



RP Eisenbahn GmbH
Mannheimer Straße 53
67098 Bad Dürkheim

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)
für die Strecke
Heimbach/Nahe - Baumholder

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 Heimbach/Nahe

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	11
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	16
Verzeichnis der Anlagen	
Anlage 1 Übersicht Bf Baumholder	23
Anlage 2 Verzeichnis der Bahnübergänge	24
Anlage 3 Verzeichnis der Tunnel, Durchlässe und Brücken	25
Anlage 4 Verzeichnis der Ansprechpartner	26
Anlage 5 Merkblatt für Schienenbrüche	27
Anlage 6 Unfallmeldetafel I	29

Abkürzungen:

Abzw	Abzweig (Betriebsstelle)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Auto-HET	automatische Hilfseinschalttaste
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	Eisenbahninfrasturktur-Anschlussvertrag
EIU	Eisenbahninfrasturkturunternehmen
ESO	Eisenbahn- Signalordnung
ET	Einschalttaste
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fv-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Fdl	Fahrdienstleiter
GSM-R	digitaler Zugfunk
HET	Hilfseinschalttaste
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
Skl	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 Heimbach/Nahe - Baumholder 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 Heimbach/Nahe - Baumholder 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.

Folgende Signale sind mit Gleismagneten ausgerüstet:

- 2000 Hz Lichtsignale Signalbegriff „Hp 0“, H-Tafel Ne 5 als Zugzielsignal (ständig wirksam)
- 1000 Hz Ks 2, Vorsignaltafel Ne 2 (ständig wirksam), Lf 6

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 (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. Heimbach/Nahe gelten die Bestimmungen der DB Netz AG.

Zu § 20:

Zugkreuzungen und Überholungen sind nicht 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.

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

- Langsamfahrsignale
Langsamfahrsignale werden auf Anweisung der Betriebsleitung der RP Eisenbahn GmbH aufgestellt. Auf Beleuchtung und Rückstrahlung wird verzichtet.
- Schutzhaltssignale
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 Schlusssignale 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

Die Strecke Heimbach (Nahe) - Baumholder ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Die Strecke schließt im Bahnhof Heimbach (Nahe) an das Netz der Deutschen Bahn AG an. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt 60 km/h. Der Bremswegabstand der Strecke beträgt 400 m. Kleinster Gleisradius: 300m (Weichen 190m)

Größte maßgebliche Neigung 18,458 ‰. Streckenklasse CM4.

MbrH: P 76 (60 km/h); G 89 (50 km/h)

maximale Zuglängen: Güterverkehr 420m; Personenverkehr 140m

Im Regelbetrieb werden die Zustimmung zu Zugfahrten durch Signale (Haupt- / Kombinationssignale) übermittelt.

Die Strecke ist mit Streckenblock ausgerüstet.

Für die Durchführung des Fahrdienstes sind drei Betriebsarten zu unterscheiden:

- Personenverkehr (Regel- und Selbststellbetrieb),
- Güterverkehr,
- Rangieren im Bf. Baumholder (Nahbedienung).

Die Betriebsart „Personenverkehr“ ist die Grundbetriebsart der Strecke. Die Umschaltung der Betriebsart kann nur erfolgen, wenn in der Betriebsstelle Bf Baumholder keine Fahrten stattfinden. Die Umschaltung der Betriebsarten erfolgt durch den ZI.

Für die fahrdienstliche Verständigung wird

- Zugfunk (P GSM-D)
- Rangierfunk Betriebsart C und
- im Störfall öffentliches Telefon verwendet.

Die Systemwechsellpunkte des Zugfunks (GSM-R / P GSM-R) sind in der Örtlichkeit gekennzeichnet.

Die auf der Strecke zulässigen Längen der Züge betragen:

- Reisezüge: 140 m
- Güterzüge: 420 m

Für das Befahren des Scheidwaldtunnels, km 0,985 - km 1,606 ist, soweit vorhanden, die Notbremsüberbrückung - NBÜ - zu aktivieren. Der Tunnelbereich ist entsprechend durch Hektometerzeichen gekennzeichnet.

