



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

für die Strecke

Heimbach (Nahe) – Baumholder

Ausgabe 2017

Gültig ab: 01.05.2017

Aufgestellt: **Dez. 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 1.1	Berichtigung Seite 15	13.12.2015	
Version 1.2	Berichtigung Seite 15+16	13.12.2015	
Version 1.3	Berichtigung Seite 13+18	01.05.2017	

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

Datum	Name / Funktion	Bemerkungen

Inhalt

Vorbemerkungen

1. Teil Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

- I. Bestimmungen zur Anwendung der Signale gem. Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- II. Zugbeeinflussungseinrichtungen und Induktive Meldeübertragung
- III. Ergänzende Bestimmungen zur Betriebsdurchführung
Allgemeine Bestimmungen
- IV. Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten
Allgemeines
- IV.a) Betriebsart „Personenverkehr“
- IV.b) Betriebsart „Güterverkehr“
- V. Bestimmungen zur Durchführung von Rangierfahrten
- VI. Einsatz von Nebenfahrzeugen; Betriebliche Maßnahmen bei der Durchführung von Bauarbeiten und damit verbundenen Sperrfahrten
- VII. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten, außergewöhnlichen und gefährlichen Ereignissen und bei Eisenbahnbetriebsunfällen

Vorbemerkungen

Die Strecke Heimbach (Nahe) Baumholder ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Die Strecke verfügt über Streckenblock.

Die Strecke schließt im Bahnhof Heimbach (Nahe) an das Netz der Deutschen Bahn AG an. Die Infrastrukturgrenze ist in Örtlichkeit gekennzeichnet.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt 60 km/h.

Der Bremswegabstand der Strecke beträgt 400 m.

Die maßgeblich Neigung ergibt sich nur in Richtung Heimbach (Nahe) mit 18 ‰. Die erforderlichen Mindestbremsleistungswerte werden in den Buchfahrplänen / Fahrplananordnungen bekannt gegeben.

In dieser SbV sind nur Regeln aufgeführt, die nicht bereits im Teil A genannt sind bzw. zu denen Zusatzbestimmungen, ergänzende Regeln und Verweise erforderlich sind.

Wortlaute von mündlich abzugebenden Meldungen werden kursiv in anderer

„*Schriftform*“

gedruckt sowie in Anführungszeichen hervorgehoben.

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

Teil B 1. Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

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

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

Zu ESO (7) AB 2.

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

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

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

Folgende Signale und Kennzeichen finden Anwendung:

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

Die Signale des Bf. Heimbach (Nahe), die im Bereich der Infrastruktur der RPE aufgestellt sind und sich in der Zuständigkeit der DB Netz AG befinden, finden keine Berücksichtigung, hierfür ist das Regelwerk der DB Netz AG (Ril 301 und 408, sowie ggf. örtliche Regeln) anzuwenden, dies gilt auch für die Einrichtungen der PZB.

1. Ortsfeste Signale und Kennzeichen

Kennzeichnung ungültiger Signale

ESO (9) AB. 5



„weißes Kreuz“

Mastschilder

ESO (9) AB 4. a)

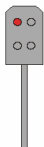


AB 19b)



I. Hauptsignale / IIa. Kombinationssignale (Ks)

ESO (10), ESO (11), AB 6. und 7.



Hp 0



Ks 1



Ks 2



Zs 3

Anwendung nur
gem. AB 41.



Zs 12

Zu AB 47g.: anstelle des Fdl tritt der Zlr.

V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

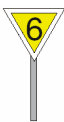
ESO (22)



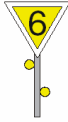
Ts 1

VI. Langsamfahrsignale (Lf)

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



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
AB 131a, 131b



Sh 0
an Gleisabschlüssen



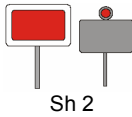
Wn 7
Gleis-
sperren. .



Sh 1
Lichtsignal



in Verbindung mit
Ra 11



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

VII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

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



wird in Verbindung
mit EOW angewendet

IX. Weichensignale (Wn)

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

Einfache Weichen



Weichenlagemelder EOW



Weichenlagemelder Rückfallweichen (RÜW)



Befindet sich die RÜW nicht Grundstellung, blinkt ein Licht.

