



**Sammlung**  
**betrieblicher Vorschriften**  
**(SbV)**  
**Teil B**

für die Strecke

**Kirchheimbolanden – Alzey**

**Ausgabe 2017**  
**Gültig ab: 01.05.2017**

Aufgestellt: **Nov. 2014**

**gez. Winfried Sievert**  
Eisenbahnbetriebsleiter

**Dienststelle / Anwender : \_\_\_\_\_**

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

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

## Verteilungsplan

### 1. Landeseisenbahnverwaltung Rheinland-Pfalz (LEA))

Betriebsleiter der RPE

stellv. Betriebsleiter der RPE

örtlicher Betriebsleiter

Zugleiter Mulda RPE

örtlicher Betriebsdienst

verkehrende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

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

### 3. Zugänglich zu machen:

Allen auf den Strecken eingesetzten Mitarbeitern im Betriebsdienst durch die EVU.

### **Berichtigungen:**

Nummer des Berichtigungsblattes	Bemerkungen	Gültig ab	Berichtigt am durch
Version 1.0	Neudruck	14.12.2014	
Version 1.2	Berichtigung Seite 11	13.12.2015	
Version 1.3	Berichtigung Seite 12 + 39	13.12.2015	
Version 1.4	Berichtigung Seite 11, 12 und 14	01.05.2017	

### **Jährliche Prüfung der SbV:** **(bis 01. April des Jahres)**

Datum	Name / Funktion	Bemerkungen

## **Vorbemerkungen**

Die Strecke Kirchheimbolanden – Alzey ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn.

Die Strecke schließt im Bahnhof Alzey an das Netz der Deutschen Bahn AG an.

Der Bf Alzey wird von der Regionalen Betriebszentrale (RBz) in Neustadt / Weinstraße bedient.

*Nicht verbindliche Hinweise und Verweise auf Regeln der DB Netz AG sind kursiv in anderer Schriftform gedruckt.*

Auf der Strecke wird gegenwärtig im Regelbetrieb nur Reisezugverkehr (SPNV) durchgeführt.

Weitere Angaben siehe Teil B 2. „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“

## **Teil B 1. Zusätzliche betriebliche Bestimmungen**

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

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

Zu ESO (7) AB 2.

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

- SbV,
- La,
- DA,
- Betra.

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

Folgende Signale finden Anwendung:

*Die Signale des Bf Alzey, die sich in der Zuständigkeit der DB Netz AG befinden und im Bereich der Infrastruktur der RPE aufgestellt sind, finden keine Berücksichtigung, hierfür ist das Regelwerk der DB Netz AG (Ril 301 und 408, sowie örtliche Regeln) anzuwenden.*

*Es werden Kombinationssignale (Ks) gem. ESO IIa. sowie Vorsignalbaken „Ne 3“ angewendet.*

### **1. Ortsfeste Signale einschließlich Kennzeichen**

#### **Kennzeichnung ungültiger Signale**

ESO (9) AB 5. „weißes Kreuz“



## I. Hauptsignale

ESO (6), ESO (10), ESO (11), AB 1a., AB 4, AB 6.



Hp 0



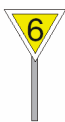
Kennlicht



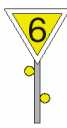
Der Signalbegriff Halt Hp0 wird in der Ausführung als hohes Lichtsperrsignal mit Mastschild gem. AB 4. in Zusammenhang mit dem technisch unterstützten Zugleitbetrieb (TUZ) und Kennlichtschaltung angewendet.

## VI. Langsamfahrsignale (Lf)

ESO (23), AB 51, AB 51 a. - AB 53., AB 55.- AB 66., AB 67 - AB 68., AB 70.



Lf 1



Lf 2



Lf 3

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

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

zu AB 62.: wird das Signal Lf 2 nicht aufgestellt, ist dies in der La bekanntgegeben.

zu AB 66.: wird das Signal Lf 3 nicht aufgestellt, ist dies in der La bekanntgegeben.



Lf 6



Lf 7

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

## VII. Schutzsignale (Sh)

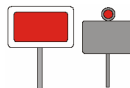
ESO (24), ESO (25), AB 73., AB 76., AB 86. - AB 89., AB 93., AB 95.



Sh 0



Sh 1



Sh 2

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

zu AB 76.: auf Beleuchtung wird verzichtet.

zu AB 95.: Es wird nur das Tageszeichen gezeigt.

## VII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

ESO (26), ESO (27), AB 121., AB 124.



Ra 10



Ra 12

## IX. Weichensignale (Wn)

ESO (32), ESO (33), EBO (34), AB 131.

Einfache Weichen



Wn 1



Wn 2



## XVI. Nebensignale (Ne)

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



Ne 1



Ne 2



Ne 5

zu AB 219: Das Signal ist auf Zuglaufstellen als Zugziel-, Zugbeginnsignal, ggf. mit Zusatzkennzeichen, aufgestellt. Reisezüge halten bei Ne 5 ohne Zusatzkennzeichnung zuglängenangepaßt im Bahnsteigbereich.

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

ESO (46b), AB 226., AB 227., AB 228., AB 229., AB 230., AB 235.



Bü 0



Bü 1



Ab 228



AB 229.



Bü 2



Ankündetafeln  
gem. AB 232

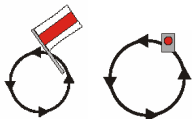
zu AB 227.: Abstände siehe SbV Teil B 2., III. Ziff.2.2.

zu AB 232.: Ankündetafeln gem. AB 232. b) sind in Verbindung mit der Kennzeichnung der Einschaltstelle der automatischen Hilfeinschaltung „Automatik HET“ aufgestellt.

## 2. Durch alle im Eisenbahnbetriebsdienst eingesetzte Mitarbeiter angewendete Signale:

### VII. Schutzsignale

ESO (24), ESO (25), AB 99.



Sh 3 Kreissignal / Sh 5 - akustisches Signal -: ●●● ●●● ●●●

## 3. Durch Mitarbeiter der EVU verbindlich anzuwendende Signale bei der Durchführung des Zugleitbetriebes

### X. Signale für das Zugpersonal

ESO (35) D. AB 144., AB 145., AB 146.