Bei der Durchführung von Zugfahrten beim Regelbetrieb (Selbststellbetrieb) wird auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen im Zugleitbetrieb verzichtet. Bei in Baumholder beginnenden Zügen meldet der Zf die Abfahrbereitschaft dem Fdl Heimbach (Nahe). Eine Mitwirkung des ZI ist bei der Einstellung „Personenverkehr“ (Selbststellbetrieb) nicht erforderlich.

Zuglaufstellen sind die Haltepunkte Heimbach Ort und Ruschberg sowie der Bahnhof Baumholder.

II. Beschreibung der Betriebsstellen

Die Betriebsstellen sind nicht besetzt.

- **Hp Heimbach Ort** km 2,631

Der Bahnsteig hat eine Länge von 140 m.

- **Hp Ruschberg** km 5.568

Der Bahnsteig hat eine Länge von 140 m.

- **Bf. Baumholder** km 8,930

Gleislängen:

Gleis 1	245m
Gleis 2	245m
Gleis 3	375m
Gleis 5	426m
Gleis 6	190m
Gleis 14	265m
Gleis 15	232m
Gleis 16	286m
Gleis 17	707m

Die Bahnhof Baumholder besteht räumlich aus drei Bereichen:

- Ein- und Ausfahr Gleise,
- Rangierbezirk (RBez.) Baumholder Bahnhof,
- Rangierbezirk (RBez.) Anschluß US-Army.

Die Betriebsstelle kann in drei Betriebsarten bedient werden:

- Personenverkehr,
- Güterverkehr,
- Rangierverkehr.

1. Betriebsart Personenverkehr:

Bei der Durchführung von Zugfahrten beim Regelbetrieb (Selbststellbetrieb) wird auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen im Zugleitbetrieb verzichtet. Bei in Baumholder beginnenden Zügen meldet der Zf die Abfahrbereitschaft dem Fdl Heimbach (Nahe). Eine Mitwirkung des Zlr ist bei der Einstellung „Personenverkehr“ (Selbststellbetrieb) nicht erforderlich.

- Züge Richtung Baumholder: Die Zugfahrstraße im Bf. Baumholder für Züge nach Baumholder stellt sich im Regelfall nach Gleis 1 (Hausbahnsteig) ein. Ist das Gleis 1 besetzt, wird die Zugfahrstraße nach Gleis 2 eingestellt. Der Fdl Heimbach (Nahe) lässt planmäßige Züge in die Strecke ein, wenn die Erlaubnis des Streckenblocks bei ihm liegt. Eine Mitwirkung des Zf ist nicht erforderlich. Alle Fahrzeuge der Züge müssen sich nach Einfahrt vollständig hinter den Zwischensignalen ZU 1 / ZU 2 befinden.

- Züge Richtung Heimbach: Zur Anforderung der Fahrstraße und Ausfahrt im Bf. Baumholder ist zunächst die Schlüsselbedienung erforderlich. Die

Bedienungsschlüsseltaster befinden sich an Masten der Beleuchtung auf den Bahnsteigen. Der Zf meldet die Abfahrbereitschaft des Zuges beim Fdl Heimbach (Nahe) und fordert die Erlaubnis an. Nach Eingang der Erlaubnis wird die Fahrstraße eingestellt und durch Hauptsignalbegriff (Ks 1) freigegeben.

2. Betriebsart Güterverkehr

Die Betriebsart „Güterverkehr“ wird durch Anweisung im Rahmen der jeweiligen Fahrpläne vorgeschrieben. Die Durchführung von Zugfahrten in der Betriebsart „Güterverkehr“ erfolgt auf Grundlage des Zugleitbetrieb. Der ZI RPE und der Fdl Heimbach (Nahe) wenden das Zugmeldeverfahren an. Der Bf Baumholder ist Zuglaufmeldestelle. Der Zf endender Züge gibt eine Ankunfts meldung (Ak) ab. Der Zf beginnender Züge stellt eine Fahr anfrage (Fa). Mit besonderer Zustimmung des ZI dürfen Güterzüge auch in der Betriebsart „Personenverkehr“ verkehren, insbesondere bei:

- Triebfahrzeugfahrten
- kurzen Zügen (Wagenzug + Tfz) ≤ 200 m.

