



RP Eisenbahn GmbH
Mannheimer Straße 53
67098 Bad Dürkheim

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)
für die Strecke
Alzey – Kirchheimbolanden

Ausgabe 2023
gültig ab: 10.12.2023

aufgestellt: September 2023

gez. Dirk Nahrstedt
Eisenbahnbetriebsleiter



Berichtigungen

Nr. der Berichtigung	bekannt gegeben durch	gültig ab	berichtigt am	durch

Verteiler:

1. persönlich zuzuteilen dem:

Betriebsleiter Eisenbahn der RP Eisenbahn GmbH,
Stellvertreter des Betriebsleiters Eisenbahn der RP Eisenbahn GmbH,
örtlichen Betriebsleiter der RP Eisenbahn GmbH,
Zugleitstelle der RP Eisenbahn GmbH,
sonstigem Betriebspersonal der RP Eisenbahn GmbH,
Führern von Eisenbahnfahrzeugen,
Rangierbegleitern,
Zugbegleitern sowie
sonstigen Betriebspersonalen von EVU, die betriebsdienstliche Aufgaben auf der
Eisenbahninfrastruktur der RP Eisenbahn GmbH wahrnehmen.

2. zugänglich zu machen durch Auslegen in:

der Geschäftsstelle der RP Eisenbahn GmbH in Bad Dürkheim

3. DB Netz AG, Niederlassung Südwest:

Fahrdienstleiter Neustadt/Weinstraße

4 nachrichtlich:

Zuständige Eisenbahnaufsichts- und Genehmigungsbehörden für die
Infrastrukturen der RP Eisenbahn GmbH

Inhalt

	Seite
Verzeichnis der Abkürzungen	5
Vorbemerkungen	6
Teil A – Zusätzliche betriebliche Bestimmungen	
I. Zusatzbestimmungen zur Fv-NE	
I.I. Allgemeines	7
I.II Fahrdienst auf den Betriebsstellen	8
I.III Zugfahrdienst	10
I.IV Rangierdienst	12
II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch	13
III. Zusatzbestimmungen zu weiterem betrieblichen Regelwerk	13
Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse	
I. Angaben zur Strecke	15
II. Beschreibung der Betriebsstellen	15
Verzeichnis der Anlagen	
Anlage 1 Verzeichnis der Bahnübergänge	17
Anlage 2 Verzeichnis der Durchlässe, Brücken und Dämme	18
Anlage 3 Verzeichnis der Ansprechpartner	19
Anlage 4 Merkblatt für Schienenbrüche	20
Anlage 5 Unfallmeldetafel I	22

Abkürzungen:

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Auto-HET	automatische Hilfeinschalttaste
BETRA	Bau- und Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof (Betriebsstelle)
Bfu	Bahnhof, unbesetzt (Betriebsstelle)
BG	Berufsgenossenschaft
BGV	Vorschriften der BG
BL	Betriebsleiter Eisenbahn
BUVO NE	Betriebsunfallvorschrift für NE-Bahnen
BÜ	Bahnübergang
DA	Dienstanweisung
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DKW	Doppelte Kreuzungsweiche
DMV-NE	Dienstanweisung für MA NE-Bahnen
DS	Dienstvorschrift der ehemaligen Bundesbahn
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
Ebr	Eisenbahnbrücke
EBÜT	Einheits- Bahnübergangs-Technik
EBV	Eisenbahn- Betriebsleiter-Verordnung
EIAV	Eisenbahninfrastruktur-Anschlussvertrag
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESO	Eisenbahn- Signalordnung
ET	Einschalttaste
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fv-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Fdl	Fahrdienstleiter
GSM-R	digitaler Zugfunk
HET	Hilfeinschalttaste
HL- Anlage	Haltelicht- Anlage
Hp	Haltepunkt
Indusi	induktive Zugbeeinflussung
RiL	Konzernrichtlinie der DB AG
La	Verzeichnis der Langsamfahrstellen
LST	Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik
NE-Bahn	nichtbundeseigene Eisenbahn
öBL	örtlicher Betriebsleiter
öZf	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
PZB	punktförmige Zugbeeinflussung
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SkI	Schienenkleinlastwagen
Stw	Stellwerk
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
ÜS	Überwachungssignal
UVV	Unfallverhütungsvorschriften
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vzul	zulässige Geschwindigkeit
ZL	Zugleiter