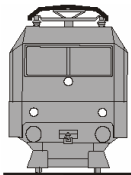
Zp 11 - akustisches Signal -: — ● —

Zp 12 - akustisches Signal -: ● ● — ●

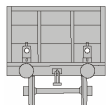
## 4. Signale an Zügen und an einzelnen Fahrzeugen, die vom EVU anzuwenden sind

### XI. Signale an Zügen

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



Zg 1a)



Zg 1b)



Zg 2



zu AB 183.: AB 183.a) (eine Tafel bei Güterzügen) ist nicht zugelassen.  
Wegen AB 183.c) und AB 185. siehe Regelungen zu nachgeschobenen Zügen.





Zg 102

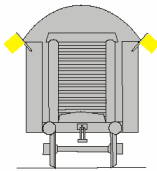
zu AB 241.: das vereinfachte Zugschlußsignal ist zugelassen gem.:  
AB 183.b), c), d) und f).

### **XVII. Signale an einzelnen Fahrzeugen**

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

*Grundsätzlich ist das Signal Fz 1 nur anzuwenden, wenn Fahrzeuge das Signal Zg 1 bzw. 1a) nicht beidseits führen können.*

*Das Nachtzeichen des Signal Fz 1 ist auch tagsüber zu führen.*



Fz 2

## II. Zugbeeinflussungseinrichtungen

### Anweisung für die punktförmige Zugbeeinflussung - PZB -, Bauart Indusi

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

- (1) Auf der Strecke Kirchheimbolanden – Alzey wird im Zuständigkeitsbereich der RPE folgende Ausrüstung mit PZB angewendet:
  - 2000 Hz Lichtsignal Signalbegriff „Hp 0“  
Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen - GPE-  
(geschwindigkeitsabhängig wirksam)
  - 1000 Hz Vorsignaltafeln Ne 2, Lf 6 (ständig wirksam)  
Überwachungssignale der BÜ (wirksam bei BÜ 0)
- (2) Die Funktionalität „PZB - 90“ findet keine Anwendung (keine Verwendung von 500 Hz-Gleismagneten).

*Die Bedienung der Fahrzeugeinrichtung entspricht ansonsten dem Regelwerk der DB Netz AG, Ril 483.*

III. Allgemeine Bestimmungen zur Betriebsdurchführung  
(Verweis auf anzuwendendes Regelwerk / Zusatz- und ergänzen-  
de Bestimmungen)

### Allgemeines

- § 1 (2) FV-NE Auf der Strecke wird Zugleitbetrieb mit technischer Unter-  
§ 10 FV-NE stützung (TUZ) durchgeführt.  
§ 12 (1, 4) FV-NE Überwiegend wird Einzugbetrieb, d.h. nur ein Zug befindet  
sich auf der Strecke, mit vereinfachter Abgabe von Zuglauf-  
meldungen durchgeführt.  
Mehrzugbetrieb wird im Regelbetrieb nur in Form von Nach-  
fahren von Kirchheimbolanden nach Alzey durchgeführt.  
Der Wechsel der Betriebsart der TUZ von Einzug- auf  
Mehrzugbetrieb erfolgt durch den Zlr, eine Mitwirkung des  
EVU-Personals ist nur im Rahmen von Zuglaufmeldungen  
erforderlich.  
Bei Einzugbetrieb arbeitet die Anlage des TUZ im Selbst-  
stellbetrieb.
- § 8 (2) FV-NE Für die fahrdienstliche Verständigung wird digitaler Zugfunk  
(GSM-R / P-GSM D) verwendet.
- § 8 (2, 3) FV-NE Mündliche Meldungen sind vom Tf / Zf / Rb abzugeben.  
Wortlaute von mündlich abzugebenden Meldungen werden  
in anderer  
„ Schriftform “  
gedruckt sowie in Führungszeichen hervorgehoben.
- § 1 (6) FV-NE Die Zugleit- und Unfallmeldestelle der RPE befindet sich  
§ 3 (12 - 15,  
16b) FV-NE beim Zltr Mulda (Sachs).  
5.2 BUVO-NE *Der zuständige Fahrdienstleiter für den Bf Alzey (öZF Alzey) der  
DB Netz AG befindet sich in der regionalen Betriebszentrale  
(RBZ) Neustadt / Weinstraße.  
Es gilt das Regelwerk der DB Netz AG, insbesondere die Ril 408.  
Die Tf / Zf wirken durch Bedienung techn. Einrichtungen, für die  
ein besonderer Schlüssel erforderlich ist, bei Auflösung im Stö-  
rungsfall und der Einstellung der Fahrstraßen auf dem Bf Alzey  
mit.*

Folgende Betriebstellen sind Zuglaufstellen:

Hp Kirchheimbolanden	Zlmst
Anwanst Basalt AG	Zlst
Bf Morschheim	Zlst
Hp Freimersheim	Zlst
Hp Wahlheim	Zlst
Bf Alzey (DB)	Zlmst

§ 9 FV-NE  
Anlage 10 FV-NE

Es wird der Befehlsvordruck nach Anlage 10 FV-NE verwendet (*Abweichend darf auch der Befehlsvordruck 408.2411V01 der DB Netz AG verwendet werden*).

§ 14 (3, 4) FV-NE  
§ 15 (1, 5, 10)  
FV-NE

Alle Betriebsstellen sind unbesetzt.  
Auf den Betriebsstellen:

Anlage 16  
§ 51 (13) FV-NE  
§ 53 (1) FV-NE  
§ 5 SIG-VB-NE  
§ 7 SIG-VB-NE  
§ 8 (1, 3)  
SIG-VB-NE

- Anwanst Basalt AG (der Anschl. ist gegenwärtig gesperrt),  
- Bf Morschheim

obliegt das Stellen von Weichen und Gleissperren und die Prüfung des Fahrwegs den Mitarbeitern der EVU (Zf / Rb).

Es werden Zugführerschlüssel verwendet.

Die Kenntnisse zur Bedienung der Weichen und Gleissperren und die Verwendung der entsprechenden Schlüssel sind im Rahmen des Erwerbs der Streckenkenntnis zu vermitteln.

Weichen ohne Grundstellung werden nicht verwendet.

Die Grundstellung von Gleissperren ist stets die aufgelegte Stellung.