Es gelten dann die Bestimmungen der Zugart Personenverkehr, mit Ausnahme, dass Zuglaufmeldungen abzugeben sind.

- Züge Richtung Baumholder in der Betriebsart „Güterverkehr“ enden am Signal LS 301X (hochstehendes Lichtsperrsignal) in km 7,958 und gehen ohne Halt mit Signalbegriff „Sh 1“ in eine Rangierfahrt nach Gleis 5 über. Die Ankunfts meldung (Ak) ist nach Halt in Gleis 5 abzugeben. Alle Fahrzeuge der eingefahrenen Zugfahrt müssen sich vollständig hinter der Weiche 22 (Isolierzeichen Ra 13) befinden. Der Fahrweg ab Signal Ls 301X nach Gleis 5 wird als Rangierfahrweg eingestellt, die Weichenlagemelder sind zu beachten.

- Züge in Richtung Heimbach in der Betriebsart „Güterverkehr“ sind als Rangierfahrt im Gleis 5 vor Weiche 22 (Isolierzeichen Ra 13) aufzustellen, der Fahrweg ist mit Schlagtaster ins Streckengleis einzustellen bevor ein Wechsel der Betriebsart „Rangieren“ in „Güterverkehr“ erfolgen kann. Der Fahrweg für die Ausfahrt wird im Schalthaus mit Hilfe der Schlüsselbedienung „Ausfahrt Güterverkehr“ angefordert. Danach ist beim ZI Fahr anfrage zu stellen. Nach Erlaubnisabgabe durch den Fdl Heimbach wird Ausfahrt am Asig „BA“ mit Signal Ks 1 signalisiert. Bis zum Asig „BA“ ist die Fahrt eine Rangierfahrt. Am Ausfahrtsignal „BA“ geht die Rangierfahrt ohne Halt in eine Zugfahrt über. Der Fahrweg von Gleis 5 bis Asig „BA“ km 7,639 ist als Rangierfahrweg eingestellt, Die Weichenlagemelder sind zu beachten

Ergänzend: 3. Modus: Rangierverkehr

In der Betriebsstelle Baumholder kann nur in Betriebsart „Rangierverkehr“ (Nahbedienung) rangiert werden. Diese Betriebsart ist beim ZI anzufordern. Zum Wechseln in die bzw. aus der Betriebsart „Rangieren“ ist folgendes zu beachten: Züge die nach / von Gleis 1 oder Gleis 2 ein- bzw. ausfahren müssen sich mit allen Fahrzeugen zwischen Zugzielsignalen (H-Tafeln „Ne 5“), Bahnsteigende und den Zwischensignalen ZU 1 und ZU 2 befinden. Züge, die als Rangierfahrten im Gleis 5 enden bzw. beginnen, müssen sich mit allen Fahrzeugen zwischen der Kennzeichnung vor Weiche W 56 und dem Isolierzeichen Ra 13 der Weiche W 22 befinden. Die Beendigung des Rangierens ist dem ZI zu melden. Die Betriebsart „Rangieren“ wird durch Einstellen der jeweils erforderlichen Betriebsart „Personenverkehr“ oder „Güterverkehr“ zurückgenommen.

Die Zwischensignale innerhalb des Bf Baumholder werden in der Betriebsart „Rangieren“ auf Kennlicht geschaltet. Die Schaltung auf Kennlicht gilt als Zustimmung zum Rangieren. Die Weichen werden von Mitarbeitern der EVU ortsbedient (Handweichen / EOW / RÜW). Das Rangieren innerhalb der Betriebsstelle Bf Baumholder ist in allen verfügbaren Gleisen bis Signal Ra 11 „Ra G“ im durchgehenden Streckengleis, km 7,659, zulässig.