Vorbemerkungen

- (1) Grundlage für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Strecke sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, insbesondere die Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV) und die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der RP Eisenbahn GmbH. Die Bestimmungen des betrieblichen Regelwerkes sind Bestandteil der Infrastrukturzugangsbedingungen. Vor der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist ein Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen dem EVU und der RP Eisenbahn GmbH abzuschließen.
- (2) Für den Betriebsdienst auf der Strecke Alzey - Kirchheimbolanden gelten die Vorschriften und Richtlinien für öffentliche Eisenbahnen und das betriebliche Regelwerk für Nichtbundeseigene Eisenbahnen, insbesondere:
 - die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO),
 - die Eisenbahn-Signalordnung (ESO) mit dem Signalbuch (SB Ril 301),
 - die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Fv-NE),
 - die Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE),
 - die Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE).
- (3) Weitere betriebliche Vorschriften für den Betrieb der Infrastruktur:
 - die Vorschrift über die Sicherung der Bahnübergänge bei NE-Bahnen (BÜV-NE),
 - die Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“ (BGV D 30),
 - die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (BGV D 33).
- (4) Für den Betrieb auf angrenzenden Anschlussbahnen gelten die vom Eisenbahnbetriebsleiter der Anschlussbahn herausgegebenen Anweisungen für die Bedienung.
- (5) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst zusätzlich zu den nach (3) herausgegebenen Bestimmungen soweit sie die Nutzung der Infrastruktur der RP Eisenbahn GmbH betreffen.
- (6) Die Vervielfältigung und Verwendung dieser SbV außerhalb der Infrastrukturnutzung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung der RP Eisenbahn GmbH.

Teil A – Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

I. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Fv-NE)

I.I. Allgemeines

Die Strecke Alzey - Kirchheimbolanden wird nach der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Fv-NE) im Zugleitbetrieb betrieben.

zu § 1(2):

Es ist sicherzustellen und zu überwachen, dass sich stets nur ein Zug auf der Strecke befindet.

zu § 1(3):

Für besondere Betriebsverhältnisse werden zusätzliche Betriebsanweisungen herausgegeben. Diese Betriebsanweisungen beinhalten keine Ausnahmen von der Fv-NE.

zu § 2(4):

Betriebsbedienstete haben, bevor sie selbständig Dienst verrichten dürfen, ihre Orts- und Streckenkenntnis zu erklären. Das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingesetzte Betriebsdienstpersonal ist gemäß den einschlägigen Richtlinien auszubilden und zu prüfen.

zu § 3(2):

Die Grenzen zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse dargelegt.

zu § 3(15):

Der Zugleiter der RP Eisenbahn GmbH, mit Sitz in Mulda/Sachsen, ist der für die Strecke zuständige Zugleiter.

zu § 3(16):

Zugbeeinflussungseinrichtungen: Es werden Anlagen der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) in der Dreifrequenzbauform „INDUSI“ mit Streckeneinrichtungen (Gleismagnete) mit den Frequenzen 1000 Hz und 2000 Hz verwendet.

Streckeneinrichtungen (Gleismagnete) können an folgenden Signalen bzw. zur Prüfung der örtlich zul. Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen) verwendet werden:

- 2000 Hz an Halt zeigenden Haupt- oder Lichtsperrsignalen bzw. Ne1,
- 1000 Hz an Lichthauptsignalen mit Vorsignalfunktion, Vorsignalen Signaltafeln Ne 2 / So 106 (ständig wirksam), Signaltafeln Lf 1 / Lf 4 / Lf 6 (ständig wirksam), Überwachungssignalen von BÜ (wirksam bei Signal BÜ 0)

zu § 3(19):

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven bis zu einer Motorleistung von 190kW und dürfen nur mit besonderer Genehmigung des BL verkehren.

zu § 3(21):

Nebenfahrzeuge dürfen nur mit besonderer Genehmigung des BL verkehren.

zu § 4(3):

Zugnummern werden von der RP Eisenbahn vergeben.

Züge die von dem Netz der DB Netz AG auf die Strecke bzw. von der Strecke auf das Netz der DB Netz AG übergehen, behalten ihre DB-Zugnummer.

zu § 5(1-3):

Es werden Buchfahrpläne, Sonderzugfahrpläne und Fahrplananordnungen herausgegeben. Die Fahrpläne weichen vom Muster nach Anlage 3 Fv-NE ab. Aufbau und Bedeutung gehen aus dem Fahrplan hervor, Abkürzungen und besondere Regelungen werden erläutert. Sonderfahrten erhalten eine Fplo mit dem Hinweis auf den gültigen Buchfahrplan.

zu § 5(7):

Die Buchfahrpläne, Sonderzugfahrpläne und Fahrplananordnungen sind auf den Triebfahrzeugen und beim Zugführer vorzuhalten.

zu § 5(8):

Die Bekanntgabe von Sonderzügen, der Ausfall von Zügen, von Fahrplanänderungen und sonstigen Anweisungen für den laufenden Tag erfolgt durch den ZL.

zu § 6(3):

Beim Zugleiter wird ein allgemeines Fernsprechbuch geführt.