Es werden folgende Handverschlüsse verwendet:

- Weichenschlösser;
- Einfache und gekuppelte Riegelhandschlösser;
- Gleissperrenschlösser.

Die Handverschlüsse sind gem. § 5 SIG-VB-NE zu bedienen.

Vorübergehende Sicherung von Weichen wird von Betriebsbediensteten der EVU nicht durchgeführt.

Regelungen bei Bauzuständen sind unter VI. aufgestellt.

Bahnübergänge  
§ 17 (12 FV-NE)  
§ 44(8) FV-NE

Alle Bahnübergänge der Strecke sind technisch gesichert.

Als technische Sicherungen von Bahnübergängen sind nur

§ 53 (3) 6. FV-NE  
§ 55 (1)a FV-NE

Lo-Anlagen vorhanden.

Alle Anlagen werden zugbewirkt geschaltet.

Für die Bedienung der Anlagen bei im Hp Freimersheim beginnenden Zügen und für Besonderheiten bei der Bedienung der Anlage im Bf Morschheim von bei Rangierfahrten gelten besondere Bestimmungen (siehe SbV Teil B 1., Abschnitte IV., V. und VI.), es ist ein Schaltschlüssel, Schlüsselform „DB 21“ erforderlich.

§ 26 (3, 8) FV-NE

Unvorgesehene Sperrungen von Gleisen können bei Erfordernis (Ereignis-, Notfall, Betriebsgefährdungen) neben dem Zlr auch der

EBL,

öBl,

öM (Bereitschaft)

angeordnet werden.

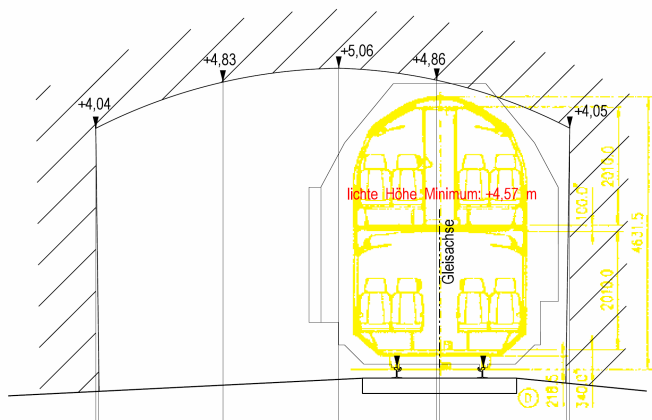
Die Züge werden ggf. fernmündlich in Kenntnis gesetzt.

§ 32 (7, 8) FV-NE

Im Bereich der SÜ km 0,646 „Eselstraße“ ist eine Einschränkung des Regelichtraums gem. Anlage 1 zu § 9 EBO gem. nachfolgender Darstellung 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.



#### **IV. Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten**

- § 4 (3) FV-NE Die Züge die im Rahmen des Jahresfahrplans verkehren, erhalten mit der DB Netz AG abgestimmte Zugnummern. Sonderzüge und Sperrfahrten innerhalb der Strecke erhalten Zug- bzw. Sperrfahrtnummer vom Zlr zugewiesen. Züge die über den Bf Alzey der DB Netz AG hinaus verkehren, behalten ihre DB Netz AG-Zugnummer.
- § 10 FV-NE  
§ 12 (1,4) FV-NE Zuglaufmeldungen werden im Regelbetrieb im Hp Kirchheimbolanden und im Bf Alzey abgegeben.
- Alle Züge von Kirchheimbolanden geben Ankunfts meldung in Alzey unter Beachtung des Signalhaltmelters des Esig beim Zlr RPE ab.
- Alle Züge von Alzey in Richtung der RPE-Strecke stellen in Alzey Fahranfrage. Die Bedienung der sicherungstechnischen Anlagen der DB Netz AG erfolgt nach Erteilung der Fahrerlaubnis durch den Zlr RPE.
- Bei Einzugbetrieb darf die Fahranfrage für die Rückfahrt von Kirchheimbolanden nach Alzey unmittelbar nach Erhalt der Fahrerlaubnis von Alzey nach Kirchheimbolanden gestellt werden. Der Zlr kann dann bereits in Alzey die Fahrerlaubnis für die Rückfahrt erteilen. In diesem Fall muss in Kirchheimbolanden keine Zuglaufmeldung abgegeben werden.
- Alle Züge bei Mehrzugbetrieb (Nachfahren von Zügen von Kirchheimbolanden nach Alzey) geben in Hp Kirchheimbolanden Zuglaufmeldungen ab.
- Die technische Unterstützung des Zugleitbetriebs (TUZ) hat zwei Betriebsarten:
- Einzugbetrieb,
  - Mehrzugbetrieb.

Bei Einzugbetrieb, d.h. es befindet sich nur ein Zug auf der Strecke, arbeitet die TUZ selbsttätig (Selbststellbetrieb).

Bei beginnenden Zügen im Hp Kirchheimbolanden wechselt der Signalbegriff von Hp 0 am Ls „1L11X“ auf Kennlicht, wenn der Zug Richtung Alzey bis zum Signal Ne 5 mit Zusatzkennzeichnung vorzieht.

Weiterhin ist eine Bedienstelle mit Schlüsselbedienung vorhanden.

Die Bedienstelle verfügt zwei Taster und einen Schlüsseltaster.

- Anf T = Anforderungstaste

- AnfL T = Anforderungslöschtaaste

Der Schlüsseltaster (Rechtsdrehung) gibt die Bedienung der Taster frei.

Schlüsseltaster und Taster sind zeitgleich zwischen 1 s und 10 s zu bedienen.

Mit der Anf T kann das Kennlicht am Ls „1L11X“ angefordert werden.

Mit der AnfL T kann diese Anforderung gelöscht werden.

Bei Mehrzugbetrieb (Nachfahren eines Zuges von Kirchheimbolanden nach Alzey) wird das Ls „1L11X“ vom Zlr RPE bedient. Der Tf / Zf meldet sich über Zugfunk beim Zlr RPE fertig, wenn die Voraussetzungen für die Fahrt vorliegen, wechselt das Signal von Hp 0 auf Kennlicht.