- In der Betriebsart „Personenverkehr“ findet Selbststellbetrieb statt, Ein- und Ausfahrten nach und von den Gleisen 1 und 2 (Bahnsteige).

- In der Betriebsart „Güterverkehr“ findet Selbststellbetrieb mit Ein- und Ausfahrten nach und von Gleis 5 statt. Die Zugfahrten von Heimbach (Nahe) enden am Lichtsperrsignal „Ls 301 X“ und fahren ohne Halt weiter als Rangierfahrt nach Gleis 5. Die Zugfahrten Richtung Heimbach (Nahe) werden als Rangierfahrten in Gleis 5 gebildet, die Rangierfahrt geht ohne Halt am Ausfahrtsignal „BA“ in die Zugfahrt über.

- In der Betriebsart „Rangierverkehr“ wird die Betriebsstelle örtlich bedient (Nahbedienung). Die Weichen sind dabei als - ortsgestellte, handbediente Weichen (mit und ohne festgelegte Grundstellung, sowie teilweise verschlossen), - elektrisch ortsgestellte Weichen - EOW - - Rückfallweichen - RÜW - ausgeführt.

Die sicherungstechnischen Anlagen der Betriebsstelle Baumholder werden von Personal der EVU (im weiteren „Zugpersonal“), je nach eingestellter Betriebsart bedient. Das Zugpersonal nimmt die Aufgaben des Weichenwärters (Bediener von Signalanlagen) im Sinne der SIG-VB-NE wahr; es darf daher nur entsprechend ausgebildetes und in die Örtlichkeiten eingewiesenes Personal durch die EVU eingesetzt werden. Zur Bedienung der Sicherungs- und Kommunikationstechnik sowie zur Aufbewahrung von Schlüsseln und Hilfsgeräten dient ein Bedien- und Meldegebäude (Schalthaus), Höhe Weiche DKW 16 sowie Schlüsselbedienungsstellen auf den Bahnsteigen. Im Bediengebäude befinden sich Bedien- und Überwachungseinrichtungen für die Bedienung der Streckenblockeinrichtung, Schlüssel für die Weichenschlösser, für die Hilfsbedienung an den EOW, für weitere Einrichtungen (Beleuchtung, Elektranten, Weichenheizungen), ein Schlüsselkasten mit Ersatzschlüsseln (plombiert) sowie OB-Fernsprecher, Fernsprecher (BASA), Fax-Gerät, betriebliche Unterlagen. Ferner Geräte und Werkzeuge: Spannungsabschalter und Weichenkurbel, Weichenschlösser / Zungensperren (HV 73), Gerätebrett mit Werkzeug. Der Zugangsschlüssel für das Bediengebäude ist entweder die Schlüsselform DB „14 12 93 N“, sog. „Steuerwagenschlüssel“ oder EVU-Schließung „vlexx“. Für alle Hilfsbedienungen (Bediengebäude / WHT an den EOW Lagemeldern) wird die Schlüsselform DB 21 benötigt.

Das Bedienpult dient bei der Betriebsart „Güterverkehr“ der Anforderung der Ausfahrt Richtung Heimbach (Nahe) sowie der Beseitigung von Störungen (Achszählkreisgrundstellung „AzGr“) und Fahrstraßenhilfsauflösung „FHA“).

Weiterhin können weitere Einrichtungen des Bahnhofs (Beleuchtung / Weichenheizung) manuell geschaltet werden.

Die Bedienungen für Ausfahranforderung und Hilfsbedienungen benötigen immer die entsprechende Bedienung des Schlüsseltasters (Schlüssel DB 21) und des, wenn erforderlich, entsprechenden Drucktasters.

Die Tasten bzw. Schalter verfügen teilweise über Leuchtmelder, die die jeweilige Funktion bzw. den Betriebszustand anzeigen. Des weiteren befinden sich zwei Schlüsselschalter für die Schlüssel der Weichen W 23 und W 24 / W56 sowie die Schlüssel für die Rückfallweichen im Bediengebäude.