I.II Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 7(1):

Leiter im Sinne des §7 ist der Betriebsleiter.

zu § 7(2):

Es werden keine örtlichen Fahrdienstleiter eingesetzt. Sollten Bahnhöfe zeitlich begrenzt besetzt werden, wird dies den beteiligten Zugpersonalen mittels Fahrplananordnung bekannt gegeben.

zu § 8(1):

Die EVU haben vom Zugleiter stets die Zustimmung zur Abstellung von Fahrzeugen auf den Hauptgleisen einzuholen.

Zu § 8(3):

Der Zugführer hat ein funktionsfähiges Mobiltelefon zur Kommunikation mit dem Zugleiter mitzuführen. Die entsprechende Telefonnummer ist dem Zugleiter vor der Fahrfrage mitzuteilen.

zu § 9(1,2):

Es werden Befehle entsprechend Anlage 10 verwendet.

Schriftliche Befehle sind als fahrdienstliche Unterlagen gem. § 6(4) bei der Zugleitstelle aufzubewahren.

Zu § 10 (5a):

Das Geben einer Abstellmeldung kann vom Zugleiter angefordert werden.

zu § 11(1):

Der Zugleiter führt das Belegblatt gemäß Anlage 6.

Zu §12:

Auf der Strecke wird Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TUZ) durchgeführt. Es wird Einzugbetrieb, d.h. nur ein Zug befindet sich auf der Strecke, mit vereinfachter Abgabe von Zuglaufmeldungen durchgeführt. Mehrzugbetrieb wird im Regelbetrieb nur in Form von Nachfahren von Kirchheimbolanden nach Alzey durchgeführt. Der Wechsel der Betriebsart der TUZ von Einzug- auf Mehrzugbetrieb erfolgt durch den ZL, eine Mitwirkung des EVU-Personals ist nur im Rahmen von Zuglaufmeldungen erforderlich. Die jeweilige Betriebsart ergibt sich aus dem Fahrplan. Bei Einzugbetrieb arbeitet die Anlage des TUZ im Selbststellbetrieb

zu § 12 (3):

Das Fahren auf Sicht ist nur im Störfall oder bei Ausnahmesituationen auf ausdrückliche Anweisung des ZL erlaubt.

Zu §13 (3):

Verspätungen >5 Minuten sind vom Zugführer an den Zugleiter zu melden.

zu § 14(1):

Die Prüfung des Fahrweges obliegt ausschließlich dem Zugpersonal, wenn kein örtlicher Betriebsbediensteter eingesetzt ist.

zu § 14(4):

Indirekte Fahrwegprüfung ist nicht zugelassen.

Zu § 14(6):

Der Zugleiter kann eine Fahrwegsicherungsmeldung anfordern, diese wird im Fernsprechbuch dokumentiert.

zu § 16:

Für das Einfahr- und das Einfahrvorsignal des Bf. Alzey gelten die Bestimmungen der DB Netz AG.

Zu § 20:

Zugkreuzungen und Überholungen sind nur im Ausnahmefall, mit Zustimmung des BL erlaubt.

Zu § 22(1/2):

Die Erteilung bzw. Beendigung der Rangiererlaubnis wird im Fernsprechbuch dokumentiert.

zu § 25(2):
Für Sonderzüge gilt jeweils ein gesonderter Fahrplan.

zu § 26(2):
Planmäßige Sperrungen werden durch Dienstanweisung oder Betra vom öBL bekanntgegeben.

zu § 30(3,5):
Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder Betra getroffen.

zu § 30(7):
Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

I.III Zugfahrdienst

zu § 31(1,4e):
Das Zugpersonal kann auch nur aus dem Triebfahrzeugführer (Tf gleich Zf) bestehen, wenn durch das einsetzende EVU entsprechende Regelungen getroffen sind.