**Anweisung der DB Netz AG für den Bf Alzey, die im Bereich der Strecke der RPE anzuwenden ist**

*Züge Richtung Alzey melden sich über SMS-Mitteilung des Zugfunks beim özF Alzey in der Zlst Wahlheim an.*

**§ 11 FV-NE**

Es wird ein Meldebuch für Zuglaufmeldungen (Muster Anhang 2 der SbV) geführt.

Vordrucke sind auf den Fahrzeugen vorzuhalten.

Eintragungen werden nur bei Ausfall des Sprachspeichers auf Weisung des Zlr vorgenommen.

- § 13 (3) FV-NE Verspätung größer 5 min. sind dem Zlr in den Betriebsstellen  
Zlmst Hp Kirchheimbolanden  
Zlst Bf Morsheim,  
Zlst Hp Wahlheim,  
Bf Alzey (DB Netz AG)  
zu melden.  
Weitere Meldungen sind auf Weisung des Zlr abzugeben.
- § 20 (4) FV-NE Kreuzungen und Überholungen von Zügen können auf besondere Weisung (Störungen an Fahrzeugen / Verkehren von Sonderzügen / Baumaßnahmen) im Bf Morsheim durchgeführt werden.  
§ 21 (4) FV-NE Überholungen sind nur in Richtung Kirchheimbolanden zugelassen.  
Dabei wird neben dem durchgehenden Hauptgleis (Gl 1) das Nebengleis Gl 2 befahren.  
Der aus Richtung Alzey verkehrende Zug fährt stets als erster nach Gl 1 ein.  
Der Zf des zuerst eingefahrenen Zuges legt den Fahrweg für den zweiten Zug durch Gl 2.
- § 17 (1) FV-NE Das Signal Zp 11 (Kommen) wird mündlich unter Angabe der Zugnummer über Funk (Ortskanal C 22) gegeben. Ist dies nicht möglich, ist es optisch oder akustisch gem. ESO (36) AB 144 zu geben.  
Die Anwendung des Signals wird durch Fplo oder Befehl angewiesen.
- § 27 (3, 5) FV-NE Sperrfahrten dürfen nur mit besonderen Weisung verkehren. Alle Regelungen für Züge im Bezug auf die Zugbildung usw. gelten auch für Sperrfahrten.  
Sperrfahrten werden durch Fplo / Sperrfahrtanweisung eingelegt. Für die Einlegung ist der Zlr zuständig.  
Für Sperrfahrten in Gleisen mit unbefahrbaren Abschnitten sowie mehreren Sperrfahrten in Gleis gelten die Bestimmungen der SbV, Teil B 1., Abschnitt VI.  
Besondere Regelungen werden bei Baumaßnahmen im Rahmen von Betra, siehe SbV, Teil B 1., Abschnitt VI. festgelegt.



- § 32 (1) FV-NE Züge, die die allgemein zugelassenen Zuglängen  
a) mit Reisenden besetzte Reisezüge 110 m,  
b) Güterzüge 160 m  
überschreiten, sind nur mit besonderer Genehmigung des  
EIU zulässig.  
Bei Reisezügen, bei denen das EVU gewährleistet, dass  
sich alle Einstiege an den Bahnsteigen befinden, sind mit  
Zustimmung des Zugleiters Zuglängen bis 135 m zulässig.
- § 35 (2) FV-NE Das Nachschieben von Zügen ist nur mit besonderer Ge-  
nehmigung zulässig.  
Muss im Notfall nachgeschoben werden, sind Weisungen  
des Zlr einzuholen.
- § 44 (7) FV-NE Als Halt zeigende Signale gelten auch die Signale  
Ne 1 „Trapeztafel“, Ne 5 „H-Tafel“,  
wenn an diesen durch Fahrplan oder Befehl ein Halt vorge-  
schrieben ist ,sowie das Signal  
Sh 2 „Schutzhalt“.

## V. Bestimmungen zur Durchführung von Rangierfahrten

- § 52 (2) FV-NE Auf den Betriebsstellen  
Awanst Basalt AG,  
Bf Morschheim  
werden die Aufgaben des Weichenwärters vom Tf / Zf / Rb  
wahrgenommen.
- § 52 (5) FV-NE Vor Aufnahme des Rangierens ist die Zustimmung des Zlr  
einzuholen.
- § 59 (2) FV-NE Für folgende Rangierbewegungen ist ein schriftlicher Befehl  
§ 59 (3) FV-NE des Zlr erforderlich:  
Awanst Basalt AG:  
Richtung Ki über die Trapeztafel km 20,3 und über die H-  
Tafel km 21,0 hinaus;  
Bf Morschheim:  
über die Einfahrweichen W 1 und W 4 hinaus.  
Das Rangieren auf dem Strecken- / Hauptgleis ist vor der  
Ankunft eines Zuges nach Weisung des Zlr rechtzeitig ein-  
zustellen und ist dem Zlr wie folgt zu bestätigen:  
„Rangieren in (Betriebsstelle) um ... , ... Uhr beendet.  
Das Strecken- / Hauptgleis ist frei und befahrbar, alle  
Weichen und Gleissperren sind in Grundstellung ver-  
schlossen.“  
Das Rangieren über die Grenzen der Betriebsstellen (Signal  
Ne 1, „Trapeztafeln“) hinaus ist unzulässig.  
Ausnahmen sind nur mit Zustimmung des Zlr oder im rah-  
men einer Betra zulässig.
- § 53 (5) FV-NE In den Betriebsstellen  
§ 57 (2) FV-NE Awanst Basalt AG  
§ 58 (3, 5 b)) Bf Morschheim  
FV-NE hat das durchgehende Streckengleis / Hauptgleis eine Nei-  
gung > 2,5 ‰, es sind daher beim Rangieren im Hauptgleis  
alle Fahrzeuge an die durchgehende Bremse anzuschlie-  
ßen.  
Das Festlegen von Fahrzeugen nur mit der Druckluftbremse  
ist nicht zulässig.  
Für das kurzzeitige Abstellen dürfen Hemmschuhe verwen-  
det werden.  
Werden Fahrzeuge unbeaufsichtigt abgestellt, so sind Rad-

vorleger oder Hand- bzw. Feststellbremsen zu verwenden.  
Weitere Angaben siehe SbV, Teil B 2. „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“.