Die Betriebsstelle Baumholder besitzt für die Übermittlung betriebs- und fahrdienstlicher Aufträge und Meldungen folgende Telekommunikations- und Funkeinrichtungen:

Funk: Ortsfunk, Betriebsart C, Kanal 22.

Zur RPE- Zugleitstelle Mulda (Sa.) bestehen folgende Verbindungen:

a) Telefon:

Öffentliches Telefonnetz: 037320 / 80 957

Notfall-Mobil-Tel.: 0175 / 5628738 Zuglaufmeldetelefon und Unfallmeldestelle
018358520031

b) Fax: 037320 / 80 598

c) Funk: Einwahl aus GSM-R / P-GSM D 901 984 / 777 018358520032

Zuglaufmeldetelefon und Unfallmeldestelle 018358520031 Anruf über Ortsfunk im Bf.
Baumholder C 22

Zum Fdl Bf Heimbach (Nahe), DB Netz AG, bestehen folgende Verbindungen:

Telefon: GSM-R Langwahlnummer 75019502

Öffentliches Telefon: 0151 2740 2614

Die Zugfunkversorgung auf der Strecke erfolgt auf der Basis P-GSM D (National Roaming) mit den GSM-R-Fahrzeuggeräten. Der Systemwechsel DB GSM-R / P-GSM D erfolgt an der Infrastrukturgrenze zur RPE.

Der Anschluß der US-Army (RBez. US-Army) schließt in der DKW 2 an die Anlagen der Betriebsstelle Baumholder an. Für das Befahren des Anschlusses sind die Anweisungen des Anschliessers zu beachten.

Die Zugfahrten enden je nach eingestellter Betriebsart:

- Personenverkehr H-Tafeln (Ne 5), Bahnsteigende km 8,961.

- Güterverkehr Lichtsperrsignal 301 X, km 7,958

Die Züge gehen ohne Halt in ein Rangierfahrt nach Gleis 5 über. Die Zugfahrten beginnen je nach eingestellter Betriebsart:

Gewöhnlicher Halteplatz der Gegenrichtung in Gleis 5 oder in den Gleisen 1 und 2.

Die Zugschlußprüfung ist, wenn vorgeschrieben, vom Zf durchzuführen, wenn die Fahrt aus Heimbach (Nahe) in der Betriebsstelle am vorgesehenen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder bei besonderer Beauftragung durch den Zlr und der Zugschluß die Zugschlußstelle passiert hat.

Die Verlässensmeldung ist, wenn sie durch Fahrplan oder Befehl angeordnet ist, nach Vorbeifahrt des Zuges am Esig „BE“ der Gegenrichtung abzugeben.

Die Strecke verfügt über Streckenblock, der in der Betriebsstelle Baumholder durch das Zugpersonal im Zusammenwirken mit dem Fdl Heimbach (Nahe) zu bedienen ist. Der Streckenblock ist so ausgeführt, dass nach einer Zugfahrt von Baumholder nach Heimbach (Nahe) die Erlaubnis automatisch (selbsttätiger Erlaubniswechsel) nach Heimbach (Nahe) fällt.

- Betriebsart „Personenverkehr“

Bei Zügen Richtung Baumholder sind keine Handlungen des Zugpersonals erforderlich.

Bei Zugfahrten Richtung Heimbach (Nahe) bedient der Tf / Zf den entsprechenden Schlüsseltaster am Bahnsteig und meldet anschließend beim Fdl Heimbach (Nahe) über Zugfunk die Abfahrbereitschaft. Nach Abgabe der Erlaubnis, wird der Fahrweg aus Gleis 1 bzw. Gleis 2 eingestellt. Das jeweilige Zsig zeigt den Begriff Ks 1, ebenso das Asig „BA“. Lösen Fahrstraßen nicht auf, können sie mit Hilfe der Fahrstraßenhilfsauflösetaste (FHA) im Schalthaus aufgelöst werden, diese Hilfsauflösung darf nur nach Zustimmung durch Zlr RPE durchgeführt werden.