Beim Verkehren von Sonderzügen werden besondere Anweisungen gemäß § 1(3) herausgegeben.

zu § 31(2):
Auf Grund der örtlichen Verhältnisse ist jeder Zug mit streckenkundigem Personal zu besetzen.

zu § 31(4b):
Dampflokomotiven sind grundsätzlich mit Triebfahrzeugführer und Heizer zu besetzen. Durch das jeweilige EVU ist der Brandschutz zu gewährleisten.

zu § 31(9):
Betriebsfremde bzw. nicht zum Dienst eingeteilte Personale dürfen sich nicht auf Lokomotiven oder in abgeteilten Führerräumen aufhalten.

zu § 32(7):
Schwerwagen, Wagen mit Lademaßüberschreitung sowie andere außergewöhnliche Sendungen dürfen nur mit Zustimmung des ZL verkehren.

Im Bereich der Straßenbrücke km 0,646 „Eselstraße“ ist eine Einschränkung des Regellichtraums gem. Anlage 1 zu § 9 EBO vorhanden. Fahrzeuge die die Bezugslinie G2 gem. Anlage 8 zu § 22 EBO einhalten, können ohne Einschränkung verkehren. Das Verkehren von Fahrzeugen, die diese Begrenzungslinie oder die Massen der Streckenklasse C 4 überschreiten, ist nur mit besonderer Genehmigung zulässig.

zu § 35(3):

Nachschiebende Triebfahrzeuge sind grundsätzlich mit dem Zug zu kuppeln.

zu § 36:

Nebenfahrzeuge dürfen nur mit besonderer Genehmigung des BL verkehren .

zu § 38:

Fahrtberichte werden nicht geführt.

zu § 41(1):

Die erforderlichen Mindestbremsminderungen sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse, verzeichnet.

Zu § 41(2):

Sollten bei der Bremsberechnung die erforderlichen Mindestbremsminderungen nicht erreicht werden, ist der Zugleiter zu informieren und entsprechend seiner Weisung zu verfahren.

Zu § 42(2):

Zg 1 ist auch am Tag zu führen.

zu § 42(3):

Es sind Bremszettel und Wagenlisten zu führen.

zu § 42(5):

Der Zugführer ist für das Her- und Feststellen der Abfahrbereitschaft des Zuges verantwortlich.

zu § 44(12):

Das Halten von Zügen auf der freien Strecke, außer bei Störungen und im Gefahrenfall, bedarf der besonderen Zustimmung des Zugleiters.

zu § 44(14):

Meldungen über Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter mitzuteilen.

zu § 45(1):

Die zulässigen Geschwindigkeiten sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse, verzeichnet.

zu § 45(2):

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden durch entsprechende Anweisungen (La oder Beta) bekanntgegeben. Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge durch Befehl zu verständigen. Im Befehl ist ggf. „Lf-Signale fehlen“ einzutragen.

zu § 47(1):

Das Liegenbleiben eines Zuges ist unverzüglich dem Zugleiter zu melden.

zu § 47(7):

Bei liegengebliebenen Zügen sind zwei Achsen je 12 Achsen zu sichern.

zu § 48(9):

Das Zugpersonal kann zur Beurteilung von Schienenbrüchen herangezogen werden. In der Anlage 7 der SbV ist dazu das Merkblatt für Schienenbrüche hinterlegt.

I.IV Rangierdienst

zu § 51:

Im Bereich der Strecke ist Rangieren mit funkferngesteuerten Triebfahrzeugen nur auf besondere Anweisung durch den BL zulässig.

zu § 52:

Bevor mit Rangierbewegungen begonnen wird, ist festzustellen, dass alle Wagen untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind und die Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn vorher festgestellt wurde, dass sie festgelegt sind. Abzustellende Wagen dürfen erst vom Triebfahrzeug abgekuppelt werden, wenn sie vorher gegen Entlaufen gesichert wurden.

Alle Wagen einer Rangierabteilung müssen an die durchgehende Druckluftbremse angeschlossen sein. Es ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen. Die Aufgaben des Weichenwärters werden vom Zugpersonal wahrgenommen.

zu § 53(2):

Die Geschwindigkeit beim Rangieren darf 20km/h nicht überschreiten.

zu § 53(11):

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht erlaubt.

zu § 53(14):

Das Rangieren durch Bahnfremde ist nicht erlaubt.

zu § 55(1):

Technisch gesicherte Bahnübergänge dürfen beim Rangieren grundsätzlich nur befahren werden, nachdem die Bahnübergangssicherungen eingeschaltet wurden. Übergänge ohne technische Sicherung sind beim Rangieren grundsätzlich vorsichtig zu befahren, nachdem die Wegbenutzer durch Achtungssignal gewarnt wurden bzw. der Bahnübergang durch Posten gesichert wurde.