Weichenlagemelder Doppelte Kreuzungsweiche



XVI. Nebensignale (Ne)

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



Ne 2



Ne 5

*Zu AB 219: Das Signal ist als Zugzielsignal aufgestellt.
Endende Reisezüge müssen nicht mit Zugspitze bis an das Signal
heranfahren.*

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü) / Hinweistafel

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



Bü 0



Bü 1

*Zu AB 227.: die Überwachungssignale stehe unmittelbar vor den BÜ, zur eindeutigen
Zuordnung eines Signals ist es mit Zuordnungspfeil gem. AB 2a.*



gekennzeichnet.

Die Einschaltung des BÜ ist mit der Steuerung der EOW gekoppelt.



Bü 4 mit Zweipunkt-Tafel ¹

Zu AB 235.: das Aufstellen der zweiten Signaltafel entfällt.

Das Pfeilsignal ist auf halber Annäherungsstrecke zu wiederholen.

Kennzeichen



Kennzeichnung des Bereichs der Notbremsüberbrückung - NBÜ -, Scheidwaldtunnel.

¹

gem. § 9 Abs. 2 BÜV-NE

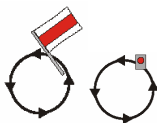
2. Von allen Betriebsbediensteten im Gefahrfall anzuwendendes Signal

VII. Schutzsignale (Sh)

ESO (24), ESO (25)

Kreissignal

AB 99.



Sh 3

AB 106.

akustisches Signal (mehrmals nacheinander drei kurze Töne)

Sh 5



3. Durch Betriebsbedienstete der EVU verbindlich anzuwendende Signale

X. Signale für das Zugpersonal (Zp)

ESO (36)

Achtungssignal

Zp 1

AB 132.



Ein mäßig langer Ton

Notsignal

Zp 5

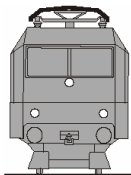


Mehrmals nacheinander drei kurze Töne

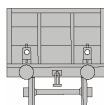
4. Signale an Zügen und an einzelnen Fahrzeugen, die vom EVU anzuwenden sind

XI. Signale an Zügen

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



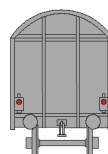
Zg 1a)



Zg 1b)



Zg 2



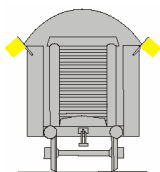
zu AB 183.: AB 183.a) (eine Tafel bei Güterzügen) ist nicht zugelassen.
Wegen AB 183.c) und AB 185. siehe Regelungen zu nachgeschobenen Zügen.

XVII. Signale an einzelnen Fahrzeugen

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

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

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



Fz 2

Zur Anwendung der Signale zur Warnung von beschäftigten Personen bei Arbeiten in bzw. in der Nähe von Gleisen - Rottenwarnsignale - siehe Teil B der SbV, Abschnitt IV.

II. Zugbeeinflussungseinrichtungen (PZB)

Anweisung für die punktförmige Zugbeeinflussung - INDUSI -

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

- (1) Auf der Strecke Heimbach (Nahe) – Baumholder werden im Zuständigkeitsbereich der RPE folgende Signale 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
- (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 ergänzende Bestimmungen)

Bezug auf Regelwerk anzuwendende Regeln	Inhalt der jeweiligen Regel
	Zusatzbestimmungen, ergänzende Regeln, Verweise

Allgemeines

- § 1 (2, 3) FV-NE Grundlegendes Betriebsverfahren auf der Strecke ist Zugleitbetrieb.
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 Zlr.
- § 8 (1) SIG-VB-NE Bei der Bedienung der sicherungstechnischen Anlagen wirken die Mitarbeiter der EVU mit.
Für die Bedienung der Anlagen sind besondere Schlüssel erforderlich.
Regelungen zu den verschiedenen Verfahren werden nachfolgend in getrennten Abschnitten dargestellt.
Die einzelnen Abschnitte enthalten nur die ergänzenden Regelungen für die jeweilige Betriebsart.
Alle Bedienhandlungen müssen in der vorgeschriebenen Reihenfolge durchgeführt werden.

- § 1 (6) FV-NE Die Zugleit- und Unfallmeldestelle der RPE befindet sich
§ 3 (12 - 15, beim Zlfr Mulda (Sachs).
16b) FV-NE
5.2 BUVO-NE Die Zugleitstelle ist auf der Strecke über Zugfunk (GSM-R-
Fahrzeuggerät), Betriebsart P-GSM D unter der Nr. 0183
5852 0031 zu erreichen.