- § 53 (7-14) FV-NE Das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal ist nicht zulässig.
- § 53 (11) FV-NE Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht erlaubt.
- § 57 FV-NE Abstoßen und Ablaufen lassen ist nicht erlaubt.
- § 54 (2) FV-NE Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt.
- § 60 FV-NE Rangierfahrten dürfen nach Zustimmung durch der Zlr ohne Halt in eine Zugfahrt und eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen.

## **VI. Betriebliche Maßnahmen bei der Durchführung Sperrfahrten im Rahmen von Baumaßnahmen sowie der Sicherung von Arbeiten im Bereich von Gleisen; Einsatz von Nebenfahrzeugen**

- § 27 (3) FV-NE Sperrfahrten bei der Durchführung von Baumaßnahmen werden im Rahmen einer Beta oder DA eingelegt.
- § 27 (5) FV-NE Auf die Zustimmung durch den Zlr kann verzichtet werden, Regelungen werden in der Beta oder DA getroffen.
- § 26 (2) FV-NE Der Arbeitseinsatz von Nebenfahrzeugen erfordert grundsätzlich eine Sperrung der Gleise.  
Regelungen werden in der Beta oder DA getroffen.
- § 26 (2) FV-NE  
§ 36 (3) FV-NE  
§ 44 (10) FV-NE Da die technischen BÜ-Sicherungen über keine UT-Schaltung verfügen, sind diese beim Arbeitseinsatz von Nebenfahrzeugen in Einschaltstrecken zuvor durch eine signaltechnische Fachkraft der RPE außer Funktion zu nehmen.

Eine Erklärung des gesperrten Gleis zum Baugleis ist hierbei nicht erforderlich.

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

5. 2 BUVO-NE Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle der RPE.  
5.3 BUVO-NE
- Verkehren außerhalb der Besetzungszeiten der Zugleitstelle Sonderzüge, wird die Funktion der Unfallmeldestelle der jeweiligen Bereitschaft übertragen.  
Die Erreichbarkeit wird in der Fplo / DA bekannt gegeben.  
Findet Eisenbahnbetrieb im Zusammenhang mit Baumaßnahmen statt, werden gesonderte Regelung im Rahmen von Betra oder DA aufgestellt.  
Die Unfallmeldetafel I ist Anhang 3 der SbV, Teil B.
- § 47 (1,4) FV-NE Über alle entsprechenden Störungen ist immer der Zlr RPE zu informieren.

An den Stelleinrichtungen der Stellwerke sind entsprechende Sperrn und Sperrzeichen anzubringen.

## Teil B 2. 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
- Betriebsstellen km 20,3 Hp Kirchheimbolanden  
km 20,9 Awanst Basalt AG  
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 13,5 ‰
- Maßgebende Neigung 13 ‰.
- Kleinster Gleisradius 470 m
- Streckenklasse C 4 / B 2 für Züge mit  $v_{zul.} > 80$  km/h
- Bremswegabstand 700 m
- Zul. Zuglängen a) mit Reisenden besetzte Reisezüge:  
110 m  
b) Güterzüge: 160 m
- Einschränkungen des Regelichtraums gem. Anlage 1 zu § 9 EBO,  
Bild 1, linke Hälfte
- BÜ-Schließung DB 21
- Zugfunk P-GSM D
- PZB INDUSI

## Grenzlasten für Triebfahrzeuge<sup>1</sup>

Tfz-Leistung [kW]	Grenzlasten [t]		
500	300		
750	500		
1000	700		
1250	800		
1500	950		
1750	1200		
2000	1400		

---

<sup>1</sup> Die angegebenen Werte sind überschlägig ermittelt, genaue Werte können nur bei Vorlage der Tfz-Parameter durch die EVU von der RPE ermittelt werden.

## II. Betriebsstellen

### 1. Allgemeines

Alle Betriebsstellen sind unbesetzt.

<b>Lage</b>	<b>Art</b>	<b>Betriebsstellenname</b>	<b>betriebliche Abkürzung</b>	<b>Funktion bei Zugleitbetrieb</b>
km 20,3	Hp	Kirchheimbolanden	Ki	Zlmst
km 20,9	Awanst	Basalt AG	Ba	Zlst
km 24,4	Bf	Morschheim keine Verkehrshalte	Mo	Zlst
km 2,7	Hp	Freimersheim	Fr	Zlst
km 4,2	Hp	Wahlheim	Wa	Zlst
km 7,8	Hp	Alzey West	AzW	
km 9,05	Bf	Alzey (DB Netz AG)	FALZ	Zlmst



## 2. Betriebstellen (Beschreibung / Betriebliche Regeln)

### km 20,2 Hp Kirchheimbolanden (Ki)

#### 1. Allgemeines

Der Haltepunkt befindet am Streckenende.

Die Nutzlänge des Bahnsteiges, bahnlinks beträgt 130 m.

Der Haltepunkt liegt in einem Gefälle von 13‰ gegen das Streckenende.

	Ri Streckenende	Ri Az
<b>Grenzen</b>	Prellbock mit Sh 2 km 20,220	Trapeztafel (Ne 1) km 20,437

<b>Zugschlußstellen</b>		
<b>Durchgehendes Streckengleis</b>	Ls 1 L11X der Gegenrichtung 20,353	

Hinsichtlich des Zugziels bzw. der des Zugfahrtbeginns sind unter Berücksichtigung der Zuglängen H-Tafeln „Ne 5“ mit Zusatzkennzeichen aufgestellt:



Zugziel



Zugbeginn



#### 2. Zugaufmeldungen

Zugaufmeldungen sind bei Durchführung von Mehrzugbetrieb immer abzugeben - Zuglaufmeldestelle -.

Die Ankunfts meldungen von Zügen aus Richtung Morscheim sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der Zugschlußstelle (Ls „1L11X“) befindet.

### 3. Rangieren

#### 3.1. Zulässigkeit / Zustimmung

Rangieren ist nur bei Durchführung Zugleitbetrieb mit Zustimmung des Zlr zugelassen.

Es darf in Richtung Morschheim bis einschließlich Awanst Basalt AG rangiert werden.

Das Beenden des Rangierens ist dem Zlr zu melden.

#### 3.2. Besondere Vorsicht beim Rangieren

Der Hp liegt in einem Gefälle von 13 ‰ in Richtung Streckenende. Es muß vorsichtig und mit höchstens 15 km/h rangiert werden.