zu § 56:

Abstoßen und Ablaufen ist nicht erlaubt.

zu § 58(2):

Hemmschuhe und Radvorleger sind durch die EVU in ausreichender Zahl mitzuführen. Durch die RP Eisenbahn GmbH vorgehaltene Festlegemittel sind nach Gebrauch durch die EVU an die vorgeschriebenen Aufbewahrungsorten zurück zu bringen und einzulagern.

zu § 58(3):

Abgestellte Fahrzeuge sind stets festzulegen:

- Mit Handbremsen oder
- Feststellbremsen oder
- Radvorlegern (abschließbar) oder
- in mit Gleissperren abgesicherten Anschlüssen/Anlagen mit Hemmschuhen.

Zu § 59 (2):

Zum Rangieren über Ra10 oder die Einfahrweiche muss die mündliche Zustimmung des Zugleiters eingeholt werden. Der Zugleiter bringt dazu das Warnschild (Anlage 18) am Meldebuch an.

II Zusatzbestimmungen zur Eisenbahnsignalordnung (ESO)

Allgemeines

- Langsamfahrtsignale
Langsamfahrtsignale werden auf Anweisung der Betriebsleitung der RP Eisenbahn GmbH aufgestellt. Auf Beleuchtung und Rückstrahlung wird verzichtet.
- Schutzhalte signale
Auf das Nachtzeichen (rotes Licht) an Schutzhalttafeln Sh2 wird verzichtet.
- Signale an Zügen
Das Nachtzeichen (Spitzensignal) ist auch am Tag zu führen. Von der ESO abweichende Schluss signale sind nicht zugelassen.

III. Zusatzbestimmungen zu weiterem betrieblichen Regelwerk

Zur BUVO-NE

Gefährliche Ereignisse (gemäß 4.2) sind der Unfallmeldestelle des EIU, dem Zugleiter, unverzüglich zu melden.

Unfallmeldestelle ist der Zugleiter. Das Zugpersonal hat ein betriebsbereites Handy mitzuführen.

Es gilt das Notfallmanagement des EIU (gemäß 5).

Notfallmanager ist der bereitschaftshabende Eisenbahnbetriebsleiter, sein Stellvertreter, der örtliche Betriebsleiter oder die im Bereitschaftsplan genannte Person. Der Notfallmanager hat die Kompetenz, in allen betrieblichen Fragen eigenständig Entscheidungen zu treffen. (gemäß 5.5).

Die Verzeichnisse der Brücken, Durchlässe und Bahnübergänge sind mit ihren Kilometrierungen in der Anlage zur SbV enthalten (gemäß 5.7).

Der Notfallmanager gibt die eilige Meldung an die Aufsichtsbehörde, (gemäß 6).

Untersuchungen (gemäß 7) werden durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder seinen Stellvertreter durchgeführt. Derjenige erstellt auch den Untersuchungsbericht (gemäß 7.3). Bei Ereignissen, die im Zusammenhang mit Straßenverkehrsteilnehmern eintreten, ist zur Tatbestandsaufnahme grundsätzlich ein Lageplan beizufügen. Über jede Unregelmäßigkeit wird eine Akte angelegt, in der alle Dokumente zu dieser Unregelmäßigkeit zusammengetragen und alle ergriffenen Maßnahmen dokumentiert werden. Durch den Betriebsleiter werden Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen erarbeitet. Diese werden nach Rücksprache mit dem Betriebsleiter bzw. dessen Vertreter umgesetzt. Bei jeder Entgleisung hat der BL des jeweiligen EVU die Untersuchung der Lauffähigkeit des Fahrzeuges zu veranlassen und zu bestätigen.

Im Rahmen des Managementreview werden die Abweichungen und Unregelmäßigkeiten diskutiert. Die ergriffenen Sofort-, Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen werden hinsichtlich Ihrer Wirksamkeit bewertet und ggf. Empfehlungen ausgesprochen bzw. in Hinblick auf die ständige Verbesserung erneut eine Korrektur- oder Vorbeugemaßnahme erarbeitet.

Meldungen an die Berufsgenossenschaft, an Versicherungen usw. werden grundsätzlich durch den BL und die Geschäftsführung veranlasst.

Zur DMV-NE/DAT

Für Triebfahrzeugführer sind die Bestimmungen der TfV, VDV-Schriften 753 und 755 anzuwenden.

Für Zugführer erlischt die Streckenkenntnis ebenfalls, wenn die Strecke länger als 6 Monate nicht befahren wurde.



Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

I. Angaben zur Strecke

Streckenbeginn (Kirchheimbolanden) km 20,220
Infrastrukturgrenze RPE / DB Netz AG km 7,902;
Betriebsgrenze Einfahrsignal 70B Bf Alzey (DB Netz AG) km 8,073
Kilometrierungswechsel km 25,729 / 0,000

Zuglaufstellen (alle unbesetzt):
km 20,3 Hp Kirchheimbolanden
km 24,4 Bf Morschheim
km 2,8 Hp Freimersheim
km 4,2 Hp Wahlheim
km 7,8 Hp Alzey West

Zul. Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
Größte Neigung 18,577‰
Kleinster Gleisradius 417 m (Weichen 190m)
Streckenklasse C 4 bzw. B 2 für Züge mit vzul. > 80 km/h
Bremswegabstand 700 m
MbrH: R/P 115 (100 km/h); G 89 (70 km/h) bzw. 67 (60 km/h)

Zul. Zuglängen
a) mit Reisenden besetzte Reisezüge: 110 m
b) Güterzüge: 160 m

Zugfunk P-GSM D
PZB INDUSI

II. Beschreibung der Betriebsstellen

km 20,2 Hp Kirchheimbolanden (Ki)

Der Haltepunkt befindet sich am Streckenbeginn. Die Nutzlänge des Bahnsteiges, beträgt 130 m. Der Haltepunkt liegt in einem Gefälle von 13‰ (Prellbock mit Sh 2). In Km 20,363 befindet sich das hochstehende Lichtsperrsignal 1L11X. Grundstellung: Hp0.

Im Mehrzugbetrieb kann der Zugleiter die Fahrerlaubnis (max. 10 min vor Abfahrt) erteilen und das Signal unmittelbar danach auf Kennlicht schalten. Im Einzugsbetrieb wird das Signal durch Schienenkontakte bei Annäherung des Schienenfahrzeuges selbsttätig auf Kennlicht geschaltet (Selbststellbetrieb).

km 24,419 Bf Morschheim (Mo)

Ein Bahnsteig ist nicht vorhanden. Reisezüge dürfen nur in Notfällen mit Ausnahmegenehmigung des BL in Morschheim zum Ein- und Aussteigen halten. Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt und handbedient.

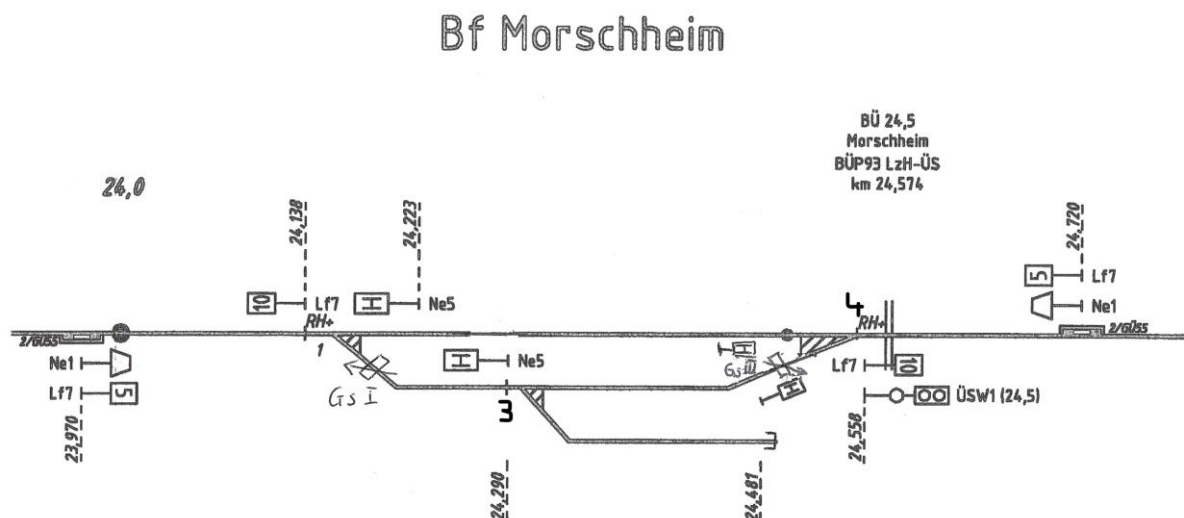
Zugfahrten finden in der Regel durch bzw. von und nach Gleis 1 statt.

Zum Kreuzen und Überholen wird das Nebengleis 2 genutzt.

Gleislängen: Gleis 2 =153m; Gleis 2a = 83m.