*Der zuständige Fahrdienstleiter für den Bf Heimbach (Nahe)
der DB Netz AG (Hf) befindet sich im Bahnhofsgebäude.*

*Für den Bf Heimbach (Nahe) gilt das Regelwerk der DB Netz
AG, insbesondere die Ril 408.*

Der Bf Baumholder ist Zuglaufmeldestelle (Zlmsf).

Der Hp Heimbach Ort und der Hp Ruschberg sind keine
Zuglaufstellen.

§ 4 (3) FV-NE **Zugnummern**

Auf der Strecke werden die Zugnummer beim Übergang
aus dem / in das Netz der DB Netz AG verwendet.

§ 6 (2) FV-NE **Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen**

Das Meldebuch für Zuglaufmeldungen wird nicht geführt.

§ 7 (2, 3) FV-NE **Allgemeines über die Leitung und Überwachung des
Fahrdienstes**

Der Zugleitstelle ist während der Betriebszeit besetzt.

Bei der Betriebsart „Personenverkehr“ siehe SbV Abs.
IV.a).

§ 7 (4) FV-NE Die Durchführung der Aufsicht am Zuge regeln die EVU.

§ 8 (2) FV-NE Für die fahrdienstliche Verständigung wird

- Zugfunk (P GSM-D)

- Rangierfunk Betriebsart C

- örtliche Streckenfernsprechverbindung

- Betriebsfernsprechnet (BASA)

und im Störfall öffentliches Telefon verwendet.

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

Über die erforderlichen Rufnummern wird ein Verzeichnis
herausgegeben.

§ 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 Anführungszeichen hervorgehoben.

§ 9 FV-NE
Anlage 10 FV-NE Es wird der Befehlsvordrucke nach Anlage 10 FV-NE bzw. 408.2411V01 DB Netz AG verwendet werden.

§ 14 (3, 4) FV-NE Die Betriebsstelle Bf. Baumholder ist unbesetzt.

§ 15 (1, 5, 10) FV-NE Die Bedienung ortsbedienter sicherungstechnischer Anlagen (Weichen, Einrichtungen zur Fahrwegeinstellung) obliegt den Mitarbeitern der EVU.

Anlage 16

§ 51 (13) FV-NE

§ 53 (1) FV-NE

§ 5 SIG-VB-NE

§ 7 SIG-VB-NE

§ 8 (1, 3)

SIG-VB-NE

Bei der Durchführung von Rangierfahrten des weiteren die Prüfung der Fahrwege. Siehe hierzu Anhang A.

Die Kenntnisse zur Bedienung der sicherungstechnischen Anlagen des Bf. Baumholder sind im Rahmen des Erwerbs der Streckenkenntnis zu vermitteln.

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

Die Hauptsignale werden in der jeweiligen Betriebsart selbsttätig oder durch Mitwirkung der Mitarbeiter der EVU gestellt.

An gestörten Hauptsignalen dürfen Züge oder Sperrfahrten nur auf schriftlichen Befehl oder mündlichen Auftrag in Verbindung mit Signal Zs 12 „M-Tafel“ durch den Zlr vorbeifahren.

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

Für das Einfahrtsignal „G“ und das Einfahrsvorsignal des Übergangsbahnhofes Heimbach /Nahe) der DB Netz AG gelten deren Bestimmungen.

In der Betriebsart „Rangieren“ (Nahbedienung) ist ein Teil der Hauptsignale auf „Kennlicht“ gem. ESO 6 AB 1.a geschaltet.

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

§ 27 FV-NE Sperrfahrten

Sperrfahrten werden in der Betriebsart „Güterverkehr“ durchgeführt.

Bei Sperrfahrten im Rahmen von Baumaßnahmen / Hilfseinsätzen werden besondere Abweisungen herausgegeben.

§ 32 (1) FV-NE Bilden der Züge

Die auf der Strecke zul. Längen der Züge (Tfz und Wagenzug / Triebzüge) betragen:

- Reisezüge: 140 m (nutzbare Länge der Bahnsteige)
- Güterzüge: 420 m

Diese Zuglängen dürfen nicht überschritten werden. Überschreiten der max. Zuglänge des Güterverkehrs führen zu Störungen der sicherungstechnischen Anlagen der Strecke.