- Betriebsart „Güterverkehr“

Bei Zügen Richtung Baumholder sind keine Handlungen des Zugpersonals erforderlich. Bei Zugfahrten Richtung Heimbach (Nahe) wird der fertiggestellte Zug in Gleis 5 aufgestellt. Die Weiche W 22 (Isolierzeichen Ra 13) muss frei bleiben. Der Fahrweg ist mittels Schlagtaster Richtung „Streckengleis“ einzustellen. Der Tf / Zf meldet beim Zlr RPE über Zugfunk oder BASA die Abfahrbereitschaft / Fahrfrage des fertiggestellten Zuges in Gleis 5. Nach vom Zlr bestätigtem Wechsel der Betriebsart von „Rangieren“ zu „Güterverkehr“ kann die Zuggarnitur vorgezogen werden, im Schaltgebäude ist der Schlüsseltaster 4 für Anforderung „Ausfahrt“ zu bedienen und dies dem Zl zu bestätigen. Nach Abgabe der Erlaubnis durch den Fdl Heimbach (Nahe) zeigt das Asig „BA“ den Begriff Ks 1. Die Ausfahrt nach Fahrerlaubnis durch Zl erfolgt als Rangierfahrt bis Asig „BA“. 9.

- Betriebsart „Rangierverkehr“

Das Einstellen und die Prüfung der Rangierfahrwege auf der unbesetzten Betriebsstelle obliegt in der Betriebsart „Rangieren“ dem EVU-Personal. Die Rangierfahrwege werden durch ortsgestellte Weichen (EOW, RÜW, Handweichen) eingestellt. Das Umschalten in die Betriebsart „Rangieren“ durch den Zlr RPE erfolgt auf Anforderung über Zugfunk, dabei dürfen keine Fahrten durchgeführt werden. Alle durch Isolierzeichen gekennzeichneten Achszählkreise müssen unbelegt sein. Mit Fahrzeugen dürfen besetzt sein:

- alle Abstellgleise (sofern kein Abstellverbot)
- Gleise 1 und 2 zwischen Zsig ZU 1 und ZU 2 und H-Tafeln am Bahnsteigende
- Gleis 5 zwischen Ra 13 der Weiche W 22 und Hinweistafel vor W 56.

Die Schlüssel für die mit Riegelhandschloß verschlossenen Weichen - W 23 - W 24 / W 56 befinden sich Schalthaus in Bedientischen in entsprechen Schlüsselsperren. Zum Umschalten der Betriebsarten müssen sich diese Schlüssel in den Sperren befinden. Für die Rückfallweichen RÜW 57 und RÜW 59 befindet sich ein Bedienschlüssel (Befahren entgegen der Grundstellung) ebenfalls im Schalthaus.

- Bedienung der EOW (elektrisch ortsgestellte Weichen)

Die Weichenlagemelder (WLM) an den EOW signalisieren die jeweilige Lage der Weichen gem. Signalbuch. Die EOW der Betriebsstelle haben jeweils eine festgelegte Grundstellung, in die sie nach Umstellen und Befahren selbsttätig

zurücklaufen. Die Grundstellungen der EOW werden durch entsprechende weiße Streifen auf den Weichenlagemeldern kenntlich gemacht, z.B.: Weiche „Wn 1“ DKW „Wn 3“ Zum Umstellen der EOW (EOW-Gruppen; Rangierfahrwege) sind die entsprechenden Schlagtaster, die jeweils in drei Bedienebenen an Masten angebracht sind und stets rechts im Sinne des einzustellenden Fahrwegs neben dem Gleis stehen, zu bedienen. Stumpf befahren laufen die EOW fahrzeugbewirkt selbsttätig in die richtige Lage. Die Zielgleise sind an den jeweiligen Tastermasten mit Hinweisschildern angeschrieben, z.B.: Streckengleis, Gleis 17. Läuft eine EOW durch Tasterbedienung oder beim Stumpfbefahren nicht ordnungsgemäß um, so kann sie mit einem Schlüsseltaster, bei DKW (WHT, Schlüssel „DB 21“) an den Weichenlagemeldern hilfsweise bedient werden. Der Schlüssel muss nach der Tasterbedienung abgezogen werden.