Es soll möglichst mit dem Tfz Ri Streckenende rangiert werden.

#### 2.3. Abstellen von Fahrzeugen

Abstellen von Fahrzeugen im Streckengleis ist nur mit Zustimmung des Zlr zugelassen.

Dem Zlr ist die Anzahl und die Länge der abgestellten Fahrzeug nach Beendigung des Rangierens zu melden.

Je angezogene Hand- oder Feststellbremse gelten 4 Radsätze als gesichert.

**km 20,9      Awanst Basalt AG (Ba)**  
**(die Awanst ist z.Zt. betrieblich gesperrt)**

1. Allgemeines

Die Ausweichanschlußstelle dient nur dem Güterverkehr.

Für die Bedienung der Awanst ist der Schlüssel für die Gleissperre Gs I H (Zugführerschlüsselbund) erforderlich.

	<b>Richtung Ki</b>	<b>Richtung Mo</b>
<b>Grenzen</b>	Trapeztafel (Ne 1) km 20,437	Trapeztafel (Ne 1) km 21,161
<b>Zugschlußstellen</b>		
<b>durchgehendes Streckengleis</b>	Trapeztafel (Ne 1) km 21,148	H-Tafel (Ne 5) km 21,100

2. Gleise / Anlagen

Die Awanst besteht aus dem durchgehenden Streckengleis sowie den Gleisanlagen der Verladestelle.

Die Awanst schließt mit der Weiche H 1 an das Streckengleis an.

Die Weiche H 1 ist in Grundstellung verschlossen. Es besteht Schlüsselabhängigkeit mit der Gleissperre Gs I H.

3. Bedienung der Awanst (Beginnen und Enden von Zügen)  
Durchführung von Kreuzungen und Überholungen

3.1. Die Bedienung der Awanst ist nur bei der Durchführung von Zugleitbetrieb zulässig.

Alle Fahrten in den und aus dem Anschluß sind Rangierfahrten.

Endet ein Zug in der Awanst oder soll ein Zug gekreuzt oder überholt werden oder, so hat er sich einzuschließen.

3.2. Züge zur Bedienung der Awanst dürfen ohne Halt an der Trapeztafel in eine Rangierfahrt übergehen.

3.3. Ankomstmeldungen von Zügen aus Richtung Morschheim sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der Zugschlußstelle (H-Tafel) befindet.

- 3.4. Bei Kreuzungen und Überholungen von Ri Morschheim hält der zweite Zug vor der Trapeztafel.
- 3.5. Die Meldung, daß ein Zug eingeschlossen ist, darf erst gegeben werden, nachdem die Anschlußweiche (W H 1) und die Gleissperre (Gs I H) verschlossen sind und das Streckengleis frei von Fahrzeugen ist.

Die abzugebende Meldung lautet:

*„Zug .... / Rangierabteilung ist in der Awanst Basalt AG eingeschlossen. Das Streckengleis ist frei und die Weiche H1 ist in Grundstellung verschlossen.“*

#### 4. Rangieren

##### 4.1. Zulässigkeit / Zustimmung zum Rangieren

Die Zustimmung zum Rangieren wird vom Zlr gegeben, diese Zustimmung kann mit der Fahrerlaubnis bis zur Awanst verbunden werden.

Rangiert werden darf

in Richtung	bis
Mo	H-Tafel (Ne 5) km 21,100
Ki	Trapeztafel (Ne 1) km 20,437

Das Beenden des Rangierens ist dem Zlr (gem. Pkt. 3.5.) zu melden.

##### 4.2. Besondere Vorsicht beim Rangieren

Streckengleis im Bereich der Awanst liegt in einem Gefälle von 12 ‰ in Richtung Ki.

Aufgrund der Neigungsverhältnisse sind beim Rangieren sind alle Fahrzeuge an die Druckluftbremse anzuschließen.

Es muß vorsichtig und mit höchstens 15 km/h rangiert werden.

Es soll möglichst mit dem Tfz Ri Ki rangiert werden.

Maßgebende Neigung	Abstoß / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Achsen je Handbremse (2 Achsen) Radsätze	Bremsen beim Rangieren			
			ohne bediente Bremse		je bediente Bremse für weitere	
			Tfz-Bremsgewicht in t			
			60	80	60	80
			Radsätze			
Streckengleis 12 ‰	ja	4	6	8	4	4
Anschlußgleise	ja	20	10	20	8	10

Alle Fahrzeuge, die beim Rangieren im Streckengleis abgestellt werden, sind durch Anziehen von Handbremsen zu sichern.

Je angezogene Hand- oder Feststellbremse, die auf zwei Achsen wirkt, können 4 Achsen gesichert werden. Bei Hand- oder Feststellbremsen mit Scheibenbremsen gilt der halbe Wert.

Abgestellte Wagengruppen in der Awanst sind durch Radvorleger zu sichern.

#### 4.3. Abstellen von Fahrzeugen im Streckengleis

Das Abstellen von Fahrzeugen im Streckengleis ist außer beim Rangieren nicht zugelassen.

## km 24,419 Bf Morschheim (Mo)

### 1. Allgemeines

Ein Bahnsteig ist nicht vorhanden.

Reisezüge dürfen außer in Notfällen nur mit Ausnahmegenehmigung der Betriebsleitung in Morschheim zum Ein- und Aussteigen halten.

	Richtung Ki	Richtung Az
<b>Grenzen</b>	Trapeztafeln (Ne 1) km 23,970	Trapeztafel (Ne 1) km 24,720
<b>Zugschlußstellen</b>		
<b>GI 1</b>	H-Tafel (Ne 5)	H-Tafel (Ne 5)
<b>GI 2</b>	Sh 0-Signal Gs I aufgelegte Stellung	Sh 0-Signal Gs III aufgelegte Stellung

Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt und handbedient.  
Die erforderlichen Schlüssel befinden sich am Zugführerschlüsselbund.

### 2. Gleise

Gleis	NL [m]	Verwendung	Bemerkung
1	260	durchgehendes Hauptgleis	Abstellverbot
2	236	153 Nebengleis Kreuzungsgleis/ Ladestr.	derzeit Tankstelle
2a		83 Kreuzungsgleis/ Verbindung	
3	157	Abstellgleis	ehemals zur Rübenrampe
4	176	Ladegleis Just	betrieblich gesperrt

### 3. Zugfahrwege

3.1. Zugfahrten finden in der Regel durch bzw. von und nach Gleis 1 statt. Zum Kreuzen und Überholen wird das Nebengleis 2 genutzt.