§ 41 (FV-NE) Bremsstafeln

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

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

§ 45 (2) a) FV-NE Fahrgeschwindigkeiten

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Die Signalisierung niedrigerer Geschwindigkeit erfolgt mit Signalen, die in der SbV, Abs. I aufgeführt sind.

Die zul. Geschwindigkeiten der Züge sind im Buchfahrplan bzw. in den Fahrplananordnungen angegeben.

§ 48 (8) FV-NE Zwangsbremmung

Bei PZB-Zwangsbremmungen ist Kontakt zum Zlr RPE aufzunehmen.

IV.a) Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten in der Betriebsart „Personenverkehr“

§ 1 (3) FV-NE 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.

§ 1 (3) FV-NE Bei der Durchführung von Zugfahrten beim Regelbetrieb
§ 12 (1, 2) FV-NE (Selbststellbetrieb) wird auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen im Zugleitbetrieb verzichtet.

Bei in Baumholder beginnenden Zügen meldet der Tf / Zf die Abfahrbereitschaft dem Fdl Heimbach (Nahe).

Eine Mitwirkung des Zlr ist bei der Einstellung „Personenverkehr“ (Selbststellbetrieb) nicht erforderlich.

1. 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 Strecke ein, wenn die Erlaubnis des Streckenblocks bei ihm liegt.

Eine Mitwirkung des Tf / Zf ist nicht erforderlich.

Alle Fahrzeuge der Züge müssen sich nach Einfahrt vollständig hinter den Zwischensignalen ZU 1 / ZU 2 befinden.

2. 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 Tf / 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.

IV.b) Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten in der Betriebsart „Güterverkehr“

- § 1 (3) FV-NE 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 Zlr RPE und der Fdl Heimbach (Nahe) wenden das Zugmeldeverfahren an.
Der Bf Baumholder ist Zuglaufmeldestelle.
Der Tf / Zf endender Züge gibt hier Ankunftsmeldung (Ak) ab.
Der Tf / Zf beginnender Züge stellt Fahranfrage (Fa).
Mit besonderer Zustimmung des Zlr dürfen Güterzüge auch in der Betriebsart „Personenverkehr“ verkehren, insbesondere bei:

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

Es gelten dann die Bestimmung gem. Abs. IV a) mit Ausnahme, dass Zuglaufmeldungen abzugeben sind.

1. Züge Richtung Baumholder

- § 60 (2) FV-NE Zugfahrten 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 Ankunftsmeldung (Ak) ist nach Halt in Gleis 5 abzugeben.
Alle Fahrzeuge der eingefahrenen Fahrt müssen sich vollständig hinter der Weiche 22 (Isolierzeichen Ra 13) befinden.
- § 14 (3) FV-NE **Prüfen des Fahrweg**
Der Fahrweg ab Signal Ls 301X nach Gleis 5 wird als Rangierfahrweg eingestellt, die Weichenlagemelder sind zu beachten.

§ 35 (2) FV-NE **Nachgeschobene Züge**

Züge Richtung Baumholder dürfen bis km 8,4 (Signal Ts 1) nachgeschoben werden.

Nachschiebende Triebfahrzeuge sind grundsätzlich mit dem Zug zu kuppeln.

Alle weiteren Anordnungen trifft das EVU.

2. Züge Richtung Heimbach

Zugfahrten in der Betriebsart „Güterverkehr“ Richtung Heimbach (Nahe) 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 Ausfahrt wird im Schalthaus mit Hilfe der Schlüsselbedienung „Ausfahrt Güterverkehr“ angefordert. Danach ist beim Zlr Fahrthanfrage 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.

§ 60 (1) FV-NE Am Ausfahrtsignal „BA“ geht die Rangierfahrt ohne Halt in eine Zugfahrt über.

§ 14 (3) FV-NE **Prüfen des Fahrweg**

Der Fahrweg von Gleis 5 bis Asig „BA“ km 7,639 ist als Rangierfahrweg eingestellt, Die Weichenlagemelder sind zu beachten.

