Rangieren über Weiche [Nr]	Größte Länge der Rangierabteilung, über die hinaus ein schriftlicher Befehl zum Rangieren über Ra 10 erforderlich ist [m]
1	120
15	180

Rangieren im Gefälle

Zu FV-NE § 53 (5)

Gleise des Bahnhofs Eckartsberga weisen gemäß folgender Übersicht teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [%]	Bemerkungen
1,3	Sig Ne 1	W 1	5,0	
1,3	W 13	Sig Ne 1	6,7	

In Richtung Großheringen schließt sich ein Gefälle von mehr als 2,5‰ an den Bahnhof an. Die maßgebende Neigung beträgt bis zu 6,7 ‰.

Verschieben ohne Rangierpersonal

Zu FV-NE § 53 (10)

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Sichern von Bahnübergängen

Zu FV-NE § 55 (1)

Muß der Bü km 44,922 von Rangierfahrten befahren werden, ist vor jedem Befahren die BÜSA einzuschalten; dazu ist, sofern möglich, die IRE, anderenfalls die Auto-HET zu betätigen. Dabei ist der Bü nach jedem Befahren vollständig zu räumen und vor jedem erneuten Befahren das vollständige Ausschalten der BÜSA abzuwarten.

Befahren des Reisendenzugangs

Zu FV-NE § 55 (2)

Der Reisendenübergang in Gleis 1 ist von Rangierfahrten mit Schrittgeschwindigkeit und mit vorheriger Abgabe eines Achtungssignals zu befahren.

Abstoßen

Zu FV-NE § 56 (1) d

Das Abstoßen ist verboten.

2.63 Bestimmungen zum Signalbuch

(bleibt frei)

2.64 Sonstige Bestimmungen

Sichern des Bahnübergangs

Die Sicherungsanlage des Bü km 44,922 ist für Züge in Richtung Buttstädt durch den Triebfahrzeugführer mittels Infrarotgeber einzuschalten. Der Infrarotempfänger befindet sich bei km 45,085. Ist ausnahmsweise kein Infrarotgeber vorhanden, ist eine Einschaltung mittels Auto-HET vorzunehmen.

Die Einschaltung darf erst vorgenommen werden, wenn die Fahrerlaubnis zur Weiterfahrt vorliegt.

Muß ein Zug ausnahmsweise aus Gleis 2 nach Buttstädt ausfahren, ist die Bahnübergangssicherungsanlage mittels Infraroteinschalter an Gleis 1 einzuschalten. Das an Gleis 1 stehende Überwachungssignal (km 44,953) ist hierbei auch für die Ausfahrt aus Gleis 2 gültig.

(Lageplanskizze)

Bf Eckartsberga
km 45,090
Zu Zlst Buttstädt