Im Bahnhofsbereich befindet sich in km 24,574 der mit einer Lichtzeichenanlage und Halbschranken gesicherte BÜ „Morschheim“.

Der Bahnhof liegt in einem Gefälle von 0,6 ‰ in Richtung Alzey. In beiden Richtungen schließen sich Gefälle von 6,8 ‰ (Alzey) bzw. 10,307 ‰ (Kibo) an.



km 2,7 Hp Freimersheim (Fr)

Der Bahnsteig hat eine Länge von 110 m.

Bei in Freimersheim beginnenden Zügen in Richtung Alzey ist vor Abfahrt die ET am Bahnsteigende Richtung Wahlheim zu bedienen.

Km 4,2 Hp Wahlheim (Wa)

Der Bahnsteig hat eine Nutzlänge von 110 m.

Im Bereich Haltepunkt befindet sich in km 4,214 der mit einer Lichtzeichenanlage und Halbschranke gesicherte BÜ „Wahlheim“ mit Überwachungssignalen (LzH ÜS). Ferner dient die technische Sicherung auch dem Bahnsteigzugang. Am Haltepunkt, Bahnsteigende Richtung Alzey befindet sich ein Überwachungssignalwiederholer, (ÜSW). gleichzeitig Überwachungssignal für BÜ 4,745. Bei Zügen aus Richtung Morschheim schließt der BÜ vor Halt am Bahnsteig und bleibt während des Halts geschlossen. Vor Abfahrt ist der Überwachungssignalwiederholer zu beachten.

Km 7,8 Hp Alzey West (AzW)

Der Bahnsteig, hat eine Länge von 110 m

Anlage 1 Verzeichnis der Bahnübergänge

Alle technischen Bahnübergangssicherungen sind als Lichtzeichenanlagen, teilweise mit Halbschranken ausgeführt.

Die Anlagen sind mit Überwachungssignalen (Bü 0 / Bü 1) Triebfahrzeugführer überwacht. Die Überwachungssignale sind mit PZB ausgerüstet. Die Anlagen sind mit Automatik-HET (außer BÜ km 24,574) ausgestattet.

Nr	Lage des BÜ [km]	Bezeichnung des BÜ	Art
01	23,169	BÜ Heubergerhof	BÜP 93 – Anlage 8 Lz
02	24,574	BÜ Morschheim	BÜP 93 – Anlage 8 Lz
03	3,306	BÜ Mauchenheimerweg	BÜP 93 – Anlage 4 Lz
04	3,776	BÜ Lattengewann Weg	BÜP 93 – Anlage 4 Lz
05	4,214	BÜ Wahlheim	BÜP 93 – 5 Lz + 2 Lz
06	4,745	BÜ Alzeyer Pfad	BÜP 93 – Anlage 6 Lz
07.	6,238	BÜ Kettenheimerweg	BÜP 93 – Anlage 5 Lz

Anlage 2 Verzeichnis der Brücken, Durchlässe und Dämme

Brücken:

Lfd. Nr	km	Bauwerk
01	20,738	Straßenüberführung
02	21,246	Straßenüberführung
03	21,503	Eisenbahnüberführung
04	21,562	Eisenbahnüberführung
05	22,086	Eisenbahnüberführung
06	22,962	Eisenbahnüberführung
07	25,677	Straßenüberführung
08	0,646	Straßenüberführung
09	1,979	Bachunterführung
10	2,452	Straßenüberführung
11	2,729	Eisenbahnüberführung
12	3,065	Bachdurchlass (Gewölbe)
13	5,443	Eisenbahnüberführung
14.	5,797	Eisenbahnüberführung
15	6,712	Eisenbahnüberführung
16	7,340	Straßenüberführung

Durchlässe:

Lfd. Nr	km	Bauwerk
01	20,366	L = 8,20m LW = 0,60m LH = 0,60m
02	20,617	L = 12,40m LW = 0,50m LH = 1,00m
03	20,645	L = 7,40m LW = 1,50m LH = 2,10m
04	20,984	L = LW = 1,00m LH = 1,70m
05	21,133	L = 5,70m LW = 0,60m LH = 1,10m
06	21,384	L = 10,00m LW = 0,70m LH = 0,90m
07	21,870	L = 40,60m LW = 1,80m LH = 1,80m
08	3,800	L = 18,00m LW = 0,30m LH = 0,30m
09	4,685	L = 5,50m LW = 0,30m LH = 0,30m
10	4,836	L = 4,00m LW = 1,00m LH = 1,00m
11	5,098	L = 10,00m LW = 1,00m LH = 1,00m
12	5,539	L = 17,30m LW = 1,00m LH = 1,25m
13	6,087	L = 10,00m LW = 0,50m LH = 0,70m
14	7,050	Rohr LW = 1,00m LH = 2,00m
15	7,345	L = 20,00m LW = 0,30m LH = 0,30m