Die Gleisbereiche die zum Umstellen der EOW frei von Fahrzeugen sein müssen, sind durch Isolierzeichen „Ra 13“ gekennzeichnet: Bei Störungen der EOW-Technik ist stets der Zlr zu informieren, nur mit dessen Zustimmung dürfen in diesem Fall EOW-Antriebe elektrisch abgeschaltet (Spannungsabschalter) und mit Hilfe der Weichen-Kurbel umgestellt werden. Gestörte EOW sind auf Anweisung des ZI durch Handverschluss zu sichern.

- Rückfallweichen (RÜW)

dürfen aufgefahren werden. Sie haben festgelegte Grundstellungen, in die sie nach jedem Auffahren durch eine hydraulisch gedämpfte Rückholfeder selbsttätig zurückgestellt werden. Aufgefahrene Rückfallweichen sind immer vollständig zu räumen, es darf auf keinen Fall vor Erreichen der Grundstellung gegen die Spitze zurückgezogen werden. Die Signaloptiken der Weichenlagemelder (WLM) der Rückfallweichen sind nur von der Weichenspitze her sichtbar. Sie signalisieren die Lage der Rückfallweichen.

- Bahnübergänge

im Bereich des Bf. Baumholder befindet sich der technisch gesicherte BÜ „Panzerstraße“ km 8,075, Richtung Gleis 17 und RBez. Anschluß US-Army. Die Überwachungssignale (ÜS 1 und ÜS 2) sind vor den Weichen W 1 und DKW 2 aufgestellt. Die Einschaltung der techn. BÜ-Sicherung erfolgt in Verbindung mit der Anwahl des entsprechenden Rangierfahrweges über die Schlagtaster. Die ordnungsgemäße Einschaltung wird mit Signal BÜ 1 an den Überwachungssignalen (ÜS) signalisiert. Aufgrund der örtlichen Besonderheit (Militär- / Kolonnenverkehr) hat der Tf / Rb das Freisein des BÜ von Straßenfahrzeugen vor Befahren augenscheinlich zu prüfen. Es erfolgt keine PZB-Überwachung. Die Gültigkeit des ÜS 1 für die Richtung nach Gleis 17 und RBez. US-Army wird mit Zuordnungstafel kenntlich gemacht: Die ÜS werden nicht durch Signale BÜ 2 „Rautentafel“ angekündigt. Die Ausschaltung erfolgt fahrzeugbewirkt über Induktionsschleifen nach Räumung des BÜ.

- Festlegen von Fahrzeugen

Im Bereich des Bahnhofs befinden sich folgende Gleisbereiche mit einer größeren Neigung als 2,5 ‰ :