### 3.2. Einzustellende Zugfahrwege / Schlüsselabhängigkeit

Richtung	Gleis	Weichengrundstellung Schlüsselabhängigkeit	bis/ ab
von / nach Ki	1	W1/Gs I und W 2/Gs II	Ne 5
von / nach Alzey	1	W4/Gs III und W 2/Gs II	Ne 5
von / nach Ki	2	W1- /Gs I - und W3 +	Ne 5
von / nach Alzey	2	W4- /Gs III - und W3 +	Ne 5

### 4. Durchführung von Kreuzungen und Überholungen / Beginnen und Enden von Zügen / Zulässigkeit / Fahrwegprüfung

4.1. Kreuzungen und Überholungen werden unter Zuhilfenahme des Nebengleises Gl 2 durchgeführt.

Überholungen sind nur in Richtung Ki zugelassen.

Zugkreuzungen und Überholung sind nur bei Durchführung von Zugleitbetrieb zulässig.

Die Prüfung der Fahrwege obliegt dabei dem Zugpersonal.

In besonderen Fällen kann örtliches Personal der RPE eingesetzt werden, dann werden gesonderte Anweisungen herausgegeben.

4.2. Der aus Richtung Alzey verkehrende Zug fährt stets als erster nach Gl 1 ein.

Der Zf des zuerst eingefahrenen Zuges legt den Fahrweg für den zweiten Zug durch Gl 2.

### 5. Zugaufmeldungen

Ankunftsmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig mit Zugschluß hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet.

Meldungen, daß ein Zug eingeschlossen ist, sind abzugeben, wenn die Weichen und Gleissperren verschlossen sind und das Hauptgleis

frei von Fahrzeugen ist.  
Die Meldung lautet:

*„Zug .... / Rangierabteilung ist im Bf Morschheim eingeschlossen.  
Das Hauptgleis ist frei und die Weichen und Gleissperren sind in  
Grundstellung verschlossen.“*

## 6. Bahnübergang im Bahnhofsbereich

Im Bahnhofsbereich befindet sich in km 24,580 der mit einer Lichtzeichenanlage und Halbschranken gesicherte BÜ „Morschheim“.

- 6.1 Bedienung bei Zügen aus Richtung Alzey mit Halt in Morschheim:  
Züge aus Richtung von Alzey können nach Gleis 1 (durchgehendes Hauptgleis) ohne besondere Maßnahmen einfahren.  
Soll nach Gleis 2 eingefahren werden, so hält der Zug auf dem BÜ.  
Nach Einstellen des Fahrweges nach Gleis 2 (Gs III und W 4) fährt der Zug nach Gleis 2.  
Ist der Fahrweg bei der Durchführung von Überholung oder Kreuzung bereits eingestellt, sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.
- 6.2. Züge aus Richtung Ki bei Kreuzungen in Morschheim und Fahrt ohne Halt durch Gleis 2:  
Der Zug fährt ohne besondere Bedienung des BÜ durch Gleis 2.
- 6.3. Züge aus Richtung Ki, die in Morschheim enden und in Gleis 2 abgestellt werden:  
Der Zug fährt nach Gleis 1 ein und überfährt den gesicherten BÜ bis er geräumt ist.  
Nach Einstellen des Fahrweges nach Gleis 2 (Gs III und W 4) und vor Fahrt nach Gleis ist der RS des BÜ zu bedienen.
- 6.4. Züge die in Morschheim beginnen können in beide Richtungen ausfahren:  
In Richtung Alzey muß der BÜ mit Hilfe der ET bedient werden.  
Bei Ausfahrten aus Gleis 2 ist dabei zu beachten, das ein Zurücksetzen des Zuges nach Gleis 1 ohne vollständige vorherige Räumung des BÜ und der Bedienung des RS nicht gestattet ist.  
  
In Richtung Ki ist keine Bedienung erforderlich.



## 7. Rangieren

### 7.1. Zulässigkeit / Zustimmung zum Rangieren

Es darf nur bei der Durchführung von Zugleitbetrieb mit Zustimmung durch den Zlr rangiert werden.

Das Rangieren ist in Richtung Alzey bis Signal Ne 2, Trapeztafeln, km 24,720, in Richtung Kirchheimbolanden über Weiche W 1 bis Signal Bü 2, km 24,100 erlaubt.

Die Besonderheiten beim Befahren des BÜ in km 24,580 sind beim Rangieren zu beachten.

Die Bedienung hat sinngemäß nach Pkt. 6. zu erfolgen.

Das Beenden des Rangierens bei Durchführung des Zugleitbetriebs ist dem Zlr zu melden.

### 7.2. Besondere Vorsicht beim Rangieren

Der Bahnhof liegt in einem Gefälle von 0,6 ‰ in Richtung Alzey. In beiden Richtungen schließen sich Gefälle von 12 ‰ an.

Aufgrund der Neigungsverhältnisse sind beim Rangieren möglichst alle Fahrzeuge an die Druckluftbremse anzuschließen.

Maßgebende Neigung	Abstoß / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Achsen je Handbremse (2 Achsen) Radsätze	Bremsen beim Rangieren			
			ohne bediente Bremse		je bediente Bremse für weitere	
			Tfz-Bremsgewicht in t			
			60	80	60	80
			Radsätze			
Streckengleis 12 ‰	ja	4	6	8	4	4
Nebengleise 1 ‰	ja	20	10	20	8	10

## km 2,7 Hp Freimersheim (Fr)

### 1. Allgemeines

Der Bahnsteig hat eine Länge von 110 m.

	<b>Richtung Ki</b>	<b>Richtung Wa</b>
<b>Grenzen</b>	Trapeztafel (Ne 1) km 2,642	Trapeztafel (Ne 1) km 3,002
<b>Zugschlußstellen</b>		
<b>Streckengleis</b>	H-Tafel (Ne 5)	H-Tafel (Ne 5)

### 2. Zuglaufmeldungen

Ankunftsmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet.