Dämme:

Lfd. Nr	km	Bauwerk
01	6,028 – 6,058	Spundwandsicherung (Damm)



Anlage 3 **Verzeichnis der Ansprechpartner**

Die betriebliche Kommunikation wird über digitalen Zugfunk P-GSM D (national Roaming) abgewickelt. Fahrzeuge nutzen hierzu das GSM-R-Fahrzeuggerät.

- Zugleitstelle der RPE in Mulda (Sa.)

GSM-R / P-GSM D Zuglaufmeldetelefon / Unfallmeldestelle 0183 / 5852 0031

Telefon: 037320 / 80 957 bzw. Notfall-Mobil-Tel.: 0175 / 5628738

Betriebsfernsprechnet: 984 / 777 Einwahl über GSM-R 901 984 / 777

- özF Alzey (DB Netz AG) RBZ Rheinhessen-Weinstraße in Neustadt/W. Einwahl vom Fahrzeuggerät (GSM-R) 76002202

- R.P. Eisenbahn GmbH

Mannheimer Straße 53

67098 Bad Dürkheim

Telefon: 06322 | 94 82 - 0

Telefax: 06322 | 94 82 - 22

info@rp-eisenbahn.de

- Betriebsleitung:

EBL Dirk Nahrstedt 0173 289 5738

EBL-V Curt Träger 01515 5032510

öBL Adrian Gertz 0172 532 7640

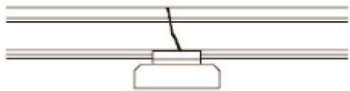
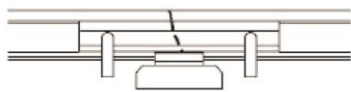


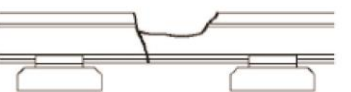
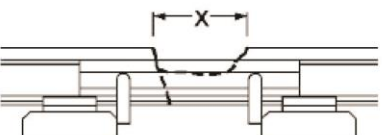
- Streckenmeister

Bernhard Müller 0170 2946332

- Bahnbetriebsbediensteter für Leit- und Sicherungstechnik

Sebastian Messner 0175 5933975

Anlage 4 Merkblatt für Schienenbrüche

1	2	3	4
Ifd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
1	Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagsplatte 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	Bruch Nr. 1, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	Querbruch innerhalb des Schwellenfaches 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	Bruch Nr. 2, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf (eingetreten oder zu befürchten) 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	Bruch Nr. 3, gesichert mit Notlaschenverband 	$x \leq 25$ cm: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung $x > 25$ cm: Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar







1	2	3	
lfd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
3b	eingebaute Ersatzschiene über 4 Schwellenfelder 	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 ²⁾	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 ²⁾	wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 ²⁾	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante. Draufsicht auf die Schiene.  Draufsicht auf die Schiene	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
¹⁾ Der EBL / ABL kann hiervon abweichende Festlegungen treffen. ²⁾ Nr. 4 bis 8: Ersatzschienen einbauen oder Schienen auswechseln.			

Tabelle 13-1: Merkblatt für Schienenbrüche

Anlage 5

Unfallmeldetafel 1

Triebfahrzeug _____ / Betriebsstelle _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

- ... Unfallstelle sichern
- ... Gleissperrung veranlassen, Verletzte?
- ... Krankenwagen anfordern
- ... Erste Hilfe leisten (Verbandskasten auf dem Triebfahrzeug)

Feuer oder Feuergefahr?

- ... Feuer bekämpfen (Löscher auf dem Triebfahrzeug)
- ... Feuerwehr anfordern (über Notruf)

Unfallmeldestelle verständigen:

- ... Was ist geschehen (Zeit, Unfallort, Verletzte, Feuer)?
- ... Was ist bereits veranlasst?
- ... Bahnanlagen und Fahrzeuge betriebsfähig?
- ... Gefährliche Stoffe freigeworden (Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel-Nr.)?
- ... Aufräumarbeiten notwendig

Leitung der Unfallstelle übernehmen:

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

Wenn Notfallmanager eintrifft, Leitung der Unfallstelle übergeben.