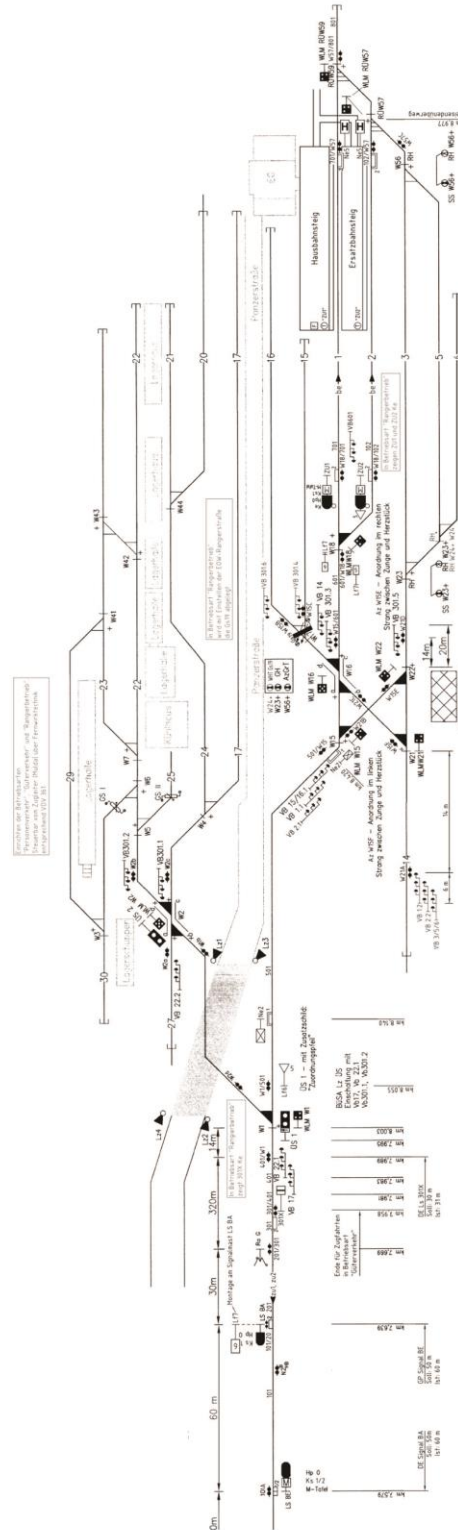
- Gleis 17, DKW 2
- Gleis 15 und 16, DKW 16



Aufgrund der Neigungsverhältnisse ist i.d.R. mit dem Tfz Richtung Heimbach (Nahe) zu rangieren und es sind beim Rangieren alle Wagen an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

Anlage 1

Übersicht Bf Baumholder





Anlage 2 Verzeichnis der Bahnübergänge

<u>Lfd. Nr</u>	<u>km</u>	<u>kreuzt mit</u>	<u>vorh. Sicherung (außer Andreaskreuz)</u>
01	4,372	Waldweg	Übersicht
02	8,075	Panzerstraße	Lichtsignal

Anlage 2 Verzeichnis der Tunnel, Brücken und Durchlässe

Tunnel

Lfd. Nr	km	Bauwerk
01	0,985 – 1,606	Scheidwaldtunnel

Brücken:

Lfd. Nr	km	Bauwerk
01	0,946	Naheunterführung Nahe
02	2,098	Bachbrücke Igelsbach
03	2,192	Eisenbahnüberführung K 4
04	2,385	Bachbrücke Unnerbach
05	2,443	Eisenbahnüberführung L169
06	5,084	Straßenüberführung K31
07	5,492	Eisenbahnüberführung Bahnhofstr.
08	6,789	Straßenüberführung L 169
09	6,857	Straßenüberführung L 169

Durchlässe:

Lfd. Nr	km	Bauwerk
01	2,841	Rohrdurchlass
02	3,149	Durchlass
03	3,303	Rohrdurchlass
04	3,465	Rohrdurchlass
05	3,584	Rohrdurchlass
06	3,803	Durchlass
07	4,353	Durchlass
08	4,382	Rohrdurchlass
09	4,673	Rohrdurchlass
10	5,394	Durchlass
11	5,523	Durchlass
12	6,657	Rohrdurchlass
13	6,881	Rohrdurchlass
14	7,185	Rohrdurchlass
15	7,525	Rohrdurchlass
16	7,774	Rohrdurchlass
17	8,335	Rohrdurchlass
18	8,684	Rohrdurchlass
19	8,685	Durchlass



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

Einwahl über GSM-R 901 984 / 777

- Fdl Heimbach/Nahe

GSM-R Langwahlnummer 75019502; Öffentliches Telefon: 0151 2740 2614

- 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 Tröger 01515 5032510

öBL Adrian Gertz 0172 532 7640

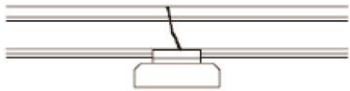




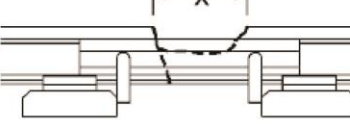
- Streckenmeister







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 	$x \leq 25 \text{ cm}$: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung $x > 25 \text{ cm}$: 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 (Löschert 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.