### 3. Bedienung technischer Bahnübergangsicherungen

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

## Km 4,2 Hp Wahlheim (Wa)

### 1. Allgemeines

Der Bahnsteig, bahnlinks, hat eine Nutzlänge von 110 m

	Richtung Ki	Richtung Alzey
<b>Grenzen</b>	Trapeztafel (Ne 1) km 4,304	Trapeztafel (Ne 1) km 3,975
<b>Zugschlußstellen</b>		
<b>Streckengleis</b>	H-Tafel (Ne 5)	H-Tafel (Ne 5)

### 2. Zuglaufmeldungen

Zuglaufmeldungen sind bei Durchführung von Zugleitbetrieb immer abzugeben - Zuglaufmeldestelle -.

Ankunftsmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet.

### 3. Bahnübergang im Bereich der Betriebsstelle

#### 3.1 Im Bereich Haltepunkts 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.

#### 3.2. Die Anlage schaltet in beiden Richtungen zugbewirkt ein.

Die Anlage verfügt über Automatik-HET, eine Handeinschaltung ist nicht vorhanden.

Am Haltepunkt, Bahnsteigende Richtung Alzey befindet sich ein Überwachungssignalwiederholer, (ÜSW). gleichzeitig Überwachungssignal für BÜ 4,745.

Bei Zügen aus Richtung Mo schließt der BÜ vor Halt am Bahnsteig und bleibt während des Halts geschlossen.

Vor Abfahrt ist der ÜSW zu beachten.

## **km 7,8            Hp Alzey West (AzW)**

### **1. Allgemeines**

Der Haltepunkt ist keine Zuglaufstelle.

Der Haltepunkt wird nicht durch Ne 6 angekündigt.

Der Bahnsteig, bahnlinks, hat eine Länge von 110 m.

### III. Bahnübergänge

#### 1. Bahnübergänge mit technischer Sicherung

##### 1.1. Allgemeines

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

Die Anlagen sind mit Überwachungssignalen (Bü 0 / Bü 1) triebfahrzeugführerüberwacht. Die Überwachungssignale sind PZB ausgerüstet.

##### 2.2. Aufstellung der technisch gesicherten Bahnübergänge mit Angaben zu den Überwachungssignalen:

Lage des BÜ [km]	Bezeichnung des BÜ	Abstand ÜS / ÜSW zum BÜ [m]		
		Ri Alzey	Ri Ki	ÜSW
23,169	Heuberger Hof	700	700	
24,574	Morschheim	700	700	20 → Wa
3,306	Mauchenheimer Weg	450	770	20 → Ki
3,776	Lattengewann	900	300	260 → Wa
4,214	Wahlheim	700	700	10 → Alzey
4,745	Alzeyer Pfad	550	700	20 → Alzey 170 → Wa
6,238	Kettenheim	700	700	

##### 2.3. Hilfsbedienungen / Halt innerhalb der Einschaltstrecke

Die Anlagen sind mit Automatik-HET ausgestattet.

Die Schaltschleifen sind durch das Schild „Automatik-HET“ gekennzeichnet.

In den Fällen, in denen die Bedienung der Hilfseinschaltung erforderlich ist, ist die Automatik-HET wie folgt zu bedienen:

Es ist bis an das Schild „Automatik-HET“ heranzufahren, der Bahnübergang darf befahren werden, wenn festgestellt wird, dass eines der Straßensignale rot leuchtet oder sich ein Schrankenbaum gesenkt hat.

Kommt ein Zug oder eine Sperrfahrt in der jeweiligen Einschaltstrecke mit Ausnahme der Haltepunkte Hp Freimersheim und Hp Wahlheim zum Halten oder wird die Geschwindigkeit von 40 km/h unterschritten oder erlischt das Signal Bü 1 am ÜS oder ÜSW, gilt die Anlage als nicht mehr gesichert.

Die Anlage ist dann über Automatik-HET zu bedienen.

Der Bahnübergang km 24,574, Morschheim befindet sich innerhalb des Bf Morschheim.

Die Anlage verfügt über zusätzliche Einschalttaste (ET) und Rangierschalter (RS).

Für die Bedienung ist der Schlüssel „DB 21“ erforderlich.

#### 2.4. Besonderheiten für die Bedienung des BÜ km 24,574 „Morschheim“

Die Anlage wird im Regelbetrieb aus beiden Fahrtrichtungen zugbewirkt geschaltet.

Zusätzlich befindet sich für die Durchführung von Rangierfahrten im Bf Morschheim im Bereich der Weiche 4 sich ein Rangierschalter (RS), ferner eine Einschalttaste (ET).

Bei jeder zugbewirkten oder durch ET vorgenommene Einschaltung der Anlage ist der BÜ vollständig (Freifahren der Schaltschleifen) zu räumen.

Beim Einschalten der Anlage durch RS braucht nicht vollständig geräumt zu werden.

Die Anlage bleibt bis zur Rücknahme der Einschaltung durch den Schlüsselschalter geschlossen.

Hinsichtlich der Bedienung der Anlage bei unterschiedlichen betrieblichen Situationen siehe SbV Teil B 2. Abs. II. Betriebsstelle Bf Morsheim.

- 2.5. Besonderheiten für die Bedienung der BÜ-Kette km 3,306 (Mauchenheimer Weg) , km 3,776 (Lattengewann), 4,214 (Wahlheim), km 4,745 (Alzeyer Pfad) bei im Hp Freimersheim Richtung Alzey beginnender Züge:

bei im Hp Freimersheim beginnenden Zügen Richtung Züge ist die ET am Bahnsteigende Richtung Alzey zu bedienen.

## IV. Telekommunikation

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.)**

Einwahl vom Fahrzeuggerät (GSM-R) **0183 5852 0031**

984 / 777

Zuglaufmeldetelefon und Unfallmeldestelle

**0183 5852 0031**

984 / 777

Telefon: Öffentliches Telefonnetz:

037320 / 80 957

Notfall-Mobil-Tel.:

0175 / 5628738

Betriebsfernsprechnet (BASA):

984 / 777

### **özF Alzey (DB Netz AG)**

RBZ Rheinhessen-Weinstraße in Neustadt/W.

Einwahl vom Fahrzeuggerät (GSM-R)

76002202