V. Bestimmungen zur Durchführung von Rangierfahrten

§ 1 (3) FV-NE **Allgemeines**

In der Betriebsstelle Baumholder kann nur in Betriebsart „Rangieren“ (Nahbedienung) rangiert werden. Diese Betriebsart ist beim Zlr (Zugfunk) 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 Zlr (Zugfunk) zu melden. Die Betriebsart „Rangieren“ wird durch Einstellen der jeweils erforderlichen Betriebsart „Personenverkehr“ oder „Güterverkehr“ zurückgenommen.

§ 16 FV-NE
ESO 6 AB 1.a
§ 15 (1) FV-NE
Anlage 15

Haupt- und Vorsignale

Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

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 allen verfügbaren Gleisen bis Signal Ra 11 „Ra G“ im durchgehenden Streckengleis, km 7,659“ zulässig.

ESO (44) **Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal**

ESO (44) Rangierlokomotiven sowie allein rangierende Triebwageneinheiten führen stets, sofern einschaltbar, beidseits das Signal Zg 1 gem. ESO (43) AB 179.

- § 51 (1, 2, 10, 13) **Allgemeines**
FV-NE
- § 51 (10) FV-NE Die Verständigung beim Rangieren zwischen dem Rangierpersonal der EVU und dem Zlr erfolgt über Zugfunk P-GSM D.
Über die örtliche Verständigung treffen die EVU Regelungen.
Innerhalb der Betriebsstelle kann Rangierfunk, Kanal C 22 verwendet werden.
- § 51 (13) FV-NE Örtliche Besonderheiten sind Anhang A geregelt.
- § 53 (2, 4, 5, 7, 11-14,) FV-NE **Durchführen**
Der Anhang A enthält ergänzende Regelungen.
- § 54 (2, 3, 6) **Weichen und Signale**
FV-NE
- § 54 (2) FV-NE Der Anhang A enthält ergänzende Regelungen.
- § 54 (6c) FV-NE Bediener auf besetzten Betriebsstellen im Sinne dieser Regelung siehe zu § 52 (1, 2) FV-NE.
Im Anhang A können zusätzliche Regelung enthalten sein.
- § 55 FV-NE **Befahren von Übergängen**
- § 55 (1a) FV-NE Bedienungsanweisungen für technische Bahnübergangssicherungen enthält der Anhang A
- § 56 FV-NE **Abstoßen und Ablaufen**
Ergänzende Regelungen sind im Anhang A enthalten.
- § 57 (1-3, 6-9) **Aufhalten von Fahrzeugen**
FV-NE
Ergänzende Regelungen sind im Anhang A enthalten.
- § 58 (1-6) FV-NE **Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**
Ergänzende Regelungen sind im Anhang A enthalten.
- § 60 FV-NE **Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt**
Regelungen sind im Anhang A enthalten.

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

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

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

5. 2 BUVO-NE Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle der 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 (1,2) FV-NE
Scheidwaldtunnel

Über alle entsprechenden Störungen ist immer der Zlr RPE zu informieren.

Auf der Strecke befindet sich der Scheidwaldtunnel, km 0,985 - km 1,606. Ein Halt von Zügen im Tunnel ist möglichst zu vermeiden. Siehe hierzu auch zu IV. a) - NBÜ - .

Der Tunnel verfügt bahnlinks über einen Rettungsweg mit beleuchtetem Handlauf, über den ggf. Personen den Tunnel verlassen können. Die Beleuchtung kann an gekennzeichneten Stellen eingeschaltet werden. Die Rettungswege sind entsprechend gekennzeichnet.

Am Ostportal befindet sich eine Rettungszufahrt mit Sammelplatz.

§ 47 (4) FV-NE
DIN 27 201-4
Pkt. 5.1

Schadhafte Fahrzeuge können im Bereich der Infrastruktur der RPE nur im Bf Baumholder ausgesetzt werden. Der Zlr weist das entsprechende Gleis zum Abstellen sowie ggf. weitere betriebliche Maßnahmen an.

Wenn die Lauffähigkeit der Fahrzeuge es zulässt, können sie nach Abstimmung mit der DB Netz AG bis zum Bf Heimbach (Nahe) überführt werden.

Entsprechende Maßnahmen sind mit der Betriebsleitung der RPE abzustimmen.

Die Bestimmungen zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen sind zu beachten.

Derartige Überführungsfahrten werden grundsätzlich als Sperrfahrten durchgeführt.